



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

**ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

№23/ИЮНЬ 2023

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	6
7 июня 2023 года под председательством первого заместителя председателя Правительства Российской Федерации Андрея Белоусова состоялось очное заседание совета директоров ОАО «РЖД».....	6
Кабмин РФ продлил до 2024 г. временную очередность перевозки грузов по железной дороге	6
ФАС рассмотрела завышение цен на колеса для вагонов.....	7
Проект строительства ВСМ Москва - Казань временно приостановлен.....	8
Корпорация Amtrak планирует получить гранты FRA для модернизации Северо-восточного коридора и улучшения услуг дальнего следования (США).....	8
Администрация Байдена-Харриса объявляет о финансировании 63 проектов в 32 штатах, которые помогут сократить количество столкновений поездов и транспортных средств и заблокированных железнодорожных переездов в США.....	10
SER приветствует внедрение нового Положения о правах железнодорожных пассажиrow.....	12
Западные Балканы постепенно приближаются к интеграции TEN-T.....	13
Железную дорогу сдает на металлолом кентауский бизнесмен.....	15
Вьетнам планирует открыть два новых маршрута в направлении Китая	16
Власти Конго и Камеруна построят железную дорогу от горы Набемба до рудника Криби	17
Каир заплатит 430 млн евро за техобслуживание российско-венгерских пассажирских вагонов.....	17
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА.....	18
We Build получает контракт на модернизацию железной дороги на Сицилии стоимостью 1,32 млрд евро.....	18
Infrabel выбирала British Steel для четырехлетнего заказа на поставку рельсов (Бельгия) .	19
Arriva продала бизнес перевозок в Дании и Сербии	20
В России объем перевозок по железнодорожной сети с дружественными странами за январь – май вырос на 64%.....	20
Совет директоров РЖД утвердил корректировку инвестиционной программы на 2023 год	21
РЖД могут вложиться в развитие судоходства в Прикамье.....	22
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ.....	22
Частные компании готовы инвестировать в Восточный полигон.....	22
Объем выполнения работ на Восточном полигоне превысил показатели 2022 года более чем в 2 раза	23

Объем грузоперевозок по Восточному полигону к 2030 году может достичь 210 млн тонн	24
«Трансконтейнер» наладил регулярные перевозки в Восточный из всех основных портов Китая.....	24
ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «СЕВЕР – ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ	25
Евразию объединяют транспортной сетью.....	25
Перевозки по коридору «Север – Юг» в январе-мае выросли на 40%	27
В Иране нашли финансовый инструмент для торговли с Россией	29
МТК «Север-Юг» поможет Ирану стать центром зернового транзита	29
FESCO формирует собственный флот для МТК «Север – Юг».....	30
Глава Дагестана: развитие коридора Север – Юг позволит создать тысячи рабочих мест	32
РЖД с коллегами по «Север – Юг» мониторят состояние инфраструктуры для выявления узких мест	32
Колея в большую игру	33
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА	37
VTG распространяет предоставление услуги FastTrack на Францию	37
СМА CGM запускает новое железнодорожное сообщение по Средиземноморскому коридору.....	38
Сокращение объемов грузовых перевозок VR Group (Финляндия)	38
По магистрали Китай – Лаос перевезено более 4 млн т грузов.....	39
Завершена первая грузовая поездка между Ираном и Афганистаном.....	40
«ТрансКонтейнер» запустил регулярный морской контейнерный сервис из китайского порта Далянь в порт Восточный	41
В Кыргызстане отмечается рост грузоперевозок железнодорожным транспортом.....	42
«РЖД Бизнес Актив» и «Почта России» запустили еженедельный почтовый контейнерный поезд между Подмосковьем и Приморьем	43
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ	44
Самая крутая железная дорога в мире возвращается в строй с новым подвижным составом (Швейцария)	44
Чехия: государственный железнодорожный оператор ČD вводит специальные льготные билеты для туристов	44
Словакия: оператор Yosařia Trains введет в эксплуатацию двухэтажный ночной поезд ...	45
Европейские ассоциации направили открытое письмо по поводу проекта внесения изменений в правила оформления билетов	46
Шведский пассажирский оператор выбрал систему резервирования мест компании Siemens	47

Грозный и Казань впервые свяжет железнодорожный маршрут	47
Домчит без пробок	48
В Костроме после реконструкции открыли вокзал.....	48
РЖД представили фирменную кофейню в рамках выставки «PRO вокзалы».....	49
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ	50
Компания Stadler представила двухэтажный электропоезд KISS для Словакии.....	50
В Турции введен в эксплуатацию первый отечественный электропоезд.....	50
Китай построил для Аргентины первый скоростной трамвай с новым двигателем	51
Аккумуляторные маневровые перевозчики будут доставлять подвижной состав J-TREC.	52
Stadler впервые вошла в топ-3 мирового рынка по объему реализации подвижного состава	52
Progress Rail модернизирует тепловоз под аккумуляторную тягу в Австралии.....	53
Водородный поезд CAF допущен к тестовой эксплуатации	54
Модернизация 931 поезда во Франции оценивается почти в 3 млрд евро	55
На ПМЭФ-2023 покажут новые вагоны СВ с полками-трансформерами.....	56
ГК КСК осваивает производство новых тяговых преобразователей для электровазов платформы ЭС5К	57
«Железным дорогам Новороссии» могут передать списанный парк грузовых вагонов.....	57
ТМХ заместил более 2000 компонентов.....	58
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ	59
ЕЭК проводит публичное обсуждение проекта Изменений № 2 в технические регламенты ТР ТС 001/2011, ТР 002/2011 и ТР ТС 003/2011	59
Грузовой поезд, перевозивший новые автомашины сошел с рельсов в Аризоне (США) ...	60
Ликвидация последствий схода поезда с рельсов в районе Ку'Аппель (Канада).....	61
Федеральная железнодорожная администрация собирается проинспектировать железные дороги I класса на предмет применяемых ими мер для обеспечения надлежащей культуры безопасности (США).....	62
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	63
Система безопасных переездов с закрытым желобом для прохода гребня бандажа (Германия).....	63
ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА	64
Norfolk Southern стала первой железнодорожной компанией США, предоставляющей оплачиваемый отпуск по болезни.....	64
Прекращение работы с Россией для VR Group может обернуться увольнениями (Финляндия).....	65
Суд в Канаде осудил Canadian Pacific за несоблюдение положений, регулирующих рабочее время локомотивных бригад	66
Работники железнодорожного транспорта смогут проходить медосмотры дистанционно.....	67

Голикова сообщила, что студотряды будут помогать восстанавливать инфраструктуру Мариуполя	68
В ЯНАО за восемь лет втрое выросла популяция кречетов на железной дороге Обская - Карская	69
ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.....	70
Великобритания: компания-оператор Northern планирует оснастить свои поезда уникальной системой сбора данных.....	70
В России организуют цифровой сервис по бесшовной мультимодальной доставке грузов.....	71
РЖД тестирует в Челябинске автоматического робота для расцепления вагонов.....	73
РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ	73
В Европе анализируют альтернативы дизельному топливу в локомотивной тяге.....	73

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

**7 июня 2023 года под председательством первого заместителя председателя
Правительства Российской Федерации Андрея Белоусова состоялось очное
заседание совета директоров ОАО «РЖД»**

Рассмотрен ход реализации проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей», утверждена корректировка инвестиционной программы ОАО «РЖД» на 2023 год (добавлены 1,2 млрд рублей на проект развития Пермского железнодорожного узла). Кроме того, рассмотрены результаты выполнения КПЭ правления ОАО «РЖД» по итогам 2022 года и утвержден реестр непрофильных активов ОАО «РЖД» в новой редакции.

В заседании совета также приняли личное участие генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров, генеральный директор акционерного общества «Управляющая компания Российского фонда прямых инвестиций» Кирилл Дмитриев, министр транспорта Российской Федерации Виталий Савельев, председатель попечительского совета государственной корпорации – Фонда содействия реформированию жилищно-коммунального хозяйства, независимый член совета директоров Сергей Степашин, министр строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации Ирек Файзуллин и председатель совета директоров ПАО «Совкомфлот» Сергей Франк.

Источник: advis.ru, 09.06.2023

Кабмин РФ продлил до 2024 г. временную очередность перевозки грузов по железной дороге

Правительство России продлило до конца 2023 года действия временных правил очередности приема грузов к перевозке по железной дороге, соответствующее постановление опубликовано на портале правовой информации.

Речь идет о приостановке правил недискриминационного доступа (ПНД). Пока это действует до 1 июля 2023 года. Идею о продлении действия

временных правил до конца текущего года ранее озвучивал гендиректор РЖД Олег Белозёров.

«В постановлении правительства Российской Федерации от 6 марта 2022 года №304 «О приостановлении действия постановления правительства от 25 ноября 2003 года №710» слова «до 1 июля 2023 года» заменить словами «по 31 декабря 2023 года», – говорится в документе.

Так как действие ПНД приостановлено, сейчас работают временные правила определения очередности приема грузов к перевозке на железной дороге. РЖД сами определяют приоритетность. На восточном полигоне она отдается специальным, воинским и высокотехнологичным грузам, а также внутрироссийским перевозкам независимо от рода груза.

Отказ от ПНД вводился для повышения приоритета пропуска грузов с более высокой добавленной стоимостью в условиях загруженности БАМа и Транссиба, которые входят в Восточный полигон. До этого в перевозках там основную долю занимал уголь. Он преобладает и сейчас, но структура грузов изменилась в пользу товаров, производство которых обеспечивает занятость наибольшего количества людей и вносит наибольший вклад в ВВП.

Источник: Iprime.ru, 09.06.2023

ФАС рассмотрела завышение цен на колеса для вагонов

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) возбудила дела в отношении двух структур «Евраз» из-за завышения цен на колеса для железнодорожных вагонов. В пресс-службе ведомства сообщили, что в делах фигурируют АО «Евраз НТМК», ООО «Евраз ТК» и АО «Выксунский металлургический завод» («ВМЗ»).

ФАС снова решила проверить Evraz и ОМК, крупнейших в России производителей колес для вагонов, на предмет завышения цен на них в третьем квартале 2022 года. По данным СОЖТ, в III квартале 2023 года цены на колеса оставались стабильными.

Однако регулятор считает, что компании имели возможность снизить цены в третьем квартале из-за удешевления сырья, но не сделали этого. По мнению аналитиков, важно определить, имело ли место фактическое повышение цен, или же ФАС основывается на данных прайс-листов производителей, которые не отражают реальные цены отгрузок.

В ФАС сообщили, что рынок цельнокатаных колес для железнодорожных вагонов является высококонцентрированным, а доступ на него требует значительных временных и финансовых затрат. По мнению ведомства, три

крупнейших производителя колес в третьем квартале 2022 года необоснованно завышали цены на продукцию.

Если вина компаний будет установлена, им будут грозить штрафы.

Источник: rzd-partner.ru, 09.06.2023

Проект строительства ВСМ Москва - Казань временно приостановлен

Федеральный проект строительства высокоскоростной магистрали Москва – Казань в данный момент временно приостановлен. Об этом сообщает РБК со ссылкой на минтранс Татарстана. «Официальной информации о возобновлении строительства в адрес министерства транспорта и дорожного хозяйства РТ по состоянию на сегодняшний день не поступало», – уточнили в ведомстве, добавив, что заказчиком проекта ВСМ выступает АО «Скоростные магистрали». Напомним, ранее глава РЖД Олег Белозёров заявил о планах вернуться к варианту со строительством высокоскоростной магистрали Москва – Казань. При этом конкретных данных о реализации проекта он не назвал.

Источник: kommersant.ru, 09.06.2023

Корпорация Amtrak планирует получить гранты FRA для модернизации Северо-восточного коридора и улучшения услуг дальнего следования (США)

Корпорация пассажирских перевозок Amtrak подала заявки на получение грантов на общую сумму 8 млрд долл. в Федеральное управление железных дорог США (FRA) по 16 предлагаемым проектам по улучшению услуг дальнего следования и по 14 предлагаемым схемам обновления инфраструктуры, улучшения станций и расширения обслуживания в Северо-восточном коридоре Бостон – Нью-Йорк – Вашингтон, округ Колумбия (NEC).

Общая стоимость проектов в коридоре NEC составляет 7,3 млрд долл. Amtrak представил заявки на финансирование по программе партнерства штатов и федерального правительства по междугородним пассажирским железнодорожным перевозкам (FSP-NEC Programme). В Amtrak добавили, что проводилась работа по проектированию и техническим этапам и в настоящее время ведется поиск финансирования для начала строительных работ по следующим проектам:

– программа замена туннелей Балтимор и Потомак (Фредерик Дуглас тоннель);

- проект укрепления тоннеля реки Ист;
- проект железнодорожного моста через реку Саскуэханна;
- замена моста на реке Коннектикут;
- замена моста на реке Коннектикут на Спрингфилд Лайн;
- программа замены моста через реку Буш;
- программа замены моста через реку Ганпаудэр;
- замена моста в заливе Пелхэм;
- программа по обновлению инфраструктуры и повышению скорости на участке Вашингтон, округ Колумбия – Нью-Джерси;
- планирование проведения исследования на участке Нью-Хейвен – Провиданс;
- мастер-план станции Балтимор Пенн.

В заявке на получение грантов включены и несколько проектов Фазы II Программы Gateway – новое расширение Пенн-стейшн в Нью-Йорке, замена мостов Сотуф, обновление Хайлайн и проект поддержания в рабочем состоянии моста Док.

По словам генерального директора Amtrak по проектам Северо-восточного коридора Стивена Гарднера, для того, чтобы Амтрак продолжать создавать новую эру пассажирских железнодорожных перевозок, мы должны сделать серьезные инвестиции, что требует федерального финансирования. Получение этих грантов помогло бы нам продолжать работы по улучшению и замены важных объектов железнодорожной инфраструктуры, позволяя предоставлять улучшенное обслуживание на много лет вперед.

Заявки на гранты по пассажирским перевозкам дальнего следования, в объеме около 716 млн долл., были поданы в рамках двух программ FRA, финансируемых Законом администрации Байдена об инвестициях в инфраструктуру и рабочих местах: по программе партнерства штатов и федерального правительства по междугородним пассажирским железнодорожным перевозкам вне коридора NEC и программы определения и развития коридоров

Расширение сферы пассажирского обслуживания дальнего следования

Amtrak запросила финансирование для следующих проектов:

- многочисленные улучшения в обслуживании поездов «Кардинал» маршрута Нью-Йорк – Цинциннати – Чикаго и «Сансет Лимитед» маршрута Новый Орлеан – Лос-Анджелес, включая увеличение числа рейсов с 3 в неделю в настоящее время до ежедневных; увеличение скорости поездов «Кардинал» и сокращение времени в пути между Индианаполисом и Дайером, штат Индиана; и возвращение «Сансет Лимитед» в Финикс, штат Аризона;
- модернизация сигнального оборудования маршрута Чикаго – Лос-Анджелес Юго-западный на участке между Колорадо и Нью-Мексико;

- модернизация участка в штате Монтана маршрута поезда «Empire Builder» Чикаго – Сиэтл/Портленд;
- расширение маршрута I-20 Крэсэнт (Нью-Йорк – Новый Орлеан) от Меридиана, штат Миссисипи, через Джексон и Шривпорта в Даллас, штат Техас;
- строительство новой станции Кристал Сити, которая будет обслуживать маршрут до Арлингтона, штат Вирджиния.

По словам председателя правления Amtrak Тони Косси, междугородние железнодорожные маршруты дальнего следования Amtrak являются жизненно важными для мобильности и экономических связей между людьми по всей стране и мы постоянно работаем, чтобы улучшить их. Эти гранты подтверждают приверженность работе по улучшению перевозочных услуг для всех клиентов Amtrak, как из небольших сельских районов так и из крупных мегаполисов.

Источник: railjournal.com, 09.06.2023 (англ. яз.)

Администрация Байдена-Харриса объявляет о финансировании 63 проектов в 32 штатах, которые помогут сократить количество столкновений поездов и транспортных средств и заблокированных железнодорожных переездов в США

Федеральное управление железных дорог Министерства транспорта США (FRA) сегодня объявило о выделении более 570 миллионов долларов США в рамках программы грантов по ликвидации железнодорожных переездов (RCE) для финансирования проектов в 32 штатах. Этот первый раунд финансирования будет направлен на более чем 400 одноуровневых переездов по всей стране, повысит безопасность и упростит передвижение по железнодорожным путям за счет добавления разделения уровней, закрытия одноуровневых переездов и улучшения существующих одноуровневых переездов, где железнодорожные пути и дороги пересекаются.

Предотвращение заблокированных переходов и столкновений – это один из многих способов, с помощью которых программа президента Байдена «Инвестиции в Америку» изменит повседневную жизнь людей за счет повышения безопасности и удобства и создания хорошо оплачиваемых рабочих мест для восстановления инфраструктуры нашей страны. В прошлом году в США произошло более 2000 столкновений на пересечениях автомагистралей и железных дорог, и более 30 000 сообщений о заблокированных переездах были отправлены на портал общественных жалоб FRA.

«Каждый год пассажиры, жители и службы экстренного реагирования теряют драгоценное время в ожидании на заблокированных железнодорожных переездах – и, что еще хуже, эти переезды слишком часто становятся местом столкновений, которые можно было бы предотвратить», – сказал министр транспорта США Пит Буттиджич. В программе Байдена «Инвестиции в Америку» мы улучшаем железнодорожные переезды в общинах по всей стране, чтобы спасти жизни, время и ресурсы американских семей».

В течение многих лет FRA получала жалобы от граждан, штатов и населенных пунктов относительно задержек и сбоев, вызванных часто блокируемыми переходами, которые вынуждают жителей часами ждать на перекрестках или ездить в объезд. Эти задержки и сбои также могут помешать службам экстренного реагирования быстро добраться до чрезвычайных ситуаций. Кроме того, ежегодно происходит более 2000 столкновений на пересечениях автомобильных и железных дорог. Проекты, отобранные для финансирования в первый год этой программы, значительно улучшат качество жизни в больших и малых сообществах, создав более безопасные железнодорожные переезды и позволив людям добраться до своих домов, школ, предприятий, больниц, пожарных частей и т. рабочие места, не застревая и не задерживаясь на стоящем поезде.

«Программа грантов на ликвидацию железнодорожных переездов – еще один важный инструмент, который FRA использует для оказания долгосрочного воздействия на потребности населения в безопасности и транспорте по всей стране», – сказал администратор FRA Амит Бозе. «Благодаря этому выбору проектов и многим другим, которые появятся в будущем, мы спасем жизни и изменим инфраструктуру таким образом, чтобы люди могли беспрепятственно и безопасно перемещаться по своим районам».

Наряду с проектами по строительству или модернизации физической инфраструктуры на железнодорожных переездах FRA выделило 15,7 млн долларов на деятельность по планированию и 33,1 млн долларов на разработку проектов и деятельность по проектированию, которые позволят создать ряд проектов для будущего финансирования. Двадцать два процента всего финансирования, 127,5 миллиона долларов, было выделено на проекты в сельской местности или на землях племен.

Источник: railroads.dot.gov, 06.06.2023(англ. яз.)

CER приветствует внедрение нового Положения о правах железнодорожных пассажиров

Сообщество европейских железнодорожных и инфраструктурных компаний (CER) приветствовало внедрение нового Положения о правах железнодорожных пассажиров (ЕС) 2021/782. Это постановление применяется ко всему спектру железнодорожных услуг.

Новое Положение является вызовом всей железнодорожной сети ЕС, но при этом обеспечивает более высокий уровень защиты клиентов, обеспечивая при этом непрерывную работу железнодорожных служб. Предоставление пассажирам уверенности в выборе экологически чистых железных дорог в конечном счете способствует достижению целей Европейского «зеленого соглашения» за счет сокращения транспортных выбросов вредных веществ.

Новое Положение о правах пассажиров железнодорожного транспорта устанавливает более надежную основу, регулирующую взаимодействие между пассажирами железнодорожного транспорта, железнодорожными предприятиями, распорядителями инфраструктурой и продавцами билетов, превосходя стандарты, установленные для других видов транспорта.

Этот пересмотр вводит несколько ключевых положений, которые включают:

- Меры, касающиеся потока информации о трафике и поездках в режиме реального времени между различными компаниями, участвующими в обеспечении поездки, в интересах пассажиров;
- Разъяснение ответственности в случае сквозных билетов (единых билетов для использования на разных видах транспорта в рамках одной поездки) или билетов, объединенных по собственной инициативе розничных продавцов;
- Более строгие положения о перенаправлении пассажиров в случае сбоев в движении и варианты изменения маршрута с использованием альтернативного общественного транспорта;
- Сокращение периода предварительного уведомления пассажиров с ограниченной подвижностью, обращающихся за помощью;
- Повышенные требования к местам для велосипедов в поездах;
- Разработка формы заявления-претензии для всего ЕС;
- Повторное введение положения о «форс-мажорных обстоятельствах» в соответствии с другими видами транспорта, но ограниченное, например, экстремальными погодными условиями, крупными стихийными бедствиями или серьезными рисками для общественного здравоохранения, такими как COVID-19;

С момента вступления в силу первоначального Положения о правах пассажиров железнодорожного транспорта в 2009 г. сектор очень серьезно отнесся к его внедрению, инвестируя значительные ресурсы для эффективного выполнения требований. В связи со вступлением в силу обновленного регламента члены CER готовы продолжать работу по внедрению мер применения новой правовой базы наилучшим из возможных способов.

По словам исполнительного директора CER Альберто Маццолы, первоочередной целью железнодорожного сектора всегда было обеспечение защиты своих клиентов. В условиях растущей интермодальной конкуренции сегодня пассажиры железнодорожного транспорта пользуются преимуществами более высоких гарантий по сравнению с другими видами транспорта. Отрасль выделила много ресурсов на внедрение новых требований ЕС и соответствие самым высоким стандартам, чтобы еще больше повысить привлекательность и конкурентоспособность железнодорожной отрасли.

Источник: globalrailwayreview.com, 09.06.2023 (англ. яз.)

Западные Балканы постепенно приближаются к интеграции TEN-T

Балканские государства Босния и Герцеговина, Черногория, Северная Македония и Сербия предприняли шаг в направлении к интеграции своих транспортных сетей к европейской сети TEN-T. Подписав соглашения высокого уровня с Европейской комиссией в мае, эти государства приблизились к полной интеграции с транспортной сетью ЕС, которая может оказаться критически важной не только для обеспечения связи, но и для экономической и политической интеграции.

Процесс интеграции транспортных сетей Балкан и ЕС поддерживается и продвигается Транспортным сообществом, международной организацией, включающей все государства – члены ЕС и упомянутые выше балканские государства. Интеграция «Балканы – TEN-T» предусматривает создание эффективных транспортных связей не только между Балканами и ЕС, но и между балканскими государствами.

Западные Балканы – один из оставшихся мест Европы, ожидающих возможности стать частью сети TEN-T. Регион слабо развит в том, что касается транспорта и мобильности. Это объясняется тем, что экономики Западных Балкан все еще развиваются, и прошлая и нынешняя геополитическая напряженность накладывает свой отпечаток. В то же время природный ландшафт региона еще больше усложняет ситуацию, поскольку требует сложной работы.

Преимущества их интеграции очевидны и пропагандируются. Сообщество европейских железнодорожных и инфраструктурных компаний (CER), например, поддержал включение Западных Балкан в TEN-T и выделение достаточных средств для стимулирования развития железнодорожного транспорта. ЕС также признает важность интеграции региона с точки зрения политического влияния, обеспечивая лучшую связь и финансовые инвестиции в развитие, чтобы избежать смещения в сторону внешнего влияния, исходящего, например, от Китая или России.

Помимо политики, развитие эффективной транспортной сети в регионе и связывание её с остальной частью ЕС является долгожданным событием, которое принесет пользу гражданам Западных Балкан, позволяя им беспрепятственно путешествовать и предоставляя больше возможностей для развития их экономики. С точки зрения логистики эффективная транспортная сеть Западных Балкан могла бы открыть новые возможности для перевозок внутри Европы, а также на Восток и в Китай.

Многочисленные инвестиционные планы в настоящее время нацелены на Западные Балканы, а Экономический и инвестиционный план ЕС (EIP) прокладывает путь к преобразованию региона. По данным Комиссии, EIP «нацелен на стимулирование долгосрочного экономического восстановления региона Западных Балкан, поддержку перехода к зеленым технологиям и цифровым технологиям, содействие региональной интеграции и сближению с ЕС». Комиссия приняла его в 2020 г. Это также включает финансирование инфраструктурных проектов, которые будут способствовать экономическому росту участвующих стран и благосостоянию их жителей.

У EIP есть несколько флагманских железнодорожных проектов, которые облегчат сообщение региона с востока на запад и с севера на юг и укрепят прибрежное железнодорожное сообщение с внутренними районами, включая:

– Соединение Востока с Западом: железнодорожное сообщение коридора X между Сербией и Хорватией, Сербией и Болгарией, Сербией и Северной Македонией. Коридор проходит между Скопье и границей с Болгарией.

– Соединение Севера с Югом: Коридор Vc, соединяющий столицы Центральной Европы через Сараево в Боснии и Герцеговине с портом Плоче на Адриатическом побережье. Маршрут 4, соединяющий Белград с Подгорицей и черногорским портом Бар. Маршрут 10, соединяющий Белград с Приштиной.

– Соединяющий прибрежные регионы: Маршрут 2 соединит столицы Тирану и Подгорицу и продлится до порта Дуррес.

Источник: railfreight.com, 02.06.2023 (англ. яз.)

Железную дорогу сдает на металлолом кентауский бизнесмен

Скандал вокруг железнодорожных путей разгорается в Туркестанской области. А все потому, что ветку, активно используемую местными компаниями, просто разбирают и сдают на металл. Выяснилось, что рельсы давно ушли с молотка и оказались в частных руках. И вот сейчас за ненадобностью их решили просто разобрать, передает Tengrinews.kz со ссылкой на ktk.kz.

Часть железнодорожных путей в Кентау разбирают, чтобы сдать на металлолом. Местные предприниматели оказались этим невероятно возмущены. Узнав о начавшемся демонтаже, они собрались, чтобы остановить рабочих. И рассказали, как много лет назад пути принадлежали компании «Ащысай полиметалл», но за долги частями были проданы на аукционе. А теперь один из таких владельцев просто начал разбирать свой кусок.

«Он сказал: «Купите у меня эту железную дорогу за 100 миллионов. Либо я вам даю три месяца, либо я ее разберу и продам вот так же – на металлолом». Получается, он сдерживает свое слово. Это не блеф», – рассказывает директор ТОО «Строй-сервис» Асхат Салимбаев.

Кентауские предприниматели, узнав о начавшемся демонтаже, просто в шоке. Ведь для них это очень важный объект. По железной дороге они получают сырье и вывозят готовую продукцию. Один только трансформаторный завод работает на экспорт с девятью странами мира. Его директор признается, что, оставшись без железной дороги, продукция значительно вырастет в цене, а значит, не выдержит конкуренции. Мужчина боится, что придется ставить вопрос о закрытии производства.

«Фактически сейчас получается: частные лица, которые владеют в нашем городе всей железной дорогой, они сейчас проводят демонтаж. И этим они сейчас убивают предпринимателей. И сейчас может получиться так, что почти 2000 людей могут остаться без работы. А главная проблема сейчас в стране – это безработица. Куда молодежь пойдет работать?» – задается вопросом председатель правления Кентауского трансформаторного завода Бауыржан Худайбергенов.

Встретиться с журналистами владелец путей не смог, но в телефонном разговоре объяснил, что приобрел два километра железной дороги вместе с депо. В здании он планирует развивать бизнес, а вот сами рельсы ему действительно не нужны. Другие бизнесмены покупать их не хотят, акимат тоже. Охранять пути и заниматься ими просто некому. Поэтому бизнесмен и решил их сдать. Когда ситуация зашла в тупик, акимат Кентау все же решил вмешаться.

«Акимат города Кентау направил письмо в дорожно-транспортную инспекцию, транспортному прокурору, железнодорожному узлу, а также в департамент естественных монополий по вопросу возврата этой проданной железной дороги в государственную собственность. Пока ждем ответа на это письмо», – заявила пресс-секретарь акимата Кентау Жанна Алимбаева.

А пока все ждут ответа, другие владельцы участков железной дороги намерены последовать примеру и тоже заявили о готовности начать демонтаж путей

Источник: tengrinews.kz, 06.06.2023

Вьетнам планирует открыть два новых маршрута в направлении Китая

Вьетнамские железные дороги находятся в процессе запуска двух новых железнодорожных маршрутов в Китай. Эти услуги свяжут южный район города Хошимин во Вьетнаме с провинциями Гуанси и Юньнань в Китае, обеспечивая срок доставки в Гуанси 5 дней и в Юньнань 6 дней.

Маршрут, направляющийся в провинцию Гуанси, начнется на станции Сонг Тхан в провинции Бинь Дуонг. После пересечения провинций Бакьянг и Ланшон он, наконец, достигнет китайского пограничного города Пинсян.

Другой маршрут имеет ту же отправную точку, но ведет в провинцию Юньнань в Китае. Проехав через Лаокай, поезд прибудет в приграничный с Китаем город Хекоу, выгрузит груз и завершит оставшуюся часть пути на грузовике.

Эти два новых маршрута также повышают значимость провинции Бинь Дуонг. Это одна из провинций, активно участвующих в экспорте товаров в Китай и Европу, включая кожу, обувь, текстиль, предметы одежды и другие.

Ранее вьетнамский инвестор в инфраструктуру и лаосская нефтетрейдинговая компания подписали соглашение о создании совместного предприятия для проведения исследования по строительству железной дороги между Вьетнамом и Лаосом. Планируемая новая железнодорожная линия соединится с железной дорогой Китай-Лаос. Кроме того, железная дорога между Вьетнамом и Лаосом могла бы также обеспечить железнодорожный доступ к вьетнамскому порту Вунган, что позволило бы доставлять прибывающие туда товары непосредственно на такие рынки, как Таиланд, Китай, Южная Корея и Япония морским транспортом. В настоящее время соглашение все еще находится на стадии технико-экономического обоснования.

Источник: railfreight.com, 05.06.2023 (англ. яз.)

Власти Конго и Камеруна построят железную дорогу от горы Набемба до рудника Криби

Власти Камеруна и Республики Конго запланировали строительство железной дороги, которая соединит две страны и протянется от горы Набемба до крупного месторождения железной руды Криби.

Длина линии составит 510 километров. Она позволит реализовать масштабный совместный проект государств по добыче сырья.

Временный министр горнодобывающей промышленности Камеруна Фух Калистус Джентри заявил, что железная дорога будет перевозить 35 миллионов тонн высококачественных пород и минералов ежегодно в течение десяти лет. По его словам, такой грандиозный замысел демонстрирует «зрелость двух народов» и готовность укреплять сотрудничество в этой сфере.

Ранее представители Республики Конго и России договорились о совместном строительстве нефтепровода. Магистраль свяжет крупнейшие города и станет частью энергосистемы страны Черного континента. По словам посла РФ Георгия Чепика, стороны проекта решили заключить сделку до начала саммита «Россия – Африка», который состоится в конце июля.

Источник: riafan.ru, 09.06.2023

Каир заплатит 430 млн евро за техобслуживание российско-венгерских пассажирских вагонов

Договором предусмотрены разработка проекта и оснащение оборудованием специализированного депо, которое будет создано в пригороде города Каира, а также обучение местного персонала, техобслуживание техники и поставка запчастей для вагонов – рассказали РЖД-Партнеру в Российском экспортном центре (РЭЦ).

Made in Russia – под таким брендом на этой неделе в Алжире началась многоотраслевая деловая миссия, в которой участвуют 17 российских компаний из транспортной отрасли, промышленности и АПК.

«С алжирской стороны во встречах с российскими экспортерами примут участие более 100 компаний из различных отраслей», – сообщили пресс-служба РЭЦ.

Запланировано две сотни двусторонних встреч. На них не только проработают прямые поставки российской продукции в Алжир, но и рассмотрят совместное продвижение российских товаров и продовольствия на рынки африканских стран, а также создание российских производств на территории Алжира.

Уже известно о контакте на поставку для нужд Египетских национальных железных дорог 1,3 тыс. пассажирских вагонов общей стоимостью более 1 млрд евро.

Договор был подписан в 2018 году. Год назад контракт расширили. Известно, что поставки увеличат на 50 вагонов с зонами для вендинговых автоматов.

Первая партия пассажирских вагонов с кондиционерами передана в присутствии президента Египта Абделя Фаттаха Ас-Сиси в порту Александрии. По данным РЭЦ, поставлено более 720 вагонов.

Составы с новыми вагонами курсируют ежедневно по направлениям Каир – Александрия (208 км), Каир – Асьют (380 км), Каир – Сохаг (473 км).

Производство подвижного состава, согласно договору, осуществлялось в России и Венгрии.

Источник: rzd-partner.ru, 09.06.2023

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

We Build получает контракт на модернизацию железной дороги на Сицилии стоимостью 1,32 млрд евро

Итальянский строительный гигант WeBuild выиграл тендер на модернизацию железнодорожного участка между Фьюметорто и Леркарой на Сицилии и превращение его в линию большой пропускной способности и высокой скорости. Стоимость тендера, назначенного итальянским менеджером по инфраструктуре Rete Ferroviaria Italiana, составляет 1,32 млрд евро.

Из 30 км новой линии, 20 км будут проложены в туннелях и 2 км – на виадуке. Что касается крытых участков, то с помощью 4 проходческих машин будут вырыты 2 двухствольных однопутных туннеля. Проект, который также включает в себя строительство и модернизацию 3 станций, был одобрен регионом Сицилия в ноябре 2022 г. Сицилия является южной отправной точкой Скандинавско-Средиземноморского коридора, и по всему острову требуется значительная модернизация, т.к. существующая инфраструктура устарела.

Запланированные обновления на Сицилии

Проект участка Фьюметорто – Леркара является частью масштабного плана по улучшению железнодорожной инфраструктуры как для грузовых, так и для пассажирских перевозок на линии Палермо – Катания, пересекающей остров с северо-запада на восток. На модернизацию всей линии было выделено

почти 5 млрд евро, и в настоящее время WeBuild работает над 7 разными проектами. Модернизация участка Фьюметорто – Леркара сама по себе является частью более масштабного проекта (рис. 1). Трасса между Фуйметорто и Бикоккой на восточном побережье острова будет увеличена вдвое, что значительно сократит время в пути между двумя городами с 3 до 2 часов. Более того, FS отметила, что модернизация этого участка направлена на создание условий для развития движения грузовых поездов на острове.



Рис. 1. Линии, которые будут модернизированы

Источник: railfreight.com, 08.06.2023 (англ. яз.)

Infrabel выбирала British Steel для четырехлетнего заказа на поставку рельсов (Бельгия)

Бельгийский распорядитель железнодорожной инфраструктуры Infrabel заключил с компанией British Steel четырехлетний контракт на поставку 40 тыс. тонн высококачественных рельсов различного профиля для технического обслуживания и обновления путей на своей сети протяженностью 3570 км.

Рельсы длиной 100 м будут изготовлены на заводе British Steel в Сканторпе, Великобритания. Поставки рельсов по железной дороге на сварочный завод Infrabel в Бельгии планируется начать в этом месяце.

По словам менеджера по экспортным продажам British Steel Жерома Бонефа, мы работаем на высококонкурентном рынке, поэтому чрезвычайно приятно, что Infrabel снова выбрала нас для поставок рельсов для бельгийской железнодорожной сети. Это отличное подтверждение нашей проверенной технической репутации, способности разрабатывать продукты в соответствии со спросом, правильных логистических решений и показателей доставки.

Источник: railjournal.com, 09.06.2023 (англ. яз.)

Arriva продала бизнес перевозок в Дании и Сербии

Компания Arriva Group – дочернее предприятие железных дорог Германии (DB) – завершила сделку по продаже бизнеса перевозок в Дании и Сербии международному инвестиционному холдингу Mutares SE & Co. KGaA. Сделка осуществлена в русле стратегии Arriva Group по концентрации деятельности на ключевых рынках Великобритании и Европы.

Соглашение о продаже, подписанное в сентябре 2022 г., включает автобусные перевозки в Дании и Сербии, железнодорожные и паромные перевозки, а также услуги каршеринга в Дании. В соглашение также входят автобусные перевозки в Польше, сделку по которым планируется закрыть в конце июня 2023 г. При этом обслуживание железнодорожных сообщений в Польше осталось в активе Arriva Group.

В 2022 г. Arriva продала автобусный бизнес в Швеции государственной железнодорожной компании Финляндии VR Group, а в Португалии – израильской группе компаний Dan.

Холдинг Mutares специализируется на приобретении непрофильных активов крупных корпораций, имеющих потенциал для развития.

Источник: zdmira.com, 12.06.2023

В России объем перевозок по железнодорожной сети с дружественными странами за январь – май вырос на 64%

Объем железнодорожных перевозок с дружественными странами за январь – май 2023 года вырос на 64% по отношению к аналогичному периоду прошлого года. Об этом сообщил первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Сергей Павлов в рамках выставки «Евразия – наш дом».

«Объем перевозок в сообщении со странами ЕАЭС у нас возрос на 13% по сравнению с прошлым годом. По итогам января – мая, за эти пять месяцев, если мы говорим о перевозках с дружественными странами, у нас эти перевозки возросли на 64%. И, наоборот, – с недружественными странами перевозки сократились практически на 70%», – сказал он.

Павлов отметил, что железнодорожные компании недружественных стран на сегодня вынуждены сокращать людей и закрывать смежные производства, в то время как в России для обеспечения перевозок с дружественными странами штат сотрудников увеличивается. «Для примера, Октябрьская железная дорога. Только в этом году мы приняли 700 человек дополнительно, чтоб обеспечивать перевозки, которые увеличиваются с дружественными странами», – подчеркнул Павлов.

Ранее ОАО «РЖД» сообщали, что погрузка по сети РЖД за январь – май составила 517,6 млн т, что на 0,5% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Источник: tass.ru, 09.06.2023

Совет директоров РЖД утвердил корректировку инвестиционной программы на 2023 год

Совет директоров холдинга «Российские железные дороги» (РЖД) утвердил корректировку инвестиционной программы компании на 2023 год, добавлены 1,2 млрд рублей на проект развития Пермского железнодорожного узла. Об этом сообщили в пресс-службе РЖД.

«Рассмотрен ход реализации проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей», утверждена корректировка инвестиционной программы ОАО «РЖД» на 2023 год (добавлены 1,2 млрд рублей на проект развития Пермского железнодорожного узла)», – сообщили в холдинге.

Заседание совета директоров РЖД состоялось 7 июня 2023 года под председательством первого вице-преьера РФ Андрея Белоусова.

В холдинге отметили, что в рамках заседания рассмотрены результаты выполнения ключевых показателей эффективности правления холдинга по итогам 2022 года и утвержден реестр непрофильных активов РЖД в новой редакции.

В заседании совета также приняли личное участие генеральный директор – председатель правления РЖД Олег Белозёров, гендиректор акционерного общества «Управляющая компания Российского фонда прямых инвестиций» Кирилл Дмитриев, глава Минтранса РФ Виталий Савельев, председатель попечительского совета государственной корпорации – Фонда содействия реформированию жилищно-коммунального хозяйства, независимый член совета директоров Сергей Степашин, министр строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации Ирек Файзуллин и председатель совета директоров «Совкомфлота» Сергей Франк.

Источник: tass.ru, 08.06.2023

РЖД могут вложиться в развитие судоходства в Прикамье

ОАО «Российские железные дороги» может стать партнером по развитию судоходства в Пермском крае. 8 июня на встрече с главными редакторами пермских СМИ губернатор Прикамья Дмитрий Махонин сообщил, что уже обсуждал перспективы сотрудничества в этой отрасли с генеральным директором – председателем правления ОАО Олегом Белозёровым. «Причальная стенка у Перми I сейчас эксплуатируется Пермской пригородной компанией. Это «дочка» РЖД на 51%, а 49% – у Пермского края. Это означает, что мы можем РЖД, в хорошем плане, использовать. Они это тоже поддерживают. Буквально недавно разговаривал с Олегом Валентиновичем о том, что компания может стать инвестором судоходства», – рассказал глава Прикамья. Он пояснил, что РЖД данное направление интересно из-за увеличившегося трафика речных судов в регионе.

Комплексную работу по развитию речных перевозок и судостроения краевые власти ведут с 2021 года. Тогда была сформирована рабочая группа по развитию водного транспорта, чуть позже начала функционировать Пермская судовой верфь (ПСВ), созданная на базе выкупленного Корпорацией развития Пермского края Верхнекамского судостроительного комплекса. Также была проведена реконструкция причалов речного вокзала Перми, а на рынок речных круизов зашел крупный федеральный игрок – компания «ВодоходЪ». В этом году должен открыться речной маршрут Пермь – Закамск – Краснокамск, по которому планируется запустить электросуда. Кроме того, власти региона и инвестиционная компания АФК «Система» обсуждают возможность строительства серии судов на электротяге на площадке ПСВ.

Источник: kommersant.ru, 08.06.2023

ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ

Частные компании готовы инвестировать в Восточный полигон

Еще в прошлом году Минтранс России подтвердил желания частных компаний инвестировать в увеличение пропускной способности Восточного Полигона, для чего в текущем году будут заключены концессионные соглашения.

Например, свои планы по инвестированию наиболее дорогостоящих объектов в рамках следующего этапа модернизации (Кодарский, Кузнецовский

и второй Северомуйский тоннели и мост через Амур) подтвердили ГК «Бамтоннельстрой-Мост» и Газпромбанк.

Также обсуждалось финансовое участие в проекте расширения Восточного полигона горнодобывающего холдинга «Эльгауголь» за получение приоритета на вывоз добытого им угля. Частные вложения действительно позволят ускорить расширение пропускной способности Восточного Полигона, так как только строительство обозначенных выше сооружений обойдется в 600 млрд руб.

Преимуществами частного финансирования расширения БАМА и Транссиба станет не только рост грузопотока на Восток, соответственно, и экспорта полезных ископаемых из России в страны Азии, но и быстрая окупаемость инвестиций за счет гарантированного спроса на перевозку грузов и роста тарифов на их транспортировку по железной дороге. Кроме того, участие частных партнеров в строительстве позволит привлечь дополнительных подрядчиков, что значительно ускорит процесс, а также увеличит конкуренцию и количество рабочих мест на проектах Восточного полигона

Источник: rzd-partner.ru, 06.06.2023

Объем выполнения работ на Восточном полигоне превысил показатели 2022 года более чем в 2 раза

Объем выполнения работ на Восточном полигоне превысил показатели 2022 года более чем в 2 раза. Об этом сообщил глава РЖД Олег Белозёров на сетевом селекторном совещании компании, говорится в телеграм-канале РЖД.

«С начала года у нас хороший задел по объемам выполнения намеченных работ на Восточном полигоне. Количество строителей уже сегодня превышает пиковое значение предыдущего летнего сезона. Строительный комплекс РЖД перевыполняет плановые показатели практически по всем направлениям. Время требует от нас особой концентрации и результативности, поэтому будем максимально поддерживать заданный темп», – сказал глава РЖД.

Также для перевозки возрастающих объемов грузов РЖД продолжают развивать технологию пропуска поездов повышенной массы, говорится в сообщении. По данным компании, за 5 месяцев этого года по Восточному полигону проследовало более 8 тыс. поездов массой свыше 7,1 тыс. тонн (+15,6% к уровню 2022 года). Это позволило дополнительно перевезти почти 1 млн тонн грузов.

Источник: seanews.ru, 07.06.2023

Объем грузоперевозок по Восточному полигону к 2030 году может достичь 210 млн тонн

Объем грузоперевозок по Восточному полигону к 2030 году может достичь 210 млн тонн, сообщил глава Минтранса РФ Виталий Савельев в интервью Наиле Аскер-заде на канале «Россия 24».

«Я думаю, что мы справимся с этой задачей, и тогда к 2030 году мы сможем уже провозить 210 млн тонн грузов по этому участку», – сказал он.

Савельев добавил, что в 2023 году по Восточному полигону планируется перевезти 173 млн тонн, а в 2024 году – 180 млн тонн. Объем грузов в восточном направлении в 2023 году может составить около 295 млн, к 2030 году – около 380 млн тонн.

Транссибирская железнодорожная магистраль (старое название – Великий Сибирский путь) – самая длинная железная дорога в мире (9 тыс. 288,2 км), соединяет Москву и Владивосток. Является важнейшей частью транспортного коридора между Европой и странами Азиатско-Тихоокеанского региона. БАМ – железная дорога в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке, второй (наряду с Транссибом) магистральный железнодорожный выход России к Тихому океану. Общая протяженность дороги – 4,3 тыс. км.

Сейчас БАМ и Транссиб работают на пределе пропускной способности. По поручению президента РФ Владимира Путина идет модернизация Восточного полигона, благодаря которой к 2024 году предполагается увеличить пропускную способность магистралей в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока до 180 млн тонн в год.

Источник: tass.ru, 09.06.2023

«Трансконтейнер» наладил регулярные перевозки в Восточный из всех основных портов Китая

Крупнейший российский железнодорожный контейнерный оператор «Трансконтейнер» (входит в группу «Дело») с запуском еще одного сервиса по доставке грузов наладил регулярные перевозки напрямую в порт Восточный (г.Находка) из всех основных портов Китая, сообщила компания.

«Трансконтейнер» с середины мая 2023 года приступил к организации регулярного сквозного сервиса по доставке грузов в РФ с прямым судорейсом из порта Далянь (КНР) в порт Восточный. Таким образом, теперь компания предлагает регулярные перевозки напрямую в порт Восточный из всех

основных портов Китая – Шанхая, Нинбо, Тяньцзиня, Тайцана, Сямыня, Жичжао и других», – говорится в сообщении оператора в четверг.

Компания поясняет, что это позволяет сократить транзитное время доставки на морском плече до 3-7 суток в зависимости от точки отправления. Планируемая периодичность отправок на морском плече – раз в неделю.

В первый рейс из Даляня в рамках нового сервиса судно вышло 7 июня. На борту – различные грузы в универсальных 20- и 40-футовых контейнерах, включая товары народного потребления, автозапчасти, промышленное оборудование. После перевалки на терминале «Восточной стивидорной компании» (актив Global Ports, входит в группу «Дело») контейнеры отправляются грузополучателю по железной дороге.

«Трансконтейнер» активно развивает китайское направление, считая его одним из главных стратегических приоритетов развития. Компания работает на всех основных маршрутах – через дальневосточные порты и сухопутные железнодорожные пограничные переходы. Кроме того, совместно с партнерами по группе компаний «Дело» мы предлагаем перевозки морским транспортом через Новороссийск и порты Санкт-Петербурга», – цитирует «Трансконтейнер» слова своего президента Виталия Евдокименко.

«Трансконтейнер» – крупнейший российский железнодорожный контейнерный оператор. Парк контейнеров составляет 141 тысяча единиц вместимостью около 219 тысячи TEU, фитинговых платформ – 40 тысяч единиц. Компания владеет 40 железнодорожными терминалами в России. «Трансконтейнеру» принадлежит 58,67% акций ОАО «Сахалинское морское пароходство» (SASCO), которое владеет 14 судами. Единственным акционером является группа «Дело».

Источник: Iprime.ru, 08.06.2023

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

Евразию объединяют транспортной сетью

Страны ЕАЭС в 2022 году существенно нарастили объемы экспорта в Россию, что увеличило спрос на альтернативные транспортные маршруты, включая западную ветку коридора Север – Юг и транзитные маршруты через Казахстан. Однако для дальнейшего увеличения грузопотока потребуется не только строительство инфраструктуры, но и снятие «мягких» барьеров – ограничений на таможне и разногласий в страновом регулировании, заявили

участники прошедшего в конце прошлой недели в Сочи Евразийского конгресса.

Введение санкций привело к значительному росту объемов торговли России со странами ЕАЭС – суммарно оборот с союзом за 2022 год увеличился на 22%, сообщали ранее в ФТС. При этом экспортные поставки некоторых стран выросли значительно. Так, экспорт Армении увеличился в прошлом году на 77,7%, в том числе в страны союза – почти в три раза, сообщил на пленарном заседании Евразийского конгресса премьер-министр страны Никол Пашинян. ВВП страны в прошлом году увеличился на 12,6%, что также стало рекордом среди стран – ближайших соседей РФ.

Перестройка торговых путей влияет на страны по-разному: так, премьер-министр Белоруссии Роман Головченко на сессии заявил, что от санкций пострадала четверть белорусской экономики (это связано в том числе с тем, что доля экспорта в ВВП страны превышает 60%), но «фактический прирост в торговле с ЕАЭС выровнял выпадающий экспорт в другие страны, а экспортные потоки были направлены в российские порты». Экспорт же Киргизии в страны ЕАЭС в прошлом году вырос более чем на 80%.

В Казахстане, помимо роста торговли, рассчитывают и на увеличение транзита товаров по территории страны: «Мы видим значительный потенциал коридора Север – Юг в сопряжении с Транскаспийским международным транспортным маршрутом. Морские порты Казахстана Актау и Курык, а также международный центр приграничного сотрудничества Хоргос могут послужить дополнительным выходом для стран ЕАЭС на мировые рынки», – заявил премьер-министр страны Алихан Смаилов.

По данным ЕАБР, транзитные перевозки через Казахстан в Китай в прошлом году уже выросли на 15%, за четыре месяца с начала 2023 года – на 33%. По Транскаспийскому («среднему») коридору, соединяющему Китай и Европу через Казахстан, Азербайджан, Грузию и Турцию, поставки в прошлом году увеличились в 2,5 раза, но лишь до 1,5 млн тонн (в том числе на фоне отказа европейских компаний от транзита по российским железным дорогам).

При этом по югу же Каспия через Туркменистан и Иран автомобильным транспортом в год перемещается менее 1 млн тонн, оценивают в банке.

По коридору Север – Юг поставки с начала года выросли на 54%, маршрут предполагает обход Каспия с запада (через Азербайджан и Иран) или с востока (через Казахстан и Туркменистан). «Уже есть реальные грузовики, которые из России до иранских портов в Индийском океане доехали. Сейчас ведется анализ этих маршрутов, в частности, с точки зрения потери времени, например, на погранпереходах», – рассказал «Ъ» вице-премьер Марат Хуснуллин.

При этом для финансирования строительства дорог необходимо привлечение частных инвестиций – бюджета, по словам чиновника, «в чистом виде, конечно, не хватит». Однако для участия в проектах частных денег потребуется изменение национального регулирования и его гармонизация, в частности, с российским законодательством, поскольку в ряде стран – потенциальных участниц схемы нет понимания ГЧП или оно отличается от российского (например, в ряде стран Азии нет понятия платных дорог), добавил господин Хуснуллин.

Суммарные потребности в финансировании проектов коридора оцениваются в 38 млрд долл. (это должно увеличить грузопоток к 2030 году в 15 раз), при этом 67 из 102 проектов сейчас финансируются странами за счет бюджетных средств, сообщил зампред правления ЕАБР Денис Ильин. Ограничивают рост грузопотока и «мягкие» барьеры, в первую очередь процедуры на таможне, а также различные сборы с перевозчиков – их снятие должно позволить провозить грузы от Санкт-Петербурга до Мумбая за десять дней.

В свою очередь, глава Международного координационного совета по трансъевразийским перевозкам Геннадий Бессонов призвал стороны «уйти от конкуренции в создании собственных транспортных коридоров» и указал на ограничения пропускной мощности в том числе строящихся маршрутов – пропускная способность иранских железных дорог на участке Решт – Астара не превысит 17 млн тонн, тогда как через порт Новороссийска объем перевалки грузов составляет 150 млн тонн. Дополнительные риски связаны и с односторонним повышением тарифов. Помимо этого, участники транспортной сессии конгресса высказались за создание единых международных операторов – это позволит снизить издержки для грузоотправителей, а также за оценку эффективности маршрутов по всей протяженности, а не на отдельных участках.

Источник: kommersant.ru, 13.06.2023

Перевозки по коридору «Север – Юг» в январе-мае выросли на 40%

Железнодорожные перевозки по МТК «Север – Юг» за пять месяцев 2023 года выросли более чем на 40%, до 4 млн тонн. Большая часть объема идет западным маршрутом, где пока нет сплошного железнодорожного сообщения. На восточном и транскаспийском направлениях рост превышает 80%, однако объемы пока относительно невелики. С учетом ужесточения экспортных ограничений со стороны западных стран аналитики ожидают продолжения

роста спроса на иранском направлении даже до завершения строительства железной дороги Решт–Астара.

Из материалов ОАО РЖД следует, что перевозки по международному транспортному коридору (МТК) «Север–Юг» в январе–мае составили 4 млн тонн, увеличившись на 41,8%.

Основная доля пришлась на западный маршрут, соединяющий Россию с Ираном через Азербайджан,– 3,6 млн тонн (рост на 37,9%).

По другим коридорам динамика выше, но объем грузоперевозок меньше. Так, по восточному маршруту через Туркмению и Казахстан перевезено 353,5 тыс. тонн (рост на 80,3%). По транскаспийскому – 117,7 тыс. т (рост на 80,5%).

Именно на западном маршруте, где следует основной железнодорожный грузопоток, для сплошного железнодорожного сообщения не хватает 162 км на участке Решт–Астара в Иране. Соглашение о финансировании участка Россия и Иран подписали 17 мая 2023 года. Москва предоставит госкредит на 1,3 млрд евро из необходимых 1,6 млрд. евро. Предполагается, что сначала участок будет построен на европейской колее, принятой в Иране,– 1435 мм, а потом продублирован на российской 1520 мм. Завершить проект планируется до конца 2027 года, после чего объем поставок по западному маршруту коридора увеличится до 15 млн тонн. Сейчас разрыв в инфраструктуре закрывается автотранспортом.

Развитие транскаспийского маршрута МТК «Север – Юг» сдерживают дефицит предложения рейсов и нехватка инфраструктуры, но российские транспортные компании выражают готовность ставить суда на каспийские рейсы, и уже в 2024 году ожидается ввод контейнерного терминала в порту Оля. В мае иранское агентство ISNA сообщало, что Россия и Иран подписали соглашение о строительстве и закупке 20 судов для транспортной компании General Cargo.

Рост перевозок на восточном маршруте во многом связан с существенными льготами железных дорог РФ и транзитных стран.

В конце 2022 года правление ОАО РЖД ввело на год скидку в 20% на контейнерные перевозки восточным маршрутом через Казахстан и Туркмению. Железные дороги Казахстана предоставили скидку 40% на перевозки в направлении Туркмении основной номенклатуры грузов, кроме зерна, продуктов перемола и нефтепродуктов, а «Туркменские железные дороги» – скидку в 40–50% при перевозке на погранпереходы с Ираном.

Для стимулирования перевозки контейнеров железные дороги Казахстана, Туркмении и Ирана ввели на 2023 год единые пониженные ставки за использование инфраструктуры в 0,15–0,18 долл. за TEU-км и 0,24 долл. за FEU-км. По оценке вице-премьера Алексея Оверчука, в этом году грузопоток

на восточном маршруте превысит 1 млн тонн, в 2025 году ожидается выход на 5–7 млн тонн.

Рост грузопотока по МТК «Север – Юг» продолжится, ожидает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. «В целом ситуация выглядит так, что экспортные ограничения в отношении РФ будут усиливаться, поэтому спрос на перевозки на этом направлении будет продолжать расти, в том числе в связи с расширением списка доступных логистических сервисов», – говорит он. Аналитик считает, что, хотя инфраструктурные ограничения сохраняются, рост будет наблюдаться даже до завершения достройки участка Решт–Астара.

Источник: russiapost.su, 07.06.2023

В Иране нашли финансовый инструмент для торговли с Россией

ТЕГЕРАН (Тасним) – 15-я Международная выставка финансовой индустрии (биржи, банки и страхование) открылась во вторник на территории Тегеранского постоянного международного выставочного комплекса. На церемонии инаугурации Генеральный директор Иранской международной выставочной компании (ПЕС) Сейед Ахмад Реза Алаи указал на важность внедрения современных инструментов в финансовые отрасли страны и сказал: «В соответствии с соглашением, заключенным с Российской Федерацией, будет представлен новый финансовый инструмент для перевода денег между экономическими активистами двух стран после года непрекращающихся усилий».

Инструмент банковской гарантии между иранским банком Pasargad и российским Сбербанком, а также состоится открытие внутреннего аккредитива (аккредитива), на основании которого участники ВЭД двух стран смогут вести двустороннюю торговлю с использованием национальных валют.

Источник: russiapost.su, 07.06.2023

МТК «Север-Юг» поможет Ирану стать центром зернового транзита

На встрече в Государственной Думе России с представителями парламента Ирана глава комиссии по сельскому хозяйству при Госдуме Владимир Кашин заявил, что в соответствии с соглашением между двумя странами Иран станет центром транзита зерна после того как начнёт функционировать коридор «Север – Юг», цитирует иранское агентство ИРНА представителя Госдумы Российской Федерации.

В.Кашин отметил, что двустороннее парламентское сотрудничество может способствовать укреплению отношений и выполнению соглашений, подписанных между официальными лицами двух стран.

Заключение соглашения о Зоне свободной торговли с Ираном с членами ЕАЭС позволит значительно нарастить торговлю Тегерана с Москвой и другими государствами-членами союза.

«Мы договорились сократить время проверки товаров, а также расходы (пошлины), – добавил В.Кашин. – Таким образом, иранские товары и продукция могут быть импортированы в Россию быстрее, с одной стороны, и передача российских товаров в Иран также ускорится, с другой стороны».

Источник: seanews.ru, 08.06.2023

FESCO формирует собственный флот для МТК «Север – Юг»

Председатель совета директоров FESCO Андрей Северилов принял участие в стратегической сессии по развитию логистического хаба на маршруте МТК «Север-Юг» в рамках заседания правления Российского союза промышленников и предпринимателей в Махачкале (Дагестан), сообщили SeaNews в FESCO.

А.Северилов рассказал о развитии новых сервисов, которые обеспечивают возрастающие объемы перевозок с ближневосточными и индийскими партнерами, а также отметил огромный потенциал участия группы в проекте «Север-Юг». «Маршрут «Север – Юг» становится сейчас наиболее актуальным и востребованным. FESCO заинтересована в активном участии и развитии МТК «Север – Юг». Мы давно представлены в странах МТК, в том числе в Казахстане, Республике Туркменистан. Считаю, что маршрут также поможет нам укрепить отношения с Индией и странами Ближнего Востока. Планируем активно участвовать в формировании пула потенциальных частных инвесторов, создании межведомственной рабочей группы и разработке плана работы по развитию логистического хаба», – сказал он.

Говоря о формировании флота для обслуживания потребностей МТК «Север – Юг», А. Северилов напомнил, что FESCO обладает крупнейшим в России торговым флотом, работающим во всех евразийских акваториях. В настоящее время группа занимается вопросами приобретения флота класса «река-море». «Мы вместе с «Объединенной судостроительной корпорацией» обсуждаем возможность приобретения флота на базе проекта 00108 (контейнеровоз-сухогруз), разрабатываемого ОСК. Надеемся, что с 2025-2026

года новые суда класса «река-море» пополнят российский флот», – отметил А.Севериков.

Флот FESCO уже работает в бассейне Индийского океана, суда заходят в индийские порты Нава-Шева и Мундра. «Формируем сейчас для себя понимание грузовместимости судов, которые будут работать на дальнем конце МТК «Север-Юг», перевозить грузы из порта Бендер-Аббас», – продолжил председатель совета директоров FESCO.

«Группа, являясь, прежде всего морской компанией, приступила к решению своих задач, связанных с запуском маршрута «Север – Юг». Мы начали формировать флот, сейчас активно работаем над развитием морских перевозок из Индии в Россию. Кроме того, наша отдельная задача – это строительство смешанного железнодорожного и речного терминала в Татарстане (Зеленодольский район), который станет крупнейшим хабом в Поволжье по сбору грузов в регионе с дальнейшей перевозкой на Каспий», – подчеркнул А.Севериков.

В части развития инфраструктуры на Каспии А.Севериков обозначил заинтересованность группы в приобретении контейнерного терминала, а также призвал всех участников к сотрудничеству для решения общих проблем региона. «FESCO с оптимизмом смотрит на проекты развития локальной инфраструктуры на Каспии. Создание сети транспортно-логистических центров в Каспийском море позволит объединить все элементы транспортного кластера Дагестана и значительно модернизировать транспортную инфраструктуру в регионе», – подчеркнул председатель совета директоров группы.

В заседании принимали участие глава Республики Дагестан Сергей Меликов, президент Российского союза промышленников и предпринимателей Александр Шохин, помощник президента России, секретарь Госсовета Игорь Левитин, председатель совета директоров ООО «Инфраструктурная Корпорация «АЕОН», член Бюро правления РСПП Роман Троценко, первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Сергей Павлов, генеральный директор института развития «Кавказ.РФ» Андрей Юмшанов, вр.и.о. президента дагестанского отделения РСПП Патимат Гамидова, представители деловых кругов региона и потенциальные инвесторы

Источник: seanews.ru, 08.06.2023

Глава Дагестана: развитие коридора Север – Юг позволит создать тысячи рабочих мест

В планы включено строительство транспортных обходов Хасавюрта, Дербента, Махачкалы.

Проекты развития инфраструктуры международного транспортного коридора Север – Юг позволят создать тысячи рабочих мест в Дагестане. Об этом сообщил глава Дагестана Сергей Меликов на заседании правления дагестанского отделения Российского союза промышленников и предпринимателей.

«Становится очевидной огромная роль Дагестана в развитии международных отношений. Воплощение планов будет способствовать созданию в Дагестане новых транспортных производственных центров, это тысячи рабочих мест, динамичный рост уровня жизни людей, решение наиболее острых социальных проблем, в том числе развитие туристического потенциала, который с каждым годом набирает все больший оборот, поэтому мы крайне заинтересованы в развитии коридора Север – Юг», – сказал Меликов.

По его словам, за последние несколько лет регион «серьезно продвинулся в сфере транспортной инфраструктуры». В республике реконструируются и расширяются федеральные трассы, пункты пропуска на российско-азербайджанской границе. В планы включено строительство транспортных обходов Хасавюрта, Дербента, Махачкалы. Кроме того, в регионе обновляется международный аэропорт Махачкалы, определены направления развития махачкалинского порта.

Межправительственное соглашение о создании МТК Север – Юг было подписано Россией, Индией и Ираном в 2000 году, позже к нему присоединились еще несколько государств. Москва ратифицировала документ в 2002 году. Цель проекта – обеспечить грузовой транзит из Индии, Ирана и стран Персидского залива через российскую территорию в Европу.

Источник: advis.ru, 13.06.2023

РЖД с коллегами по «Север – Юг» мониторят состояние инфраструктуры для выявления узких мест

Специалисты РЖД вместе с коллегами по международному транспортному коридору (МТК) «Север – Юг» мониторят состояние инфраструктуры маршрута для выявления узких мест, сообщил первый замгендиректора компании Сергей Павлов.

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 мае 2023 года Россия и Иран подписали документы по достройке последнего необходимого участка железной дороги западного маршрута «Север–Юг» – Решт–Астара в Иране.

«Мы вместе с азербайджанскими коллегами и иранскими ведем очень большую работу для того, чтобы выявить узкие места, так как после строительства этой линии – это 162 километра – участок должен провозить на первом этапе не менее 15 миллиона тонн транзитных грузов. Наши специалисты только что вернулись из Азербайджана, где мы вместе с нашими коллегами выявляем те места, где надо делать расшивку узких мест в Азербайджане, Иране, я уже сказал про Казахстан», – сообщил Павлов, выступая на сессии Евразийского конгресса в Сочи.

Холдинг РЖД, отметил он, работает, развивая не только инфраструктуру в РФ.

«Мы сейчас уже смотрим гораздо шире за пределы, чтобы ни в коем случае не создавались узкие места, в том числе за пределами нашей страны», – добавил Павлов.

Источник: Iprime.ru, 09.06.2023

Колея в большую игру

Стремление РФ обеспечить себе доступ к портам южного побережья Ирана в рамках международного коридора (МТК) «Север – Юг» может изменить баланс в развитии конкурирующих транспортных проектов Индии и Китая в регионе. Как приход российских грузов повлияет на планы Индии в отношении единственного иранского глубоководного порта Чехбехар с учетом амбиций Китая развивать в соседнем Пакистане мощный транспортный коридор СРЕС и порт в Гвадаре.

В мае правительства Ирана и России подписали соглашение о финансировании достройки участка Решт – Астара в Иране, которое позволит обеспечить сквозное железнодорожное сообщение по западному маршруту МТК «Север – Юг» через Азербайджан до южных портов. Россия предоставит госкредит в 1,3 млрд евро из 1,6 млрд евро нужных средств.

Пока неясно, означает ли договоренность полное окончание политических маневров вокруг этого участка – первые соглашения о нем восходят к началу 2000-х годов. Но уже объявлено, что достроят дорогу к

концу 2027 г., и тогда российские товары получат прямой доступ в крупнейший порт Ирана Бендер-Аббас в Ормузском проливе, на который приходится 85% всей морской торговли страны, а с ним – и к рынку Индии.

Грузопоток по МТК «Север – Юг», по оценкам первого вице-премьера Андрея Белоусова, к 2030 году должен возрасти с 15 млн тонн втрое, до 41-45 млн тонн, а в перспективе – до 60-100 млн тонн. Глава «Русиранэкспо» Александр Шаров пояснил, что в этом году в коридоре «Север – Юг» прибавилось порядка 10 млн тонн российских экспортных грузов, в основном предназначенных для транзита через Иран. Это российские пиломатериалы для Ирака, Афганистана, Пакистана и стран Персидского залива, уголь – энергетический и коксующийся – для Ирана, Индии и Пакистана, нефтепродукты для Ирака и ОАЭ, мука для стран Персидского залива, Пакистана, Афганистана и Ирака, металлопрокат, минудобрения для Индии, Пакистана и стран Персидского залива.

Непосредственно Иран ввозит из РФ этим путем машины, оборудование, зерно, пиломатериалы, химию в общей сложности на 4 млрд долл. Иран получает из России порядка 0,5-1 млн тонн зерна, а общий импорт составляет около 18 млн тонн, «это потенциально российский рынок», подчеркивает господин Шаров. Россия по МТК «Север – Юг» ввозит химическую продукцию, стройматериалы, овощи и фрукты, молочную продукцию, грузовые автомобили и автозапчасти.

По мнению господина Шарова, если возникнут сложности с поставкой российских грузов через Босфор, то дополнительный грузопоток уже в этом году может составить 50 млн тонн. В этой связи оценку грузопотока в 60 млн тонн к 2030 году он считает адекватной, если учесть уголь, востребованный Индией и Пакистаном. Директор Каспийского международного интеграционного клуба «Север – Юг» Дмитрий Дубовик ранее говорил, что Индия заинтересована в железнодорожных поставках по МТК удобрений «Уралкалия» и «Беларуськалия» в объеме порядка 10 млн тонн в год.

Иранская колея

Железнодорожная сеть Ирана не очень разветвлена и имеет разрывы. В южном направлении от Решта есть сообщение с портом Бендер-Аббас, но, несмотря на значимость и высокий грузооборот (порядка 37 млн тонн и 1 млн TEU), он, не будучи глубоководным, не способен принимать крупные суда, перегрузка происходит в портах соседних ОАЭ.

Железные дороги обложенного западными санкциями Ирана построены по европейскому стандарту (ширина колеи 1435 мм). Его северные соседи – Азербайджан, Туркменистан, Узбекистан – используют российскую колею 1520 мм. Пакистан – 1660 мм. В Афганистане часть дорог 1520 мм, часть – 1435 мм. Поэтому в значительной части случаев трансграничная перевозка

замедляется сменой колеи. При строительстве участка Решт – Астара решили прокладывать двойную колею – сначала 1435 мм, а в перспективе – 1520 мм, причем со стороны некоторых участников рынка звучит призыв строить колею 1520 мм до самого Бендер-Аббаса.

В юго-восточном направлении в 2009 году железную дорогу дотянули до Захедана в провинции Систан и Белуджистан и установили сообщение с Пакистаном. Однако к югу от Захедана железнодорожного сообщения с побережьем нет, и это большая проблема, поскольку именно там находится порт Чехбехар в Оманском заливе, развитие которого сейчас в основном фокусе правительства Ирана.

Глубоководный смысл

Чехбехар – единственный океанский порт Ирана, он же единственный, на который не распространяются санкции США. В 2016 году Иран, Индия и Афганистан заключили трехстороннее соглашение о строительстве транзитно-транспортного коридора до порта Чехбехар с железнодорожной веткой Чехбехар – Захедан, которую в перспективе планировали продлить до станции Зарандж в Афганистане. С целью поддержки Афганистана США предоставили в 2018 году порту и будущей железной дороге изъятие из-под санкций.

Развитием терминалов в порту Чехбехар занимается Индия. В частности, на терминал Шахид-Бехешти, принадлежащий государственной India Ports Global Limited, страна предоставила грант в 85 млн долл. и кредит в 150 млн долл. В бюджете Индии на 2023-2024 годы заложены инвестиции в терминал в размере 12,2 млн долл. С 2018 года он обслужил около 4,8 млн тонн навалочных грузов.

Индийские промышленники, посещая РФ, активно предлагают поставки через Чехбехар, демонстрируя их высокую рентабельность и быстрые сроки. Так, Bharat Freight обещает транспортировку контейнеров из индийского порта Кандла в Москву через Чехбехар за 240 тыс. руб. за TEU и 11 дней (при океанской поставке через Суэц – 414 тыс. руб. и более 40 дней).

И Иран, и Индия рассчитывают на сотрудничество с РФ по порту. Президент Ирана Эбрахим Раиси на церемонии подписания соглашения по участку Решт – Астара сказал, что «путь из порта Чехбехар в Персидском заливе до Каспийского моря, через территорию Российской Федерации и затем по европейскому маршруту» – один из вариантов «сотрудничества с такой большой страной, как Российская Федерация». Индия предложила включить Чехбехар в восточную ветку коридора «Север – Юг».

Портовое бездорожье

Планы по строительству железной дороги из Чехбехара в афганской конфигурации замерли в 2021 году. Сейчас рассматривается продление полотна до Мешхеда и Серакса на границе с Туркменистаном.

Но и с самой железной дорогой у Ирана возникли проблемы. Исходно индийская госкомпания Ircop подписала протокол о взаимопонимании с Министерством железных дорог Ирана и пообещала обеспечить финансирование в объеме 1,6 млрд долл. Но до 2020 года к работам Индия так и не приступила из-за санкционных рисков, уже к тому моменту заставивших страну прекратить импорт нефти из Ирана.

Важную роль сыграло и соглашение Ирана с Китаем о стратегическом партнерстве на 25 лет объемом в 400 млрд долл.: помимо более масштабных проектов сотрудничества, Пекин пригласили к инвестициям в Чехбехар, а до этого предложили соседний порт Джаск, также в Оманском заливе. Иран присоединился к китайской инициативе «Один пояс – один путь».

Для Индии позиции в Чехбехаре были особенно важны в контексте противостояния с Пакистаном и конкуренции с Китаем. Последний заметно укрепил позиции в Пакистане и строит через него выход в Аравийское море.

Китай объявил о масштабных инвестициях в СРЕС – китайско-пакистанский экономический коридор от Синьцзяно-Уйгурского автономного района КНР до пакистанских портов Карачи и Гвадар в рамках инициативы «Один пояс – один путь». Стоимость проекта оценивается в 62 млрд долл. Сообщается, что СРЕС принес Пакистану в общей сложности 25,4 млрд долл. прямых инвестиций, 17,6 млрд долл. прибыли, 6 ГВт генерирующей мощности, 510 км дорог и так далее.

Китай приобрел права на строительство и эксплуатацию порта Гвадар в 2013 году, в 2021 году он был официально открыт. Сейчас порт обслуживает небольшие грузопотоки, но в перспективе возможно увеличение мощности до 400 млн тонн.

В итоге Иран, выражая недовольство медлительностью и небольшим объемом инвестиций Индии в развитие своих позиций в Чехбехаре, объявил, что будет строить дорогу в Захедан самостоятельно. Пуск запланирован на весну 2024 года. Однако у экспертов возникают сомнения в реалистичности срока.

Таким образом, и Иран, и Индия, несмотря на то что располагают несанкционным глубоководным портом, оказались в затруднительном положении. Более того, экспансия китайско-пакистанского проекта СРЕС сейчас наблюдается и в Афганистане. В конце 2020 года при поддержке Китая Иран и Афганистан ввели первый участок трансграничной дороги Хаф – Герат на ширине колеи 1435 мм, которая должна была стать одним из участков так называемого железнодорожного коридора пяти наций, в итоге выводя Иран на прямое сообщение через Афганистан, Таджикистан и Киргизию с Китаем. После смены власти в Афганистане планы были заморожены.

Иран в 2022 году начал переговоры о возобновлении этого проекта с новыми властями Афганистана, однако их итоги неясны. Китай довольно быстро обратился к правительству талибов со своим проектом, минуя Иран, что было поддержано, и в мае министры иностранных дел Китая, Пакистана и Афганистана договорились «о развитии трехстороннего сотрудничества в рамках инициативы «Один пояс – один путь» и совместном продлении СПЭС в Афганистан».

Развитие торговли через порт Гвадар, крайне выгодное китайскому бизнесу из-за отсутствия необходимости проходить Малаккский пролив, не очень выгодно Ирану как транзитной стране, порты которой могли бы служить как точка выхода к морю для афганских, например, грузов, и Индии как торговому и политическому сопернику Китая. Однако на интересах России оно прямо не скажется, кроме того случая, когда у российских компаний появится коммерческий интерес в терминальных мощностях Чехбехара или железной дороги на порт. Однако пока об инвестициях в Чехбехар российские компании не заявляли.

Источник: kommersant.ru, 09.06.2023

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА

VTG распространяет предоставление услуги FastTrack на Францию

Крупная лизинговая компания VTG расширила на Францию новую услугу FastTrack, предоставляющую клиентам возможность заказа перевозки грузов круглосуточно в режиме онлайн. Начиная с июня 2023 г. на контейнерном терминале в Дурже (LDCT), южнее Лилля, для заказов последней минуты резервируются платформы для перевозки крупнотоннажных контейнеров.

LDCT является важным транспортным узлом на севере Франции и центральным хабом в сообщении между Францией и тремя морскими портами – Антверпеном, Роттердамом и Амстердамом, что позволяет считать выбор этого терминала наиболее оптимальным для оказания услуги FastTrack на французской территории.

VTG расширяет и перечень предоставляемого на условиях FastTrack подвижного состава. Например, клиентам в немецком районе Майнц-Момбах доступны вагоны-хопперы типа Facss для перевозки строительных материалов.

Услуга FastTrack также предоставляется в немецком Боттропе, где клиенты могут заказать крытые вагоны Eanos для перевозки металлолома, древесины, железной руды и угля.

Оказываемая VTG услуга FastTrack сегодня доступна на восьми площадках в трех странах. Заказ можно оформить круглосуточно, используя клиентскую цифровую платформу компании traigo.

Источник: railwaypro.com, 07.06.2023 (англ. яз.)

СМА CGM запускает новое железнодорожное сообщение по Средиземноморскому коридору

Французская транспортно-логистическая компания СМА CGM открыла на юго-востоке Испании новый железнодорожный маршрут, связывающий порт Валенсия и промышленную зону на территории города Мурсия. Этот железнодорожный участок является частью Средиземноморского коридора в составе трансъевропейской сети TEN-T.

По информации СМА CGM, пока будет организовано одно отправление поезда в неделю. Мурсия является известным поставщиком сельскохозяйственной продукции, в том числе фруктов, овощей и орехов. Новое железнодорожное сообщение позволит компании СМА CGM силами созданного ею в 2021 г. оператора Continental Rail обслуживать получателей в 16 пунктах назначения на территории Испании.

На доставку экспортных отправок из Мурсии в китайский Шанхай потребуется 39 сут, в индийский Джавахарлал Неру Порт – до 32 сут, в Гамбург и Нью-Йорк – по 10 сут. Импортные грузы из Шанхая в Мурсию могут быть перевезены за 31 день, из Джавахарлал Неру Порта – за 22 дня и из турецкого порта Амбарли – за 5 сут.

СМА CGM – не единственная крупная компания, проявившая заинтересованность в развитии железнодорожного сообщения с портом Валенсия. Начиная с мая 2023 г. другие судоходные компании, такие как MSC и COSCO, планируют свое участие в организации прямого железнодорожного сообщения между портом и испанской провинцией Бургос, где расположены предприятия ряда известных компаний, в том числе таких, как французская L'Oreal и японский производитель шин Bridgestone.

Источник: railfreight.com, 06.06.2023 (англ. яз.)

Сокращение объемов грузовых перевозок VR Group (Финляндия)

Грузовой бизнес финского национального оператора VR Group, вероятно, переживает один из самых тяжелых периодов. Прекращение перевозок в восточном направлении в направлении России, напрямую влияющее на перевозку лесоматериалов, значительно снизило объемы деятельности компании, что вынудило ее искать способы остаться на плаву, не исключая увольнений.

VR Group объявил о существенном текущем снижении объемов грузовых перевозок, вызванном приостановкой поставок продукции лесной промышленности на восточном направлении. Особенно заметно показатели работы грузового сектора VR Group просели во втором полугодии 2022 г. По итогам января – апреля 2023 г. объем грузовых перевозок VR Group составил 8 млн т, что на 20% ниже по сравнению с аналогичным периодом 2022 г.

В связи с ухудшением экономической ситуации в VR Group обсуждают возможные меры для ее исправления, в частности неоплачиваемые отпуска, продолжительность которых зависит от темпов восстановления спроса на перевозки продукции лесной отрасли, но не должна превысить 90 сут. В частности, это может коснуться 1900 чел., занятых в логистической и эксплуатационной сфере деятельности.

Источник .railfreight.com, 06.06.2023 (англ. яз.)

По магистрали Китай – Лаос перевезено более 4 млн т грузов

С момента ввода в эксплуатацию железной дороги Китай – Лаос в декабре 2021 г. грузовые поезда перевезли 4,1 млн т импортных и экспортных товаров в международном сообщении, совершив 4641 рейс. Примерно 3,45 млн т было отправлено из Лаоса в Китай и 0,65 млн т – в противоположном направлении.

Из Лаоса в Китай в основном транспортируют каучук, железную и цинковую руду, известь, фрукты, картофельную муку и ячмень. Из Поднебесной в Лаос поезда перевозят преимущественно электрооборудование, запасные части и товары для дома.

За первые 5 месяцев 2023 г. из Лаоса в Китай отправлено 1,58 млн т трансграничных грузов, в обратном направлении – 0,16 млн т.

Услугами железной дороги активно пользуются грузоотправители из Вьетнама, Камбоджи и Мьянмы. Стабильно растут объемы перевозок из Таиланда, который отправляет все больше грузов в Китай, в основном сельскохозяйственную продукцию (фрукты, овощи, пальмовое масло). Время

доставки по железной дороге составляет три дня в сравнении с тремя неделями при перевозке автомобильным транспортом по аналогичному маршруту.

Источник: jclao.com, 08.06.2023 (англ. яз.)

Завершена первая грузовая поездка между Ираном и Афганистаном

Между Ираном и Афганистаном состоялась первая поездка по железнодорожной линии Хаф – Герат. В 17 вагонах было перевезено 655 тонн железнодорожного оборудования для будущего строительства железных дорог. Протяженность маршрута составляет 225 км, из которых 140 км проходят через Афганистан, а остальные 85 км – через Иран.

Линия Хаф – Герат строится уже много лет, и это не первый случай, когда поезд курсирует по этой железной дороге. В 2020 г. две страны открыли первое трансграничное железнодорожное сообщение из Ирана в Афганистан. Однако в то время железная дорога Хаф – Герат покрывала только расстояние между Хафом и городом Розанак в Афганистане, в то время как сообщение с Гератом отсутствовало.

Строительство началось еще в 2007 г., его заявленная стоимость составила 75 млн долл., и финансировалось Ираном. Поскольку оба государства находятся под жесткими санкциями, введенными западными странами, эксплуатация этой новой линии дает им возможность соединиться с остальным логистическим миром, таким как железнодорожный коридор Пяти наций.

Железнодорожный коридор пяти наций

Железнодорожный проект Хаф – Герат был частью предлагаемого железнодорожного коридора пяти наций стоимостью 2 млрд долл. (FNRC), который пройдет через Иран, Афганистан, Таджикистан, Кыргызстан и Китай. Общая протяженность составляет около 2 тыс. км, и железнодорожный маршрут проходит от Герата до афгано-таджикской границы и, после пересечения Таджикистана, проходит через Кыргызстан, где он достигнет китайского региона Синьцзян по железной дороге Китай – Кыргызстан – Узбекистан (СКУ). СКУ все еще далек от реальности, но коридор СКУ уже сформировался.

Первое испытание по этому коридору было проведено в сентябре 2022 г., хотя оно было не по всему маршруту. Из Кашгара в Китае контейнеры перевозятся грузовиками через границу в кыргызский город Ош. Здесь их грузят в поезд, который продолжает свою поездку по странам Центральной Азии, чтобы добраться до конечного пункта назначения – Хайратана в Афганистане.

В частности, железная дорога SKU означает расширение Китаем своей инициативы «Путь и дорога» на рынки Ирана и Афганистана, а также других соседних стран Центральной Азии. Строительство по-прежнему требует большого внимания; однако на прошлой встрече «Китай – Центральная Азия» рассматривался вопрос о строительстве железной дороги SKU, и правительства соответствующих стран поставили этот проект на первое место в повестке дня. Несмотря на то, что никаких конкретных шагов предпринято не было, можно испытывать некоторый оптимизм в связи с завершением пробной поездки по линии Хаф – Герат.

Источник: railfreight.com, 05.06.2023 (англ. яз.)

«ТрансКонтейнер» запустил регулярный морской контейнерный сервис из китайского порта Далянь в порт Восточный

ПАО «ТрансКонтейнер» (входит в Группу компаний «Дело») в середине мая 2023 г. запустил регулярный сервис по доставке грузов в РФ с прямым судорейсом из порта Далянь (КНР) в порт Восточный («Восточная стивидорная компания»).

В первый рейс в рамках нового сервиса судно вышло из Даляня 7 июня. На борту – различные грузы в универсальных 20- и 40-футовых контейнерах, включая товары народного потребления, автозапчасти, промышленное оборудование.

После перевалки на терминале «Восточной стивидорной компании» (актив Global Ports, входит в Группу компаний «Дело») контейнеры отправляются грузополучателю по железной дороге.

Планируемая периодичность отправок на морском плече – 1 раз в неделю.

Как сообщили в компании, теперь «ТрансКонтейнер» предлагает прямые регулярные перевозки в порт Восточный (г. Находка) из всех основных портов Китая – Шанхая, Нинбо, Тяньцзиня, Тайцана, Сямыня, Жичжао, Даляня и других. Это позволяет сократить транзитное время доставки на морском плече до 3-7 суток в зависимости от точки отправления.

Отмечается, что «ТрансКонтейнер» проводит масштабную работу по развитию транспортных услуг в сообщении между Россией и Китаем. Помимо сервисов с морским плечом в настоящее время компания предлагает перевозки в рамках своих контейнерных поездов из Китая в Россию через сухопутные пограничные переходы. Доставка в основном осуществляется через погранпереходы в Забайкальске (РФ), а также транзитом через Монголию и Казахстан. Составы отправляются не реже 1 раза в неделю. Транзитное время

из КНР в Москву при доставке через сухопутные пограничные переходы в среднем составляет 20-25 дней. В числе прочего «ТрансКонтейнер» предлагает доставку грузов из Китая в 20-футовых балк-контейнерах.

По словам президента ПАО «ТрансКонтейнер» Виталия Евдокименко, компания активно развивает китайское направление, считая его одним из главных стратегических приоритетов развития. Кроме этого, компания также осуществляет перевозки морским транспортом через Новороссийск и порты Санкт-Петербурга.

Для более оперативного обслуживания клиентов и транспортного обеспечения растущего товарооборота между РФ и КНР, компания намерена активно расширять географию своего присутствия в КНР. В рамках корпоративной стратегии планируется открытие дополнительных офисов дочернего экспедитора TransContainer Freight Forwarding в городах Шеньчжень, Циндао, Чунцин, Тяньцзинь, Сиань в дополнение к уже работающим трем офисам в Шанхае, Даляне и Нинбо.

Источник: infranews.ru, 08.06.2023

В Кыргызстане отмечается рост грузоперевозок железнодорожным транспортом.

В период с января по апрель 2023 года в Кыргызстане отмечался рост грузоперевозок железнодорожным транспортом, сообщает Trend.

Согласно данным Национального статистического кабинета Кыргызстана, в январе-апреле 2023 года железнодорожным транспортом страны было перевезено 2,8 миллиона тонн грузов, что на 15,5 превышает показатель аналогичного периода прошлого года (2,5 миллиона тонн).

Объем грузооборота железнодорожным транспортом с января по апрель 2023 года составил 361,6 миллиона тонно-километров (ткм), что на 5 процентов больше по сравнению с 344,4 миллионами ткм за аналогичный период 2022 года.

Перевозка грузов воздушным транспортом составила 100 тонн, сократившись на 50 процентов по сравнению с тем же периодом прошлого года (200 тонн).

При этом объем грузооборота воздушным транспортом за отчетный период превысил показатель прошлого года в четыре раза, составив 22,3 миллиона ткм.

Транспортировка грузов по трубопроводам Кыргызстана составила 156500 тонн, что на 15,3 процента больше, чем 135700 тонн в указанный период 2022 года.

Объем грузоперевозок в Кыргызстане с января по апрель 2023 года составил 14,495 миллиона тонн. Этот показатель на 12,4 процента превышает объем грузов, перевезенных в январе-апреле 2022 года (12,896 миллиона тонн).

Источник: advis.ru, 09.06.2023

«РЖД Бизнес Актив» и «Почта России» запустили еженедельный почтовый контейнерный поезд между Подмосковьем и Приморьем

Контейнерный оператор «РЖД Бизнес Актив» (входит в холдинг РЖД) и «Почтовая логистическая компания» (дочерняя компания «Почты России») организовали регулярный почтовый контейнерный сервис от подмосковной станции Ступино до станции Артем-Приморский-1 в Приморском крае. Об этом говорится в совместном пресс-релизе компаний.

В составе первого поезда – 47 контейнеров с почтовыми отправлениями и коммерческими сборными грузами, говорится в сообщении. Поезда будут отправляться каждую неделю по специально разработанному РЖД расписанию. Технология работы предусматривает отцепку и прицепку вагонов на станциях крупных городов вдоль Транссибирской магистрали. Время в пути в рамках нового сервиса – 10 суток.

Организатором сервиса выступает «Почтовая логистическая компания», а «РЖД Бизнес Актив» предоставляет фитинговые платформы и обеспечивает обработку контейнеров на терминалах на станциях Ступино и Артем-Приморский-1, находящихся в управлении компании.

У РЖД и «Почты России» уже есть аналогичный регулярный почтовый контейнерный сервис «Россия» на маршруте «Москва – Владивосток – Москва», запущенный в мае прошлого года. Как пояснили InfraNews в пресс-службе «Почты России», в рамках сервиса «Россия» компании привлекают подвижной состав разных игроков контейнерного рынка, а в новом сервисе компания сосредоточится на сотрудничестве только с «РЖД Бизнес Актив». В то же время регулярный сервис «Россия» продолжит существовать в прежнем формате, с привлечением различных контейнерных операторов.

Источник: infranews.ru, 06.06.2023

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

Самая крутая железная дорога в мире возвращается в строй с новым подвижным составом (Швейцария)

Компания Stadler и локальный швейцарский оператор Pilatus Bahnen (Пилатус) ознаменовали начало эксплуатации нового подвижного состава на зубчатой железной дороге Пилатус, самой крутой эстакаде для пассажиров в мире, недалеко от города Люцерн. Stadler поставил новые вагоны с несколькими передачами.

Железная дорога Пилатус протяженностью 4,6 км – это 130-летняя линия в горах Швейцарии. Ее средний уклон составляет 35%, что требует специального подвижного состава (рис. 2). Самый крутой участок зубчатой железной дороги Пилатус имеет уклон не менее 48%. Линия доставляет пассажиров по живописному маршруту к горе Пилатус, также известной как Драконья гора, и заканчивается в отеле Pilatus Kulm на высоте 2132 метров над уровнем моря. Во время поездки поезд поднимается на высоту 1635 метров.



Рис. 2. Подвижной состав для зубчатой линии в Швейцарии

Stadler поставил железнодорожные вагоны с двойной тягой для замены подвижного состава, вводимого в эксплуатацию начиная с 1937 г. Каждый из вагонов вмещает до 46 пассажиров. Вагоны движутся со скоростью до 15 км/ч, в то время как спуск происходит со скоростью от 8 до 12 км/ч.

Источник: railtech.com, 06.06.2023 (англ. яз.)

Чехия: государственный железнодорожный оператор ČD вводит специальные льготные билеты для туристов

Чешские железные дороги (ČD) объявили о старте продаж специальных туристических билетов. Акция продлится с 1 июля по 31 августа 2023 г. Продажа билетов стартует через несколько дней.

Отмечается, что льготный билет на поезда ČD предназначен исключительно для туристов. Его стоимость составит 1390 чешских крон (около 60 евро), срок действия – 1 неделя. Билет со сроком действия 2 недели стоит 1990 чешских крон (около 85 евро).

Помимо этого подготовлены льготные предложения для студентов и пенсионеров – стоимость билетов для пассажиров этих категорий составит от 695 до 995 крон (от 30 до 42 евро). Продажа билетов стартует 15 июня 2023 г., они дадут возможность совершать поездки на всех поездах ČD без ограничений.

Туристов, которые воспользуются этим предложением Чешских железных дорог, также ожидают другие привлекательные акции, такие как скидки на фестивали, билеты в музеи, на выставки и другие мероприятия.

Источник: railway.supply.com, 13.06.2023 (англ. яз.)

Словакия: оператор Yosaria Trains введет в эксплуатацию двухэтажный ночной поезд

Словацкий частный оператор Yosaria Trains с переходом на новое расписание 10 декабря 2023 г. введет в обращение ночной поезд Night Skyliner на маршруте длиной 540 км Братислава – Жилина – Кошице – Гуменне. Компания создана в 2004 г. как первый в Словакии и Чехии частный оператор пассажирских перевозок и в настоящее время работает на 26 маршрутах суммарной протяженностью 1400 км.

В июле 2022 г. оператор получил разрешение от национальной транспортной администрации DÚ на эксплуатацию пары ночных поездов Night Skyliner. Из Братиславы поезд будет отправляться ежедневно в 22.05 и прибывать в Гуменне в 8.10 следующего дня. Отправление в обратном направлении назначено на 20.30.

Yosaria Trains намерен предоставлять пассажирам услуги высокого уровня. Купе будут двухместными, при этом купе первого класса оборудованы столиком с двумя креслами, а также душем и туалетом.

Для формирования этих поездов Yosaria Trains приобрел у железных дорог Германии (DB) двухэтажные вагоны серий WLABm171 и WLBm172, построенные компаниями Schindler Waggon, SGP и Talbot в 1995 г.. Они рассчитаны на эксплуатацию со скоростью до 200 км/ч. Первые четыре вагона прибыли в 2017-2021 гг. Модернизацию первого из них провели компании ŽOS Vrútky и EVPÚ Nová Dubnica для получения разрешения на эксплуатацию.

В 2022 г. Yosaria Trains приобрел у государственной железнодорожной компании ZSSK тяговый подвижной состав – два магистральных электровоза и тепловоз, а также двухосный тепловоз для маневровой работы в Братиславском узле.

Источник: zdmira.com, 07.06.2023

Европейские ассоциации направили открытое письмо по поводу проекта внесения изменений в правила оформления билетов

10 европейских и международных ассоциаций подписали и направили 7 июня 2023 г. открытое письмо первому заместителю главы Европейской комиссии Франсу Тиммермансу (Frans Timmermans). Данное решение было принято после публикации официальной информации о том, что Еврокомиссия рассматривает возможность сокращения своих амбиций в отношении предстоящего изменения единых правил оформления и реализации билетов. В открытом письме особое внимание уделено необходимости оставить в центре внимания инициативы интересы европейских пассажиров и достижение целей ЕС в сфере защиты окружающей среды.

Европейская комиссия в настоящее время работает над новым Регламентом о цифровых сервисах в сфере предоставления услуг мультимодальных перевозок (Regulation on Multimodal Digital Mobility Services). Ожидается, что его утверждение даст возможность оптимизировать процесс бронирования билетов на различные виды транспорта – железнодорожный, автомобильный, воздушный и морской. С момента внедрения первой редакции этого документа подписавшие открытое письмо ассоциации активно выступали за упрощение процесса бронирования билетов и планирования поездок, предусматривающих использование нескольких видов транспорта. Инициатива также предусматривала объединение предложений всех операторов на единой платформе, ее реализация представляет собой один из ключевых шагов на пути к созданию устойчивой системы мобильности, а также способствует переводу пассажиропотока на железнодорожный транспорт.

По информации со стороны Европейской комиссии, основная причина отмены внесения в вышеупомянутый Регламент запланированных изменений заключается в том, что стали очевидны недоработки в системе обмена данными. Полноценное функционирование единой системы бронирования не представляется возможным до момента устранения этих недочетов.

Источник: railtech.com, 08.06.2023 (англ. яз.)

Шведский пассажирский оператор выбрал систему резервирования мест компании Siemens

Частный оператор Snälltåget внедряет систему S3 Passenger нидерландской компании Sqills (входит в состав Siemens Mobility), реализующей функции динамического ценообразования в зависимости от наличия мест в пассажирских поездах. Система разворачивается поэтапно: сначала Snälltåget получил функцию продажи билетов на комбинированные маршруты с участием нескольких операторов общественного транспорта. В ближайшие месяцы будут добавлены другие функции.

Система S3 Passenger основана на модели SaaS (программное обеспечение как услуга) и является частью цифровой платформы Xcelerator компании Siemens. Эту систему внедрили 38 операторов из 10 стран. В апреле 2023 г. о переходе на S3 Passenger заявил американский оператор Brightline, выполняющий пассажирские перевозки в штате Флорида.

Оператор Snälltåget образован 15 лет назад и обслуживает дневные и ночные поезда дальнего следования на нескольких маршрутах в Швеции и других европейских странах. С 2022 г. в зимние месяцы ночной поезд оператора курсирует между Мальмё (Швеция) и Инсбруком (Австрия) через Зальцбург. Это самый протяженный маршрут ночного поезда в Евросоюзе.

Источнику: sqills.com, 12.06.2023 (англ. яз.)

Грозный и Казань впервые свяжет железнодорожный маршрут

Прямой беспересадочный железнодорожный маршрут впервые свяжет Грозный и Казань. Об этом сообщили в федеральной пассажирской компании (АО «ФПК»).

«Для обеспечения повышенного спроса на перевозки пассажиров между Чеченской Республикой и Республикой Татарстан АО «ФПК» впервые назначает беспересадочный купейный вагон по маршруту Грозный – Казань», - говорится в сообщении.

Вагон будет курсировать с 16 июня по 30 июля в составе поездов №302/301 Грозный – Волгоград, №491/492 Адлер – Казань и №509/510 Казань – Новороссийск. В пути следования запланированы остановки в Гудермесе, Астрахани, Волгограде, Саратове, Сызрани, Ульяновске, Свияжске и других городах. Время в пути из Грозного в Казань составит 51 ч, в обратном направлении – 48 ч.

Источник: tass.ru, 08.06.2023

Домчит без пробок

Начал курсировать новый международный скоростной электропоезд «Ласточка» с железнодорожного вокзала Сочи в Гагру и обратно.

Отмечается, что это отличная альтернатива экскурсионным автобусам, что позволит снизить нагрузку на пункт пропуска Адлер, который в летний сезон максимально загружен.

Поезд будет ходить регулярно и ежедневно. Время в пути от Сочи до Гагры с учетом всех пограничных формальностей составляет 3 ч 6 мин.

Поезд состоит из пяти вагонов стандартной комплектации общей вместимостью 365 мест. Он оборудован розетками для подзарядки мобильных устройств, системами климат-контроля и обеззараживания воздуха, экологически чистыми туалетными комнатами, светодиодным освещением, специализированными местами для крепления инвалидных колясок и для перевозки животных. Кроме того, в поезде имеется информационно-развлекательная система, которая дает возможность пассажирам просматривать фильмы, слушать музыку и другой контент, а также мобильный бар.

Из Сочи (без заезда в аэропорт) в Гагру поезд отправится в 11.54, из аэропорта Сочи – в 18.52, из Гагры в Сочи (через аэропорт) – в 7.30, из Гагры в аэропорт Сочи – в 15.15. В зависимости от маршрута состав останавливается на станциях Имеретинский курорт, Адлер, Хоста, Мацеста, Гагрыш, Абаата.

Стоимость билета – 850 и 1054 рубля в зависимости от удобства места. Цена фиксированная, но зависит от текущего курса швейцарского франка – самой стабильной валюты в мире. Таможенный и пограничный контроль пассажиров на территории РФ будет проводиться на станции Веселое, в Республике Абхазия – на станции Цандрыш. На российской границе поезд стоит 45 мин., а на абхазской – 0,5 ч. Россияне могут оформлять проездные документы и садиться в поезд по внутреннему паспорту.

Источник: rg.ru, 09.06.2023

В Костроме после реконструкции открыли вокзал

Железнодорожный вокзал в Костроме открылся после реконструкции. Он стал единым пересадочным комплексом, и будет обслуживать железнодорожные и автобусные маршруты.

Обновленный вокзал сможет принимать втрое больше пассажиров – до 2,4 тыс. Железнодорожные и автобусные кассы находятся в разных залах ожидания. Из зала автостанции пассажиры могут пройти как к автобусам, так и к поездам.

В здании вокзала отремонтирована кровля, утеплен и облицован фасад, обновлены витражные окна. Рабочие заменили сети тепло- и водоснабжения, системы энергообеспечения, вентиляции и кондиционирования, пожарной автоматики. На вокзале появились помещения для родителей с маленькими детьми и детская комната, оборудованы автоматические камеры хранения. Также был отремонтирован перрон, включая установку навесов и новой системы освещения.

Договоренность о техническом перевооружении вокзального комплекса была достигнута губернатором на встрече с генеральным директором ОАО «РЖД» Олегом Белозёровым. Работы начались в 2021 г.

Как отметил заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Пегов, с повышением уровня сервиса и в поездах, и на вокзалах – пассажиропоток растет. «Ласточка», которую недавно запускали, сегодня выходит на новый уровень востребованности, и только по Костромской области с начала года рост пассажиропотока составил уже 13%.

Источник: tass.ru, 09.06.2023

РЖД представили фирменную кофейню в рамках выставки «PRO вокзалы»

«Российские железные дороги» (РЖД) представили фирменную кофейню «Вокзалы России» в рамках интерактивной выставочной площадки «PRO вокзалы» на Ленинградском вокзале в Москве.

«Вокзалы России» уже открыты более чем на 10 вокзалах страны. В частности, кофейни уже появились во Владивостоке, Екатеринбурге, Сочи, Нижнем Новгороде, Иванове, Оренбурге, Москве и некоторых других городах.

Там же РЖД устанавливают игровые уголки и площадки для детей.

В залах ожидания РЖД устанавливают сиденья нового образца из натурального дерева, в подлокотниках которых есть специальные подстаканники для напитков, а также разъемы для зарядки гаджетов.

Кроме того, в рамках выставки РЖД представили сувенирную продукцию: дорожные сумки, худи, подстаканники, кружки, подушки, шопперы и магниты. Такую продукцию пассажиры смогут найти в бизнес-залах и залах «Комфорт».

Источник: tass.ru, 08.06.2023

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Компания Stadler представила двухэтажный электропоезд KISS для Словакии

В дни проведения выставки Rail Business Days в Остраве компания Stadler представила двухэтажный электропоезд семейства KISS, который будет эксплуатироваться словацким национальным оператором пассажирских перевозок ŽSSK. Контракт на поставку четырех таких поездов был подписан в декабре 2021 г.

Двухэтажные поезда постройки Stadler впервые появятся в Словакии. Они рассчитаны на скорость 160 км/ч и предназначены для обслуживания региональных линий в западной и центральной частях страны. Ввод поездов в эксплуатацию запланирован на конец 2023 г.

В шестивагонном поезде длиной 155 м – более 600 мест для сидения в салонах первого и второго класса. Предусмотрен безбарьерный доступ в поезд для пассажиров с ограниченной мобильностью. В вагонах имеются просторные многофункциональные зоны для инвалидов колясок, детских колясок, велосипедов и багажа, сеть Wi-Fi для доступа в Интернет, развитые системы информирования пассажиров и видеонаблюдения, устройства подсчета числа пассажиров и потребления электроэнергии. Салоны и кабина машиниста оснащены системами кондиционирования воздуха. На крышах вагонов смонтированы видеорекамеры, которые контролируют работу токоприемников.

На поезде установлены устройства европейской системы управления движением поездов ETCS с поддержкой словацкой системы АЛС MIREL VZ1.

За разработку поездов KISS для Словакии отвечал инжиниринговый центр Stadler в Праге, который является также координатором проекта. Ранее Stadler поставила в Словакию одноэтажные электро- и дизель-поезда.

Источник: railtarget.eu, 08.06.2023 (англ. яз.)

В Турции введен в эксплуатацию первый отечественный электропоезд

TCDD Taşımacılık – национальный оператор пассажирских и грузовых перевозок железных дорог Турции (TCDD) ввел в эксплуатацию первый электропоезд отечественного производства, который начал курсировать между городами Адапазары на северо-западе страны и Гебзе к востоку от Стамбула.

Электропоезд рассчитан для эксплуатации со скоростью 160 км/ч на линиях, электрифицированных на переменном токе напряжением 25 кВ и

частотой 50 Гц. Всего в обращение на данном маршруте протяженностью 100 км с 11 остановками вводится 5 пар поездов.

Электропоезд разработан и построен турецкой компанией TÜRASAŞ с участием Национального совета по научным и технологическим исследованиям TÜBİTAK. Подвижной состав соответствует европейским нормам эксплуатационной совместимости TSI.

Состав поезда включает пять вагонов с алюминиевыми кузовами (в каждом имеется туалет), в том числе один первого класса и вагон с буфетом. Помимо 324 мест для сидения, предусмотрены два купе для пассажиров с ограниченной мобильностью.

Основными поставщиками комплектующих для нового подвижного состава стали турецкие компании Aselsan (бортовая аппаратура управления движением поезда), Vozankaya (тележки) и TÜRASAŞ (тяговое оборудование).

Новый подвижной состав должен был поступить оператору TCDD Taşımacılık уже в 2019 г., а вводить его в эксплуатацию планировали с 2020 года. Однако это событие пришлось отложить из-за пандемии коронавируса, а также в связи с созданием компании TÜRASAŞ, образованной в результате слияния трех других турецких производителей подвижного состава – TULOMSAŞ, TÜVASAŞ и TÜDEMSAŞ.

Новые электропоезда могут выпускаться в трех-, четырех-, пяти- и шестивагонном исполнении для использования на региональных и междугородных маршрутах. На данный момент завершено строительство двух предсерийных образцов и одного серийного. К концу 2024 г. планируют выпустить еще четыре поезда, к концу 2025 г. их общее число вырастет до 15, а к 2031 г. – до 56 ед.

Источник: rzd-partner.ru, 06.06.2023

Китай построил для Аргентины первый скоростной трамвай с новым двигателем



Рис 3. Скоростной трамвай с новым двигателем

Компания CRRC Tangshan Limited, один из ведущих производителей высокоскоростных поездов в Китае, изготовила для Аргентины первый легкорельсовый поезд на новой энергии (рис. 3). Таким образом, был реализован первый проект по экспорту данного типа поезда из Китая.

Во вторник в Таншане, расположенном в провинции Хэбэй на севере Китая, состоялась церемония, посвященная завершению производства поезда.

Луо Чао, технический менеджер проекта компании CRRC Tangshan Limited, сказал, что шестиосный приставной поезд развивает максимальную скорость 72 километров в час с пассажироместимостью от 388 до 60 человек. Поезд предлагает двустороннее движение благодаря кабинам машиниста на обоих концах.

В то время как внешние линии и цветовой дизайн поезда вдохновлены долиной Кебрада-де-Умауака, объектом Всемирного наследия в Аргентине, дизайн смотровых окон в поезде обеспечивает большое удобство для туристов.

Поезд, работающий на литий-железо-фосфатных батареях, будет использоваться в транспортной системе аргентинской провинции Жужуй.

Чжоу Цзюньнянь, президент CRRC Tangshan, выразил надежду, что китайские легкорельсовые поезда на новых источниках энергии будут способствовать развитию туризма в аргентинской провинции Жужуй и создадут новую модель взаимовыгодного сотрудничества между Китаем и странами Латинской Америки.

Источник: ru.rayhaber.com, 06.06.2023

Аккумуляторные маневровые перевозчики будут доставлять подвижной состав J-TREC

ЯПОНИЯ: J-TREC, дочерняя компания Восточно-Японской железной дороги по производству подвижного состава, приобрела два маневровых локомотива Hokuriku Heavy Industries ECOlogical MObility с литий-ионными батареями.

Источник: railwaygazette.com, 06.06.2023

Stadler впервые вошла в топ-3 мирового рынка по объему реализации подвижного состава

Такой результат у швейцарского производителя фиксируют консультанты SCI Verkehr по итогам 2022 года (рис. 4).

Stadler обошла «Трансмашхолдинг», а также Siemens Mobility, которая в прошлом году замыкала топ-3 после того, как Alstom поглотила Bombardier Transportation. Лидером с большим отрывом продолжает оставаться китайская CRRC. Эксперты SCI Verkehr в целом отмечают, что в 2022 году мировой рынок вырос относительно 2021-го на 3,7%.

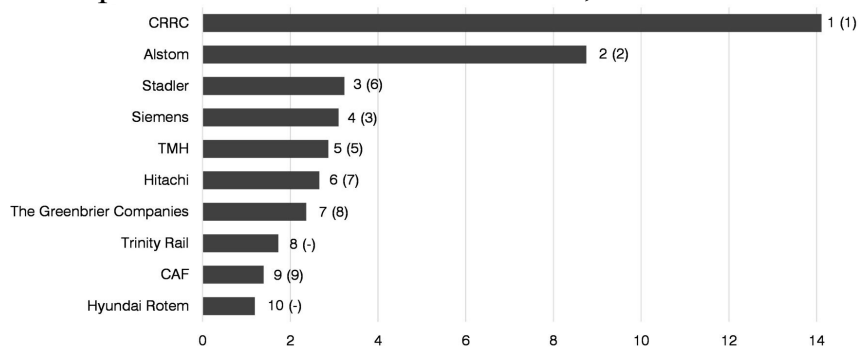


Рис. 4. Топ-10 производителей по объему реализации подвижного состава в 2022 году по оценкам SCI Verkehr, в млрд евро

Stadler является самым динамично растущим игроком глобального рынка подвижного состава последних лет. По оценкам SCI Verkehr, производитель уже занимает 19% рынка рельсовой техники Европы (уступает только Alstom с ее 39%), а также 14% на мировом рынке в сегменте регионального железнодорожного моторвагонного подвижного состава (крупнейший игрок в сегменте – также Alstom с 22%).

Общая выручка (подвижной состав, сервис, СЦБ) в 3,2 млрд швейцарских франков (3,3 млрд евро по текущему курсу), полученная по итогам 2022 года, стала рекордной для Stadler. Также компания зафиксировала по итогам года рекордный приток новых заказов в 8,6 млрд швейцарских франков (8,8 млрд евро, законтрактованы более 1,1 тыс. ед. различного подвижного состава) и рекордный объем портфеля заказов в 22 млрд (22,5 млрд, +23% к концу 2021-го). Сейчас на повторение пути Stadler претендует испанская CAF.

Источник: *rollingstockworld.ru*, 12.06.2023

Progress Rail модернизирует тепловоз под аккумуляторную тягу в Австралии

Австралия: Работы будут выполняться по заказу грузового перевозчика Aurizon. Заказчик рассчитывает, что проект (рис. 5) позволит локомотиву преодолевать до 400 км на одном заряде и до 850 км в сцепе с аккумуляторным тендером.



Рис 5. Рендер проекта модернизированного локомотива для Aurizon.

Основой для модернизации станет узкоколейный тепловоз GT42CU AC, выпущенный австралийской EDi Rail (сейчас Downer Rail) по лицензии американской EMD в начале 2000-х. Вместо дизельного двигателя и топливного бака планируется поставить литий-ионные батареи емкостью 4,5 МВт*ч, капитально отремонтировать кабину машиниста, тележки и тяговые двигатели, установить новую систему управления, а также инверторы и компрессор.

Ожидается, что модернизация в депо в австралийском Редбэнке и строительство зарядной инфраструктуры будут завершены к началу 2025 года, после чего начнутся эксплуатационные испытания. Проект основан на опыте Progress Rail в производстве серии аккумуляторных локомотивов EMD Joule.

Источник: railwaygazette.com, 06.06.2023

Водородный поезд CAF допущен к тестовой эксплуатации

Испания: Разрешение производителю было предоставлено инфраструктурным оператором Adif после успешного прохождения динамических испытаний.

Машина тестировалась на полигоне CAF в Сарагосе и линии Сарагоса – Канфранк, проходящей через Пиренейские горы (рис. 6). Часть маршрута со сложным профилем подвижной состав преодолевал на тяге от контактной сети, а часть – на водородно-аккумуляторной тяге.

В дальнейшем планируется протестировать поезд в различных климатических и эксплуатационных условиях, в частности, в регионах Арагон, Мадрид и Галисия. Завершение испытаний намечено на 2024 год.



Рис. 6. Водородный поезд CAF на испытаниях

Данный проект стоимостью 14 млн евро реализуется консорциумом FCH2Rail, в который помимо CAF входят также национальный перевозчик Испании Renfe, Adif и другие компании. В рамках него на трехвагонный электропоезд CAF Civia 463 был установлен гибридный двигатель с водородными топливными элементами Toyota.

Источник: rollingstockworld.ru, 12.06.2023

Модернизация 931 поезда во Франции оценивается почти в 3 млрд евро

Франция: В национальном перевозчике SNCF акцентируют внимание на том, что расходы на ремонт одного поезда составят 3 млн евро, это в 3 раза дешевле покупки нового.

Контракт на проведение капитального ремонта был подписан еще в 2021 году между перевозчиком SNCF и несколькими регионами, владеющими данным парком. Тогда объем инвестиций не назывался.

В течение следующих 10 лет на мощностях перевозчика должно быть отремонтировано 699 поездов Bombardier серии Z 27500 и 232 двухэтажных электропоездов Alstom семейства Coradia Duplex, введенных в эксплуатацию в 2004-2011 годах. Это составляет около 40% парка региональных поездов страны.

Как объясняет гендиректор SNCF Voyageurs Кристоф Фанише, в рамках модернизации каждый поезд будет полностью разобран, его компоненты подвергнутся очистке и в случае необходимости – ремонту, кузов будет обработан от коррозии, а салон полностью обновлен. В результате срок службы должен быть продлен на 20 лет.

Источник: rollingstockworld.ru, 11.06.2023

На ПМЭФ-2023 покажут новые вагоны СВ с полками-трансформерами

Новый вагон СВ для российских поездов дальнего следования с полками, которые располагаются друг над другом и могут трансформироваться в диван или кровать, а также с дверью между купе покажут на ПМЭФ-2023, сообщили РИА Новости в «Федеральной пассажирской компании» (рис. 7).

Его представят на стенде холдинга РЖД на интерактивных экранах. Купе в новом варианте СВ оснащено увеличенными по ширине верхними спальными полками, откидным сиденьем, индивидуальными сейфами, столиком со встроенной раковиной, лестницей на вторую полку с удлиненным поручнем, экранами мультимедийной системы.



Рис. 7. Вагоны СВ с полками-трансформерами

«В проекте предлагается использовать новую планировку интерьера с иной компоновкой мест – вертикальной, при которой полки в СВ располагаются друг над другом (сейчас друг напротив друга). Также реализована концепция «смежного» купе, в котором два соседних отсека объединены между собой дверью», – рассказали в ФПК.

СВ с дверью между купе, пояснили в компании, например, подойдут семьям, путешествующим с детьми, и людям, сопровождающим пожилых родственников.

«Индивидуальные путешественники смогут блокировать эту дверь со стороны своего купе, а также настраивать пространство под себя, к примеру, поднимать верхнюю полку, трансформировать свою полку в диван в дневное время суток или в полноценную кровать – в ночное», – отметили в ФПК.

Там также уточнили, что речь идет именно о новом интерьере СВ, а не строительстве полностью нового вагона. Всего до конца года ФПК планирует получить порядка 30 таких вагонов. «Они будут включены в составы некоторых поездов на замену устаревшим вагонам», – сказали в компании.

Петербургский международный экономический форум (ПМЭФ) пройдет 14-17 июня.

ГК КСК осваивает производство новых тяговых преобразователей для электровозов платформы ЭС5К



Рис. 8. Электровоз ЭС5К.

Россия: На площадке «Электровыпрямитель» в Саранске изготовлен первый опытный образец, начало испытаний запланировано в этом месяце.

ГК «Ключевые системы и компоненты» (ГК КСК) отмечает, что новая собственная разработка предприятия является новым поколением преобразователей, которые должны прийти на смену предыдущим моделям. Заявляется, что в преобразователе применены новые полупроводниковые приборы, уменьшено количество узлов и деталей, а ключевые характеристики сохранены. Также усовершенствована система диагностики оборудования. Ожидаемый эффект – повышение показателя надежности преобразователя.

В ГК КСК дополнительно указывают, что новый преобразователь может быть усовершенствован системой по управлению реактивной энергией. «Это позволит повысить коэффициент мощности электровоза до 4% и снизить удельный расход электроэнергии локомотива в режиме тяги поездов примерно на 4-5 % в сравнении с существующими сериями электровозов», – сообщают в компании.

Серия электровозов платформы ЭС5К (рис. 8) – самая массовая из современных на сети РЖД, выпускается «Трансмашхолдингом». Всего с 2004 года уже произведено более 2000 таких электровозов в разной секционности.

Источник: railwaygazette.com, 06.06.2023

«Железным дорогам Новороссии» могут передать списанный парк грузовых вагонов

Такую возможность в конце мая обсудили на совместном совещании Росжелдор и российские операторы подвижного состава. Железным дорогам ДНР, ЛНР, Херсонской и Запорожской областей, которые интегрируют в единое предприятие, для грузовых перевозок необходимо, в первую очередь, 3,2 тыс. полувагонов и 1 тыс. зерновозов.

Сообщается, что российские операторы финансово заинтересованы в исполнении заявок на перевозку на новые территории, поскольку там высокие ставки. Однако банки не закладывают в страховку повышенные риски работы в этих регионах. Чтобы ликвидировать возникший дефицит парка, обсуждается вариант сдачи в аренду списанных вагонов – на сети ОАО «РЖД» их использовать нельзя, но в ЛНР, ДНР, Херсонской и Запорожской областях рассматривается возможность это временно разрешить.

По данным ИПЕМ, с конца 2022 до конца 2023 года ожидается выбытие по истечению срока службы более 5 тыс. хопперов, более 2 тыс. полу- и около 3 тыс. крытых вагонов. В 2024-2025 годы произойдет резкий рост списания цистерн (около 12 тыс. в 2025 году) и полувагонов (более 7 тыс. в 2025 году).

Источник: wagon-cargo.ru, 13.06.2023

ТМХ заместил более 2000 компонентов

Россия: О проводимой машиностроителем работе по перестройке производственных процессов в «Гудке» рассказал замгендиректора «Трансмашхолдинга» (ТМХ) по взаимодействию с органами власти и корпоративным коммуникациям Артем Леденев.

По его словам, по всем видам подвижного состава созданы модификации, не зависящие от поставок комплектующих из недружественных стран» По серийной технике проведена переработка конструкторской документации, значительная часть импортных компонентов заменена на отечественные. Осваивается техническое обслуживание сложного производственного оборудования, которое ранее было приобретено в странах, ныне проводящих недружественную в отношении России политику», – пишет Артем Леденев.

Ранее в материалах ТМХ сообщалось, что производитель в прошлом году запустил масштабную программу импортозамещения. Она позволила к концу марта-2023 сократить долю импортных комплектующих в общем объеме закупок холдинга с 25% до 8%.

Представитель ТМХ отмечает, что холдинг в текущих условиях рассчитывает на поддержку Минпромторга России по вовлечению малых и средних предприятий в разработку отечественных материалов, комплектующих, узлов и систем. «Очень важной является работа по развитию станкостроения», – дополнительно указывает Леденев. Сам машиностроитель в 2022 году получил более 45,6 млрд руб. льготных кредитов на пополнение оборотных средств, а также субсидии затрат на экспортные поставки и НИОКР.

По словам Леденева, сейчас ТМХ реализует инвестиционную программу на 45,3 млрд руб., из которых 36 млрд руб. – заемные средства Фонда развития промышленности. Часть из них под крупные проекты суверенизации компонентной базы была предоставлена в прошлом году.

Источник: rollingstockworld.ru, 12.06.2023

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

ЕЭК проводит публичное обсуждение проекта Изменений № 2 в технические регламенты ТР ТС 001/2011, ТР 002/2011 и ТР ТС 003/2011

На правовом портале ЕАЭС опубликован проект Решения Совета ЕЭК «О внесении изменений в Решение Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 «О принятии технических регламентов Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава», «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта» и «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта».

Проект Решения предусматривает внесение в технические регламенты ТР ТС 001/2011, ТР 002/2011 и ТР ТС 003/2011 изменений, разработанных в рамках исполнения п. 43 раздела II Плана разработки технических регламентов Евразийского экономического союза и внесения в них изменений. Цель разработки документа – установление механизмов и процедур продления срока службы железнодорожной техники.

В ТР ТС 001/2011 и ТР ТС 002/2011 предлагается уточнить определения терминов «модернизация железнодорожного подвижного состава», «назначенный ресурс», «назначенный срок службы», «паспорт», «предельное состояние», «формуляр», «этикетка».

Кроме того, в ТР ТС 001/2011, ТР 002/2011 и ТР ТС 003/2011 предлагается внести корректировки в части положений, связанных с установлением назначенного ресурса или назначенного срока службы продукции, а также критериев ее предельных состояний и др.

Органом государственной власти государства-члена ЕАЭС, ответственным за разработку проекта является Министерство транспорта Российской Федерации.

Ознакомиться с проектом Изменений № 2 в технические регламенты ТР ТС 001/2011, ТР 002/2011 и ТР ТС 003/2011 можно на правовом портале ЕАЭС: https://docs.eaeunion.org/pd/ru-ru/0108386/pd_31052023. Срок рассмотрения документа – с 20 июня по 21 августа 2023 г.

Свои замечания и предложения к проекту документа просим направить в срок не позднее 28 июля 2023 г. в ОПЖТ (в т.ч. на f.zavyalova@opzt.ru). При подготовке позиции своей организации просим учитывать тематику вносимых в технические регламенты изменений, установленную Плане разработки технических регламентов Евразийского экономического союза и внесения в них изменений.

Также у вас есть возможность самостоятельно оставить замечания к проекту рассматриваемого документа на Правовом портале ЕАЭС, предварительно пройдя регистрацию.

Источник: opzt.ru, 05.06.2023

Грузовой поезд, перевозивший новые автомашины сошел с рельсов в Аризоне (США)

Грузовой поезд, перевозивший новые автомобили, сошел с рельсов ночью в северной Аризоне (рис. 9).



Рис. 9. Место схода с рельсов в Аризоне

Агентство по чрезвычайным ситуациям округа Коконино сообщает, что 23 вагона поезда железной дороги I класса BNSF были сильно повреждены в результате инцидента, который произошел к востоку от Уильямса, штат Аризона, около полуночи в 7 июня.

Вагоны, сошедшие с рельсов, перевозили множество новых легковых автомобилей, грузовиков и микроавтобусов (рис. 10)



Рис. 10. Поврежденные при сходе с рельсов машины

В результате инцидента никто не пострадал. По словам официальных лиц, ни близлежащим домам, ни инфраструктуре округа ущерб нанесен не был.

BNSF работает над тем, чтобы расчистить путь и начать расследование произошедшего схода. Федеральное управление железных дорог США (FRA) также направило инспектора для проведения расследования.

В заявлении BNSF говорится, что примерно в 11:20 вечера 7 июня около 20 вагонов сошли с рельсов в Уильямсе, штат Аризона (около 60 км к западу от Флагстаффа, штат Аризона). При сходе с рельсов никто никаких травм не получил, выброса опасных веществ не было. Причина выясняется.

Источник: independent.co.uk, 09.06.2023 (англ. яз.)

Ликвидация последствий схода поезда с рельсов в районе Ку'Аппель (Канада)

Сотрудники железной дороги I класса Canadian National (CN) 8 июня текущего года занимались ликвидацией последствий схода с рельсов поезда днем ранее в районе Форт-Ку'Аппель в канадской провинции Саскатчеван.

Двадцать вагонов и локомотив сошли с рельсов к юго-западу от города.

По заявлению CN, речь не идет об опасных грузах. В сходе никто не пострадал. Возгорания не произошло. Все переезды свободны, и CN ожидает, что оставшиеся вагоны покинут этот район через день. Ремонт пути продолжится до полного его восстановления.

Причина происшествия расследуется.

Источник: cjme.com, 08.06.2023 (англ. яз.)

**Федеральная железнодорожная администрация собирается
проинспектировать железные дороги I класса на предмет применяемых
ими мер для обеспечения надлежащей культуры безопасности (США)**

Руководитель Федеральной железнодорожной администрации (FRA) Амит Бос заявил в официальном письме от 1 июня лидеру большинства в Сенате США Чаку Шумеру (сенатор-демократ) о намерении проверить железные дороги I класса на предмет соблюдения ряда стандартов в сфере безопасности. Проверка будет аналогична проведенной FRA ранее в отношении Norfolk Southern в связи с крушением поезда и последующим разливом химикатов в Ист-Палестайн, штат Огайо. В тот же период расследовать культуру безопасности в этой компании также решил Национальный совет по безопасности на транспорте (NTSB).

Согласно письму Боса, FRA сформирует отчет по результатам проверки Norfolk Southern в ближайшем будущем. Аналогичные отчеты также будут подготовлены и по остальным железным дорогам I класса. Кроме того, будет опубликована итоговая сводная справка, «в рамках которой оцениваются проблемы, тренды и закономерности среди всех железных дорог».

«Несмотря на то, что FRA напрямую не регулирует культуру безопасности на железных дорогах, в каждом нашем новом отчете будет содержаться анализ сильных сторон данной практики в той или иной компании, а также рекомендации к изменениям в лучшую сторону, – пишет Бос. – Мы попросим каждую железную дорогу I класса сформировать корректирующие мероприятия в соответствии с нашими рекомендациями. FRA будет следить за их реализацией и постарается довести их до конца».

«В офисе сенатора Шумера заявили, что события последних месяцев «помогли ясно увидеть культуру мер, на которые отрасль железнодорожных грузоперевозок пошла, чтобы сократить расходы». Эта культура нанесла потери местным сообществам, травмировала работников, а в отдельных случаях даже привела к смертельным исходам, – говорится в новости агентства Reuters от 6 июня. – Шумер считает, что данные отчеты «станут важным первым шагом к выявлению не только проблем отдельной компании», но и целой отрасли».

В ответ Шумер также попросил FRA проанализировать влияние поездов удлиненной составности на безопасность. «В дополнение, в соответствии с некоторыми положениями Закона об инвестициях в инфраструктуру и рабочие места, в настоящее время FRA изучает эксплуатационные характеристики пневматической тормозной системы и связанную с ее использованием динамику параметров поездов составностью до 200 вагонов. В свою очередь, Национальная академия наук, инженерной деятельности и медицины изучает особенности эксплуатации поездов длиной свыше 7,5 тыс. футов (2286 м).

Исследования завершатся в 2024 г. Помимо этого, с недавнего времени FRA начала сбор данных по следующим параметрам: длина поездов (в футах), участвующих в любых происшествиях, о которых требуется докладывать FRA; размер локомотивной бригады, находящейся на борту локомотива в момент происшествия. Сбор продлится 5 лет», – говорится в письме FRA.

«В отношении транспортировки опасных грузов (материалов) железнодорожным транспортом вы [то есть Чак Шумер] спрашивали о частоте сходов с рельсов и аналогичных происшествий с поездами, которые относятся к этому виду грузоперевозок. В период с 2013 по 2022 г. процентное соотношение сошедших с рельсов поездов, в составе которых был как минимум один вагон с этими материалами, составило 23-28%. За аналогичный период 0,86-1,53% от доложенных сходов с рельсов составил разлив вышеупомянутых материалов. FRA на регулярной основе выполняет осмотры железнодорожных вагонов, используемых для транспортировки опасных материалов. При выявленных нарушениях применяются Постановления об опасных материалах (HMR), затрагивающие транспортировку и поставку данных материалов с использованием железнодорожного транспорта. Кроме того, наше ведомство проводит комплексную оценку маршрутов, по которым курсируют «поезда с опасными материалами, перевозка которых влечет увеличенные риски пожароопасности» (high hazard flammable train), а также других маршрутов, по которым осуществляются перевозки других опасных материалов в больших объемах», – пишет Бос.

Источник: railwayage.com, 09.06.2023 (англ. яз.)

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Система безопасных переездов с закрытым желобом для прохода гребня бандажа (Германия)

Желоб для прохода гребня бандажа важен для движения рельсового транспорта, но является источником опасности для небольших и узких колес (велосипеды, инвалидные коляски). Компания KRAIBURG STRAIL, специалист по системам железнодорожных переездов из Южной Германии, предлагает подходящее техническое решение для безопасного переезда veloSTRAIL. Это одна из первых систем для железнодорожных переездов, которая полностью закрывает колею пути, не препятствуя движению поездов.

Источник: Deine Bahn. – 2023. – № 5. – S. 62-63 (нем. яз.)

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

Norfolk Southern стала первой железнодорожной компанией США, предоставляющей оплачиваемый отпуск по болезни

Norfolk Southern (NS), одна из крупнейших железнодорожных грузовых компаний I класса в США, достигла еще одного соглашения с профсоюзом об оплачиваемом отпуске по болезни для работников. Это делает NS первой железной дорогой I класса в США, заключившей сделку со «100% своей рабочей силы».

Последнее соглашение было подписано метрологами, которые являются членами Международной ассоциации работников листового металла, авиации, железнодорожной и транспортной отрасли – Transportation Division (SMART-TD). Диспетчеры координируют все действия по объединению подвижного состава в поезда, разбивке поездов на отдельные железнодорожные вагоны и переводу поездов с пути на путь на железнодорожной станции.

Это последнее соглашение между NS и SMART-TD совпадает с соглашениями, подписанными с другими профсоюзами. У работников будет 4 дня оплачиваемого отпуска по болезни и возможность превратить 3 личных дня в отпуск по болезни, в общей сложности на 7 дней. Другие железные дороги класса I, CSX, Union Pacific, BNSF, Canadian National и Canadian Pacific Kansas City, все еще ведут переговоры с некоторыми профсоюзами.

Переговоры по новому коллективному соглашению между железнодорожной отраслью и профсоюзами работников начались в 2019 г. Однако с сентября 2022 г. ситуация обострилась и привела к тому, что правительство США заблокировало общенациональную забастовку. Фактически, 15 сентября 2022 г. президент США Джо Байден предложил новое соглашение, которое предусматривало повышение заработной платы на 24% в течение следующих 5 лет. С другой стороны, работники просили предоставить им 15 дней оплачиваемого отпуска по болезни в год.

Четыре профсоюза из 12 отклонили предложение Д.Байдена и угрожали провести бессрочные забастовки 5 и 9 декабря 2022 г. Переговоры прошли плохо, все шло к проведению забастовки. Палата представителей одобрила законопроект о блокировании забастовки 1 декабря 2022 г. На следующий день законопроект был подписан Сенатом и превращен президентом Д.Байденом в закон.

Сенатор Берни Сандерс попытался вмешаться, представив поправку, которая включала семидневный оплачиваемый отпуск по болезни. Поправка была одобрена Палатой представителей, но не набрала необходимого большинства в Сенате. Кроме того, в декабре 2022 г. акционеры

2 железнодорожных компаний США потребовали ввести оплачиваемый отпуск по болезни в качестве стандартного постоянного пособия. Во время пресс-конференции в начале июня нынешнего года сенатор Б.Сандерс заявил, что направил письмо крупным железнодорожным компаниям США с призывом ввести оплачиваемый отпуск по болезни.

Источник: railfreight.com, 07.06.2023 (англ. яз.)

Прекращение работы с Россией для VR Group может обернуться увольнениями (Финляндия)

Грузовой бизнес финской государственной железнодорожной компании VR Group, переживает один из самых тяжелых периодов в своей истории. Прекращение перевозок в направлении России, непосредственно повлиявшее на перевозку лесоматериалов, значительно снизило объемы работ компании, вынудив ее искать способы оптимизации, при этом не исключены увольнения.

«Ситуация с грузовыми перевозками в VR и без того сложная из-за высокой инфляции и прекращения перевозок на Восток, и сопоставимый результат II квартала был отрицательным. Мы должны рассмотреть возможность временной корректировки работы в операциях, связанных с грузовыми перевозками, поскольку наши условия для предложения работы временно снижены», – прокомментировал директор по логистике VR Эльяс Койстинен.

Динамика объемов перевозок VR, в частности объемов транспортировки древесины во II половине 2022 г., не сохранилась в 2023 г. Большая часть грузового бизнеса VR касалась лесной продукции (в частности, необработанной древесины), которая раньше экспортировалась в Россию. В связи с постепенным прекращением перевозок в восточном направлении во II половине 2022 г. этот трафик пришлось перенаправлять внутри страны, поскольку требовалось охватить значительно меньший рынок.

Следовательно, в период с января по апрель 2023 г. компания перевезла 8 млн тонн грузов, что соответствует 20% снижению по сравнению с аналогичным периодом 2022 г. Это значительное снижение начало ставить вопросы жизнеспособности, которые необходимо решить виртуальной реальностью.

Слова Койстинена о временном снижении условий работы в VR указывают на ситуацию в компании, которая вскоре может закончиться увольнением сотрудников. Переговоры о возможных мерах, которые должны быть приняты, начались 29 марта, и VR заявила, что если она прибегнет к

увольнениям, то попытается сделать их «более краткосрочными». Это зависит от восстановления движения и, в частности, от спроса на транспорт в лесной промышленности.

Краткосрочные увольнения коснутся 1900 сотрудников, задействованных в логистике компании и железнодорожных перевозках, и будут варьироваться в зависимости от местных транспортных потребностей, офиса и функций. В любом случае, VR утверждает, что «возможные увольнения продлятся максимум 90 дней», и они также могут принимать форму «добровольного неоплачиваемого отпуска и отпуска по семейным обстоятельствам, переноса отпусков и обмена отпускных на отгулы».

Источник: railfreight.com, 06.06.2023 (англ. яз.)

Суд в Канаде осудил Canadian Pacific за несоблюдение положений, регулирующих рабочее время локомотивных бригад

Судья Федерального суда Канады Энн Мэри Макдональд вынесла вердикт, согласно которому железная дорога I класса Canadian Pacific (после объединения с американской железной дорогой I класса Kansas City Southern стала СРКС) в 22 из 38 происшествий, зафиксированных в 2018-2019 г., пренебрегла рядом норм, связанных с ограничением рабочего времени для локомотивных бригад. Как следствие, компания нарушила 2 коллективных договора, заключенных с профсоюзом Teamsters Canada Rail Conference (TCRC), а также требования Министерства транспорта страны (Transport Canada).

Согласно TCRC, Министерство транспорта Канады ограничило рабочее время железнодорожников 12 часами. Также возможна смена в 10 ч в рамках некоторых положений коллективного договора.

По словам представителей TCRC, нарушение этих правил и указаний может привести к усталости бригад, что, в свою очередь, может стать причиной происшествия. По данным профсоюза, ссылающегося на статистику Совета безопасности на транспорте Канады, причиной крушения по меньшей мере 32 поездов с начала 1990-х до середины 2022 г. стала усталость.

«Canadian Pacific безрассудно рискует жизнями, заставляя большое количество локомотивных бригад работать дольше допустимого. Они считают себя выше закона и что могут игнорировать судебные постановления по вопросам безопасности. Данная компания должна стать умнее и перестать ставить прибыль выше людей, прежде чем произойдет еще одна трагедия», – заявил президент TCRC Франсуа Лапорт.

Характер санкций, которые последуют за вышеупомянутым судебным решением, еще предстоит определить. В то же время в СРКС заявили, что «разочарованы решением федерального суда». «Мы, при всем уважении, не согласны с решением суда и намерены подать апелляцию», – говорится в заявлении компании.

Согласно протоколу заседания, Canadian Pacific утверждала, что соблюдать текущие стандарты на 100% невозможно, поскольку железнодорожные перевозки – довольно сложная деятельность, и что существуют факторы, не зависящие от компании.

Однако в ответ судья отметила, что вопрос не в возможности выполнения требований федеральных органов власти (эти вопросы в данном суде не рассматриваются), а в соблюдении коллективных договоров.

«Согласившись выполнять эти требования, СР взяла на себя договорное обязательство соблюдать условия Сводного коллективного договора. В противном случае компания должна столкнуться с последствиями своих действий, – заявила Макдональд в своем вердикте. – Обвинения в неуважении к суду не смогут защитить Canadian Pacific. Напротив, поведение представителей этой компании показывает, что она признает факт несоблюдения требований».

Источник: freightwaves.com, 12.06.2023 (англ. яз.)

Работники железнодорожного транспорта смогут проходить медосмотры дистанционно

Президент России Владимир Путин подписал закон, который вводит возможность дистанционных медицинских осмотров работников железнодорожного транспорта. Документ опубликован на официальном портале правовой информации.

По ранее действовавшим правилам работники, чья деятельность непосредственно связана с движением поездов и маневровой работой, проходили обязательные предрейсовые и предсменные медосмотры. Новый закон устанавливает обязанность проходить также послерейсовые и послесменные медосмотры. При этом «допускается проведение в медицинских организациях осмотров с использованием медицинских изделий, обеспечивающих автоматизированную дистанционную передачу информации о состоянии здоровья работников и дистанционный контроль состояния их здоровья», говорится в документе.

Дистанционные осмотры не будут проводить в отношении выполняющих работы, непосредственно связанные с управлением железнодорожным

подвижным составом, осуществляющим перевозку пассажиров или опасных грузов.

Работники, проходящие медосмотры дистанционно, указано в законе, минимум дважды в год будут очно проходить химико-токсикологические исследования на наличие наркотических и психотропных веществ в организме.

Как отмечается в пояснительной записке, в настоящее время существует проблема проведения осмотров работников на отдаленных станциях и на перегонах, где отсутствуют медицинские организации, и нет возможности организовать проведение осмотров силами врачей.

Закон вступает в силу с 1 сентября нынешнего года.

Источник: tass.ru, 13.06.2023

Голикова сообщила, что студотряды будут помогать восстанавливать инфраструктуру Мариуполя

Российские студенческие отряды (РСО) этим летом будут участвовать в восстановлении инфраструктуры Мариуполя, всего в этом году к студотрядам присоединятся более 200 тыс. человек. Об этом 12 июня сообщила вице-премьер РФ Татьяна Голикова.

«Немаловажно, что сегодня вы участвуете в развитии молодежи в новых регионах нашей страны – более 1 тыс. молодых людей будет трудоустроено и получит возможность стать частью большой команды. Благодаря вам уже восстановлен мемориальный комплекс «Саур-Могила» в Донецкой Народной Республике, а этим летом будет восстанавливаться инфраструктура города Мариуполя. Вместе с этим медицинские отряды уже на протяжении года участвуют в гуманитарных миссиях РСО и вносят большой вклад, работая в сфере здравоохранения в Луганской Народной Республике», – сказала Голикова в видеоприветствии к открытию 64-го трудового семестра российских студенческих отрядов.

Вице-премьер также отметила важность работы студенческих отрядов на предприятиях оборонно-промышленного комплекса «в это непростое, ответственное, историческое время». Голикова также добавила, что более 7 тыс. проводников пассажирских вагонов РСО помогают снимать пиковую нагрузку на железнодорожный транспорт. Еще более 2,5 тыс. стройотрядовцев отправятся на «БАМ» для работы на объектах Восточного полигона железных дорог.

«В этом году более 35 тыс. студентов по всей стране бесплатно освоят программы профессионального обучения по рабочим специальностям.

Благодаря освоению таких программ ребята будут работать на объектах Росатома, Газпрома, РЖД и многих других крупных компаний страны, и смогут повысить свои профессиональные навыки и увеличить заработок», – сказала она. Кроме того, в этом году более 100 тыс. участников движения по всей России совершили добрые дела в рамках акции «Снежный десант РСО».

По словам Голиковой, всего в этом году частью РСО станут более 200 тыс. студентов из 81 региона страны. <...>

Источник: tass.ru, 12.06.2023

В ЯНАО за восемь лет втрое выросла популяция кречетов на железной дороге Обская - Карская

Популяция кречетов на мостах вдоль самой северной железной дороги в мире Обская – Карская в Ямало-Ненецком автономном округе за восемь лет выросла втрое. Об этом сообщил 10 июня в своем Telegram-канале губернатор Дмитрий Артюхов.

«Новости из гнезд наших кречетов с железной дороги Обская – Карская. Специалисты Арктического [научно-исследовательского] стационара [Института экологии растений и животных Уральского отделения РАН] в очередной экспедиции насчитали рекордных 30 взрослых особей. В 9 из 12 гнезд уже или появились птенцы, или скоро появятся. Восемь лет назад орнитологи обнаружили, что самый редкий вид соколов в мире гнездится у нас на железнодорожных мостах. С тех пор популяция выросла в три раза», – написал глава округа.

Он добавил, что этому способствовали хорошая кормовая база и безопасность птиц, которую не нарушает работа промышленного объекта.

«Рост популяции кречета – хищника, который располагается на вершине пищевых цепей в Арктике – говорит о благоприятном состоянии ямальских экосистем. Прежде всего, этому росту способствует высокая на протяжении последних лет численность куропатки – основной добычи кречета. В июле планируем вернуться на трассу для того, чтоб снять автоматические фотокамеры и взять образцы для генетического анализа», – отметил старший научный сотрудник Арктического научно-исследовательского стационара Александр Соколов, слова которого приводит в своем сообщении пресс-служба правительства округа.

Ученый подчеркивает, что трасса Обская – Карская создала уникальные условия для продвижения кречета к северу от своего естественного ареала. Рост

численности кречетов и успешное выведение потомства свидетельствуют о грамотной и бережной эксплуатации железной дороги.

Кречет – самый крупный в мире вид соколов. Он включен в Красную книгу РФ. Железная дорога Обская – Бованенково – Карская является самой северной из действующих железных дорог в мире. Ее проложили мостами, чтобы не нарушать кочевой образ жизни коренных народов, в частности оленеводов.

Источник: tass.ru, 10.06.2023

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Великобритания: компания-оператор Northern планирует оснастить свои поезда уникальной системой сбора данных

Британская компания-оператор пассажирских перевозок Northern планирует оснастить 40 своих поездов уникальной системой сбора информации. Принцип работы этой системы, как отмечается, напоминает «пылесос для данных» – сбор и последующая обработка информации даст возможность оптимизировать работу по техническому обслуживанию подвижного состава. Система будет установлена на поездах, которые при этом продолжают выполнять свою основную функцию перевозки пассажиров: таким образом, они будут следовать по своим маршрутам и одновременно осуществлять сбор и передачу специалистам Network Rail данных о состоянии пути и других объектах железнодорожной инфраструктуры.

Для фиксации дефектов, значимых факторов окружающей среды, а также контроля проведенных работ по техническому обслуживанию, будут использоваться LiDAR-камеры, сканирующие пространство до линии горизонта, программное обеспечение для тепловизионной съемки, видеонаблюдение стандарта HD CCTV. Каждую ночь все собранные данные перегружаются с поезда для проведения дальнейшего анализа.

Внедрение данной схемы работы представляет собой часть масштабной программы компании Northern, получившей название «Intelligent Trains». О ней было впервые объявлено в 2022 г., реализации программы предусматривает совместную работу с Network Rail, направленную на повышение уровня безопасности железнодорожных перевозок, а также их надежности и эффективности.

По информации представителя руководства Northern, компания всегда стремилась к повышению уровня безопасности и эффективности, активно внедряла инновационные технологии; каждый из поездов компании ежегодно преодолевает расстояние в среднем около 100 тыс. км по северной части Англии – и это предоставляет прекрасную возможность для сбора необходимых данных. Для регулярного обследования всей сети (3 тыс. км железнодорожных путей) потребовалось оснастить дополнительным оборудованием только 40 поездов из всего парка компании, насчитывающего в общей сложности 335 составов.

Также отмечается, что в настоящее время руководство Northern ведет переговоры с Network Rail касательно выделения финансирования, необходимого для реализации программы, которая согласно предварительным оценкам даст возможность существенно сократить время простоя поездов, связанного с внеплановыми ремонтными работами.

Источник: globalrailwayreview.com, 13.06.2023 (англ. яз.)

В России организуют цифровой сервис по бесшовной мультимодальной доставке грузов

На конференции ЦИПР-2023 в рамках стратегической сессии «Цифровые инновации в грузовой логистике» Минтранс России поддержал предложение ОАО «РЖД», FESCO, Ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» о старте пилотного проекта по электронному оформлению мультимодальных перевозок в Государственной информационной системе электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД).

Сервис позволит заказывать перевозку груза «от двери до двери» в формате одного окна и консолидирует возможности всех участников рынка транспортной логистики. На первом этапе для отработки связки «автомобильный транспорт – железная дорога» автоматизированная система ЭТРАН ОАО «РЖД» будет состыкована с Государственной информационной системой электронных перевозочных документов.

«Мы продолжаем планомерную работу по внедрению электронного документооборота на всех видах транспорта. Начав с автомобильного, в ближайшее время приступим к стыковке ГИС ЭПД с другими видами транспорта. Перестройка логистических цепочек, оптимизация существующих и налаживание новых транспортных потоков невозможна без единых стандартов информационного обмена перевозочными документами и информационного взаимодействия. Это позволит в перспективе внедрить

мультимодальный цифровой документооборот на базе ГИС ЭПД», – сказал заместитель министра транспорта России Дмитрий Баканов.

«Когда мы говорили с Минтрансом России о стыковке ЭТРАН с ГИС ЭПД, то рассматривали этот проект не как техническую задачу по стыковке двух систем, а как ответ на запрос бизнеса, решение, которое реально может повлиять на ситуацию на рынке. Обмен данными между ГИС ЭПД, операторами ИС ЭПД и системами РЖД даст возможность реализовать электронный документооборот при мультимодальной грузовой перевозке для участников цепочки как со стороны железнодорожного транспорта, так и со стороны автомобильного транспорта. По итогам пилотного проекта мы сможем решить технологические, нормативные и методологические вопросы и перейти к тиражированию решения по отрасли в 2024 году», – подчеркнул заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Евгений Чаркин. По его оценке, проекты такого рода не только снижают затраты, но и выводят информационное взаимодействие участников на более высокий уровень.

«Ассоциация выступила с предложением запустить еще один проект – на базе Владивостокского морского торгового порта. Он идеально подходит для эксперимента с мультимодальными перевозками: это единственный полностью универсальный порт на Дальнем Востоке, который обладает целым рядом передовых цифровых решений. В рамках пилотного проекта будут отработаны технологические и организационные аспекты передачи и оформления перевозочных документов при осуществлении мультимодальных перевозок. Это не отвлеченная инициатива: мы идем навстречу бизнесу, которому необходимо не только упростить документооборот, но и полностью перевести взаимодействие в «цифру», снизить издержки и сократить сроки доставки. Этот «пилот» станет еще одним этапом развития ГИС ЭПД», – отметила директор Ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» Полина Давыдова.

«Входящий в Транспортную группу FESCO «Владивостокский морской торговый порт» находится среди лидеров по уровню цифровизации и высокотехнологических ИТ-решений среди других российских портов. Наша Группа, как и большинство компаний транспортной отрасли, возлагает большие надежды на то, что внедрение единых стандартов для цифрового оформления перевозочных документов позволит усовершенствовать качество мультимодальных сервисов и существенно увеличить скорость доставки грузов», – подчеркнула директор по международному сотрудничеству и GR FESCO Светлана Прусова.

РЖД тестирует в Челябинске автоматического робота для расцепления вагонов

Компания ОАО «РЖД» в городе Челябинск на станции «Челябинск-Главный» тестирует разработку НИИАС, автоматизации и связи на железнодорожном транспорте, а именно робототехнический комплекс, установленный на мобильной платформе (рис 11). Комплекс предназначен для расцепления вагонов в автоматическом режиме.



Рис. 11. Автоматический робот для расцепления вагонов

Робот передвигается по специальной рельсовой конструкции, установленной вдоль пути. Устройство состоит из модуля связи, системы безопасности, системы технического зрения и руки-манипулятора. Сейчас робот перемещается по сортировочной горке и манипулятором расцепляет вагоны и ориентируется в пространстве с помощью системы технического зрения.

По заявлению разработчиков, внедрение этого комплекса позволит РЖД заменить людей на потенциально опасных участках работы и увеличить скорость роспуска составов. После получения всех сертификатов робот станет одним из элементов цифровой железнодорожной станции наряду с беспилотным управлением локомотивами, автоматизированным приёмом и диагностикой подвижного состава на подходах к станции и другими системами.

Источник: habr.com, 06.06.2023

РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ

В Европе анализируют альтернативы дизельному топливу в локомотивной тяге

ЕС: Ассоциация европейских лизингодателей подвижного состава AERRL опубликовала первую часть исследования, в рамках которого был

проведен анализ имеющихся сейчас на рынке альтернатив дизельному топливу для использования в тяге грузовых и пассажирских поездов. Работа выполнена консалтинговой компанией Eolos по заказу и при участии AERRL, лизинговых компаний Akiem, Veacon и Cargounit и поддержке нескольких крупных европейских банков. В свою очередь ассоциация немецких транспортных компаний VDV представила позицию о вызовах как перехода на альтернативные источники, так и электрификации.

В ходе исследования AERRL и консультантами была изучена нормативно-правовая база Европейского союза и ряд национальных стратегий. Также был проведен опрос представителей промышленности, грузовых и пассажирок перевозчиков, научных и других европейских организаций. Как отмечается, цель исследования – инициировать обсуждение на уровне Еврокомиссии вопроса о наиболее эффективных политических рычагах для внедрения тяги с низким уровнем выбросов углерода. Подробные расчеты воздействия каждого решения на окружающую среду должны быть представлены в следующей части отчета.

Актуальность данной работы обусловлена стремлением ЕС стать первым «климатически нейтральным» континентом к 2050 году, которое, в частности, предполагает двукратное увеличение грузовых перевозок железнодорожным транспортом. Сейчас на этот вид транспорта приходится менее 0,5% от общего объема выбросов CO₂ в ЕС. Но в тоже время около 50% подвижного состава в Европе все еще работает на дизельном топливе. Например, по оценкам AERRL, в текущий момент в Европе эксплуатируется более 10 тыс. тепловозов со средним сроком службы более 20 лет.

Как заявляют авторы исследования, наиболее оптимальным вариантом остается электрификация. Однако она требует больших капитальных ресурсов и длительного времени на создание инфраструктуры. На текущий момент 40% железнодорожной сети в Европе не электрифицировано и 20% перевозок осуществляется по этим линиям.

Промежуточным решением, по мнению AERRL, может стать переход на тягу от гидроочищенного растительного масла (HVO). Ключевым преимуществом этого варианта является простота внедрения: не требуется модернизация двигателей и заправочных станций. Также это позволит на 85-90% сократить выбросы CO₂. Однако стоимость литра HVO на 30 евро больше дизеля и необходимо, чтобы пункты заправки соответствовали стандартам в зависимости от того, какой тип топлива они распределяют.

Технологией, которая может быть внедрена в краткосрочной или среднесрочной перспективе, называется тяга от биометана и аммиака. Оба варианта требуют модернизации подвижного состава и строительства заправочной инфраструктуры. При этом адаптация аммиака для тяги

подвижного состава потребует около 5 лет. Консультанты приводят в пример опыт латвийской компании DiGas, которая проводила испытания на маневровых тепловозах технологии, предполагающей частичное замещение дизельного топлива газовым. Они продемонстрировали, что такое решение технически реализуемо и окупаемо при наличии местных поставщиков биометана и приемлемых цен на него.

В долгосрочной перспективе наиболее подходящим решением в AERRL называется контактно-аккумуляторная тяга, которая позволит сократить потребность в электрификации от 26 до 50%. Как отмечают авторы исследования, аккумуляторная тяга высокоэффективна (потери в энергии составляют 20-30%). Однако она не подойдет для грузовых локомотивов. Кроме того, многими исследователями прогнозируют дефицит материалов, используемых для производства литий-ионных аккумуляторов, например, кобальта и лития.

В работе отмечается, что, если такой подход не оправдает себя экономически, целесообразно будет перейти на подвижной состав с тягой от водородных топливных элементов. При этом необходимо обеспечить получение в достаточных объемах «зеленого» водорода. И водород, и аммиак рассматриваются как более поздние альтернативные решения для грузового тягового подвижного состава.

Ниже приведены рекомендации по использованию альтернативных видов топлива для различных сценариев эксплуатации (рис. 12).

Вид топлива/тяги	Сценарии эксплуатации						
	Заводской транспорт	Маневровые работы	Работа на «последней миле»	Магистральный локомотив (мощность 3 МВт)	Магистральный локомотив (мощность 6 МВт)	Региональные поезда (дальность маршрута (<200 км))	Региональные поезда (дальность маршрута (>200 км))
Гидроцистированное растительное масло	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑
Биогаз	☒	☑	☒	☒	☑	☒	☒
Аммиак	☒	☑	☒	☒	☑	☒	☒
Водородные топливные элементы+аккумулятор	☑	☒	☒	☒	☑	☒	☑
Контактно-аккумуляторная тяга	☒	☑	☑	☑	☒	☑	☒

☑ Предпочтительная опция ☒ Не рекомендуется/невозможно

Рис. 12. Рекомендации по использованию альтернативных видов топлива для различных сценариев эксплуатации

Завершает работу дорожная карта поэтапной декарбонизации железнодорожного транспорта Евросоюза, а также требуемые для этого регуляторные меры. В частности, предлагается продолжать субсидировать электрификацию, развитие производственных мощностей биотоплива, исследование по внедрению тяги от биометана и аммиака, обновить требования

технических спецификаций TSI для рассмотрения альтернативных технологий в будущем.

В конце мая комитет Европарламента по транспорту и туризму (TRAN) одобрил соглашение, обязывающее страны ЕС к 1 января 2025 года направить в Еврокомиссию проект национальной политики по развитию рынка альтернативных видов топлива в транспортном секторе и развертыванию соответствующей инфраструктуры. В рамках этого должна быть проведена оценка внедрения подвижного состава с альтернативной тягой на участках сети, которые не могут быть полностью электрифицированы по техническим причинам или по соображениям экономической эффективности.

В то же время ассоциация немецких транспортных компаний VDV ожидает нехватки альтернативных видов топлива к 2030 году, которая, в частности, будет обусловлена текущим низким уровнем расширения их производства. Дополнительно в объединении указывают на перспективы значительно роста цен на энергию в результате энергоперехода. «В результате компании будут уделять большее внимание внедряемым технологиям, так как энергоресурсы играют ключевую роль в операционных затратах», – говорил в апреле вице-президент VDV Веит Зальцманн. Отдельно в VDV отмечают, что перспективы электрификации сейчас сталкиваются с нехваткой соответствующей рабочей силы, а также сопряжены со сложными процедурами согласования проектов строительства.

Источник: rollingstockworld.ru, 08.06.2023