



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

**ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

№26/ИЮЛЬ 2023

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	6
Кабмин ждет данные о дофинансировании строительства инфраструктуры из комплексного плана	6
ЕГРЮЛ: Россия зарегистрировала ФГУП «Железные дороги Новороссии» в новых регионах	7
Временные правила очередности грузоперевозок по железным дорогам продолжат действовать до конца текущего года.....	7
Губернатор Приморья: Китай готов инвестировать в железнодорожную инфраструктуру на подходах к южным портам региона	8
О цифровом направлении развития машиностроения, форматах господдержки отечественных предприятий и особенностях импортозамещения.....	8
РЖД ведут переговоры о реконструкции части железнодорожной сети Кубы.....	10
Меры, направленные на повышение качества железнодорожных услуг в Европе	11
На фоне разногласий правительство Чехии упраздняет ведомство по регулированию железнодорожного транспорта. Что происходит?	12
Комиссия по монополиям ФРГ поддержала реструктуризацию концерна Deutsche Bahn..	14
Deutsche Bahn нарушает закон о конкуренции	16
В Сенат США повторно внесен законопроект об обеспечении надежности железнодорожных перевозок	18
Критики ставят под сомнение необходимость независимости железнодорожной полиции от других органов правопорядка (США).....	19
Тегеран и Эр-Рияд будут связаны сетью железных дорог	21
Вьетнам и Китай может соединить трансграничная ВСМ.....	21
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА.....	22
Грузинская железная дорога завершила 2022 год с рекордной прибылью	22
Погрузка на сети РЖД за I полугодие выросла на 0,7%	23
Перевозки пассажиров по железнодорожной сети в I полугодии выросли на 6,8%	23
ФПК приняла решение увеличить уставный капитал на 15 млрд рублей.....	24
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ.....	25
До конца 2023 г на Восточном полигоне ДФО запустят поезда на 86 объектах – ДВЖД .	25
ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «СЕВЕР - ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ	25
Решить проблемы МТК Север-Юг можно путем создания единого оператора контейнерных перевозок	25
Западный обход вокруг Саратова будет построен в 2025 году	27
Цифровой железнодорожный пункт пропуска будет создан на российско-азербайджанской границе.....	27

На астраханской верфи начали строить еще два сухогруза-контейнеровоза.....	28
Контейнерооборот Каспийского бассейна в мае 2023 вырос в 2,8 раза	29
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА	29
Новый грузовой коридор будет образован на юго-востоке США.....	29
В порту Варна будет построен новый мультимодальный терминал (Болгария)	30
Открыто движение грузовых поездов по железнодорожному маршруту Чанчунь – Москва в рамках международных железнодорожных грузоперевозок Китай – Европа	31
В Ухане отмечен рост числа грузовых поездов Китай – Европа в первом полугодии 2023 года	31
«РЖД Логистика» расширяет географию отправок сборных грузов из Китая, Индии и ОАЭ	32
«Транс Синергия» запустила регулярный сервис из Турции в Казахстан через Новороссийск.....	33
Трансконтейнер на фоне роста перевозок в РФ на восток отмечает перспективы портов юга и Балтики	34
«Евросиб» увеличил мощность ТЛЦ в Новосибирске на 80% до 180 тыс. TEU в год	35
Якутия выбилась из плана по перевозке угля по Восточному полигону	36
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО- ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ	36
Великобритания: 53 железнодорожные станции региона Юго-Восточная Англия планируется оснастить устройствами для бесконтактной оплаты банковскими картами и смартфонами.....	36
Великобритания: Great Western Railway проводит испытания информационной панели, разработанной компанией Whoosh.....	37
Финансирование для первого частного оператора VCM Le Train (Франция).....	38
«Туркменские железные дороги» возобновили продажу билетов в вагоны VIP класса.....	38
ФПК запустит новый туристический маршрут «Каспийские жемчужины» с 9 сентября...	39
Туристический ретропоезд запустили в Нижнем Новгороде	39
На Дальнем Востоке появится туристический «Комсомольский экспресс».....	40
ЦППК запустила формат путешествий по принципу «все включено».....	40
Туристические паровозы начинают курсировать на кругобайкальской железной дороге..	41
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ	42
Renfe реализовала опцион с CAF на поставку электропоездов стоимостью 190 млн евро.	42
Лондон: поезда CAF для автоматизированной линии метро.....	42
Германия: двухэтажный вагон «Поезда идей» вводят в регулярную эксплуатацию	43
Stadler получила второй заказ на водородные поезда	44
Stadler сократил производство в Белоруссии, но продолжает обслуживание по текущим контрактам	44

Skoda выходит на рынок Африки: заключен первый контракт на капремонт 280 тепловозов для Египта	45
Скорость китайских поездов превысила 450 км/ч	46
Индийская Titagarh выходит на европейский рынок грузовых вагонов.....	46
Объем производства подвижного состава в России за январь-май 2023.....	47
ИЦ ЖТ раскрыл подробности проекта компоновки салона первого российского высокоскоростного поезда	47
«Уральские локомотивы» ведут испытания первого поезда ЭС104.....	48
Московский локомотиворемонтный завод на 38% сократил время первого капремонта электропоездов	49
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ	49
Техногенная авария в США: после падения поезда в реку химикаты потекли к сельхозполям	49
Пожар начался на экспрессе Памуккале (Турция) с 240 пассажирами	50
Northern призывает клиентов без колебаний сообщать о подозрительном поведении (Великобритания).....	51
Движение поездов в Грузии остановили из-за оползня	52
Железнодорожные пути полностью расчищены от оползня, а контактные линии восстановлены	53
Названа причина железнодорожной катастрофы в Индии, унесшей 290 жизней	53
ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА	54
Стало известно, почему на британских железных дорогах введены ограничения.....	54
Учреждена академия МСЖД	54
Центр подготовки специалистов железнодорожного транспорта появится в иркутском университете.....	55
Участники международного проекта «Поезд Памяти» посетят места боевой славы в Тульской области	56
ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ	56
В Германии успешно завершился проект Sensors4Rail.....	56
Германия: Транспортная ассоциация Берлин-Бранденбург внедрила приложение, способное существенно упростить процесс планирования поездок для пассажиров с ограниченными возможностями.....	57
Цифровые решения в логистике: РЖД не рекомендует LOGINK	58
Новый цифровой сервис «Система быстрых оплат» появился на электронной торговой площадке «Грузовые перевозки».....	60
Перевели крупнейший железнодорожный узел Восточного полигона – станцию Тайшет с аналогового на цифровое управление	61
РЕСУРСОБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ	61
Тироль поддерживает проект поезда на водородном топливе	61

Первый поезд на аккумуляторных батареях в Европе завершает первый этап Фазы развертывания	62
Первый на североамериканском континенте поезд на водородных топливных элементах Alstom введен в коммерческую эксплуатацию в Квебеке (Канада).....	64
Canadian Pacific Kansas City и CSX объявили о создании совместного предприятия для производства водородных локомотивов	66

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Кабмин ждет данные о дофинансировании строительства инфраструктуры из комплексного плана

Первый вице-премьер РФ Андрей Белоусов поручил профильным ведомствам и организациям представить в правительство информацию о необходимых объемах дополнительного финансирования для завершения строительства объектов в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ), срок завершения которых выходит за пределы 2024 года. Об этом сообщается на сайте правительства России.

Соответствующее поручение Белоусов дал по итогам заседания президиума правительственной комиссии по транспорту. На заседании обсуждались вопросы исполнения транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры и его федеральных проектов.

«Андрей Белоусов поручил соответствующим ФОИВ и организациям представить в правительство информацию об объемах дополнительного финансирования, необходимого для завершения строительства объектов, реализуемых в рамках КПМИ, срок завершения которых выходит за пределы 2024 года в целях включения в проект федерального бюджета на 2024 год и на плановый период 2025 и 2026 годов. В настоящее время на 2023-2024 годы в рамках КПМИ предусмотрено завершение работ по 31 объекту», – говорится в сообщении кабмина.

Вместе с тем, Минтрансу поручено совместно с членами правкомиссии отработать дополнительные предложения по приоритетам пролонгации КПМИ на 2025-2030 годы с учетом одобренных в целом на заседании принципов.

В текущий момент редакция паспорта КПМИ включает в себя 23 показателя, а также такие федеральные проекты, как строительство автомобильных дорог международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай», развитие морских портов, Северного морского пути, железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона, железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна и Северо-Западного бассейна, развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла, региональных аэропортов и высокоскоростных железнодорожных магистралей.

ЕГРЮЛ: Россия зарегистрировала ФГУП «Железные дороги Новороссии» в новых регионах

Россия зарегистрировала федеральное государственное унитарное предприятие (ФГУП) по железным дорогам в новых регионах – «Железные дороги Новороссии» (ФГУП «ЖДН»), следует из данных ЕГРЮЛ.

Правительство РФ в конце мая 2023 года утвердило распоряжение о создании на территории новых регионов России федерального государственного унитарного предприятия «Железные дороги Новороссии», которое объединит железные дороги Донецкой и Луганской народных республик, Запорожской и Херсонской областей. Сообщалось, что предприятие будет находиться в ведении Федерального агентства железнодорожного транспорта (Росжелдора). Головной офис расположится в Донецке.

«Полное наименование на русском языке федеральное государственное унитарное предприятие «Железные дороги Новороссии»... Участник/учредитель Российская Федерация... Сведения об органе государственной власти, органе местного самоуправления, юридическом лице, который выступает от имени участника/учредителя Федеральное агентство железнодорожного транспорта», – говорится в выписке ЕГРЮЛ.

ФГУП зарегистрировано в июне 2023 года. Уставной фонд предприятия составляет 2 млрд рублей.

В сведениях об основном виде деятельности указаны грузовые железнодорожные перевозки.

Источник: Iprime.ru, 04.07.2023

Временные правила очерёдности грузоперевозок по железным дорогам продолжают действовать до конца текущего года

Временные правила перевозок по сети ОАО «Российские железные дороги», устанавливающие основные принципы очередности грузоперевозок на время приостановки действия правил недискриминационного доступа перевозчиков к железнодорожной инфраструктуре (ПНД), продолжают действовать до конца этого года.

Действие временных правил истекло 1 июля. Правительство постановлением N930 продлило приостановку действия ПНД до 31 декабря 2023 г.

В марте 2022 г. правительство приостановило действие ПНД, определяющих порядок проезда грузов в восточном направлении. Их отмена была призвана высвободить провозные способности под высокомаржинальные

грузы.

В октябре правительство продлило приостановку действия ПНД с 31 декабря 2022 г. до 1 июля 2023 г.

Источник: interfax.ru, 03.07.2023

Губернатор Приморья: Китай готов инвестировать в железнодорожную инфраструктуру на подходах к южным портам региона

Строительство может быть осуществлено на условиях государственно-частного партнерства либо концессии.

Как заявил губернатор Приморского края Олег Кожемяко, китайские грузовладельцы из соседних северо-восточных провинций заинтересованы в том, чтобы через порты Приморья отправлять грузы на юг Китая, а также в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, включая Индонезию. Они готовы инвестировать в строительство дополнительного пути на участках ДВЖД, которые ведут к морским терминалам в Зарубино и Славянке.

«Отмечу, что Хасанский муниципальный округ, наиболее перспективный, граничит с двумя китайскими провинциями. На его территории расположены железнодорожные, автомобильные пограничные переходы. Нужно выстраивать работу на ближайшие 10-15 лет, развивать частно-государственное партнерство, сотрудничать с инвесторами из дружественных стран на условиях концессии», – сказал О. Кожемяко.

Стоит сказать, на привлечение транзита китайских товаров были направлены МТК «Приморье-1» и «Приморье-2». Транзитный потенциал их оценивался в 45 млн т в год, но так и не был реализован.

Источник: rzd-partner.ru, 04.07.2023

О цифровом направлении развития машиностроения, форматах господдержки отечественных предприятий и особенностях импортозамещения

(Интервью генерального директора АО «Трансмашхолдинг» Кирилла Липы «Коммерсанту» и «Ведомостям» на полях ПМЭФ-2023)

Ключевое из интервью «Коммерсанту»:

1. «На сегодняшний день по всем видам подвижного состава созданы модификации, не зависящие от поставок из недружественных стран. Эта работа была успешно завершена в конце прошлого года. Отдельные образцы

подвижного состава еще проходят испытания, в то время как многие уже поставляются заказчикам». Сейчас замещено более 1,5 тыс. компонентов, включая мелкую номенклатуру: от контакторов до клемм и разъемов, созданы новые прорывные модели подвижного состава, базирующиеся на отечественных технологиях и компонентах.

2. «Предприятия ТМХ активно пользуются как общеотраслевыми мерами поддержки, так и мерами, разработанными специально для транспортного машиностроения». За прошлый год предприятиями холдинга было получено 45,6 млрд рублей льготных кредитов, а по программе субсидирования транспортировки продукции за рубеж за последние 5 лет ТМХ получил от государства порядка 1,3 млрд рублей. Кроме того, за последние 5 лет ТМХ также получил 300 млн рублей по программе субсидирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.

3. «С помощью средств Фонда развития промышленности (ФРП) мы реализуем масштабную инвестиционную программу на общую сумму порядка 45,3 млрд руб., включая 36 млрд руб. заемных средств ФРП, направленную на замещение всех критических компонентов и производство нового поколения техники, базирующейся на отечественных технологиях».

Ключевое из интервью «Ведомостям»:

1. ТМХ работает с разными поставщиками ПО и затем интегрирует их решения в свои производственные процессы. «В итоге мы не зависим ни от каких поставщиков единых коробочных решений. Думаю, поэтому мы достаточно легко пережили введение ограничений». Одной из знаковых цифровых платформ стала финансовая экосистема «Лайтхаус», которая решает задачи бизнеса по работе казначейства с банками в онлайн-формате в вопросах корпоративного финансирования, снижая стоимость привлечения средств.

2. Многие компании, уйдя из России в том году, оставили свои сборочные производства, поэтому наш рынок сейчас обеспечен самыми современными технологиями финишной сборки, однако пока еще остаются вопросы, связанные с компонентной базой железнодорожной продукции. «Чтобы их решить, Минпромторг разрабатывает программу развития технологий. Кроме того, ряд стран продолжают с нами сотрудничество, так что мы можем заменить поставщиков или организовать производство в дружественной стране».

3. «Мы понимаем, что импортозамещение – это не копирование иностранных разработок, а создание собственного продукта, соответствующего самым высоким требованиям». Поэтому в работе с поставщиками холдинг всегда ориентируется на развитие отечественной компонентной базы и российских поставщиков комплектующих.

4. «По большому счету «железо», технологии и деньги у нас есть, однако нам не хватает людей, способных принимать ответственные решения, особенно в такие времена, в которые мы сейчас живем. <...> Наличие таких людей – это и есть ключевой аспект и развития, и достижения поставленных целей».

Источник: rollingstockworld.ru, 29.06.2023

РЖД ведут переговоры о реконструкции части железнодорожной сети Кубы

Посол России в республике Виктор Коронелли рассказал о возможной поставке кубинским железным дорогам подвижного состава холдингом «Синара – транспортные машины»

Холдинг РЖД ведет переговоры о реконструкции части железных дорог на Кубе. Об этом ТАСС сообщил чрезвычайный и полномочный посол России на Кубе Виктор Коронелли.

Более того, «Синара – транспортные машины» могут поставить кубинским железным дорогам подвижной состав.

«Тут [на Кубе] регулярно появляется наша компания «Синара – транспортные машины», которая занимается подвижным составом для железных дорог, с ними ведутся переговоры на предмет поставки подвижного состава для кубинской железнодорожной сети. С РЖД ведутся переговоры о реконструкции сети кубинских железных дорог», – сказал он.

В частности, отметил Коронелли, переговоры идут о реконструкции части Транскубинской ж/д магистрали, которая связывает Гавану и Сантьяго-де-Куба, протяженностью более 1 000 км.

«Переговоры ведутся, пока они не перешли в какую-то стадию практической реализации, но, тем не менее, – тема на переговорном столе лежит», – добавил он.

О российско-кубинском сотрудничестве

В 2017 году «РЖД интернешнл» (дочерняя компания РЖД) и Союз железных дорог Кубы подписали соглашение по проекту восстановления и модернизации инфраструктуры железных дорог на острове.

В 2020 году в рамках контракта кубинской транспортной компанией Tradex и СТМ Кубе было передано семь локомотивов.

Источник: tass.ru, 04.07.2023

Меры, направленные на повышение качества железнодорожных услуг в Европе

Руководители европейских железных дорог выразили свое видение бесперебойных, пунктуальных, надежных и устойчивых железнодорожных перевозок, как для пассажиров, так и для перевозимых грузов, а также свою приверженность качеству обслуживания клиентов на саммите руководителей европейских железных дорог в Берне, организованном Швейцарскими федеральными железными дорогами (SBB CFF FFS) 1 июля.

Сообщество европейских железнодорожных и инфраструктурных компаний (CER) подписало итоговую Бернскую декларацию, в которой излагаются меры, призванные продолжать усилия по переводу грузопотока на железнодорожный транспорт и, таким образом, внести непосредственный вклад в достижение целей «Зеленого соглашения».

Декларация призывает политиков как на европейском, так и на национальном уровне поддержать эти цели необходимыми политическими рамками, которые должны включать, среди прочего, следующее:

- обеспечить достаточное, устойчивое долгосрочное финансирование европейского железнодорожного сектора, включая адекватное финансирование для обслуживания и развития железнодорожной инфраструктуры, в соответствии с целями пересмотренного регламента TEN-T;

- обеспечить справедливые условия для всех видов транспорта, особенно в том, что касается внешних издержек и зависимости Европы от энергоносителей;

- доверить сектору создание подходящих рамочных условий для цифрового уровня (MDMS) и поддержать сектор в реализации Дорожной карты по продаже билетов CER;

- работать вместе с железнодорожными компаниями над развитием трансграничных услуг, используя существующие инструменты, такие как контракты PSO.

Работая вместе и при поддержке директивных органов, железнодорожный сектор может вывести обслуживание клиентов, пользующихся трансграничными железнодорожными перевозками на новый уровень, сделав железнодорожный транспорт предпочтительным выбором для пассажиров и грузоотправителей по всей Европе.

Председатель CER Андреас Матте (генеральный директор австрийских федеральных железных дорог ÖBB) сказал: «Мы все должны осознавать тот факт, что без сильного железнодорожного сектора Европа не сможет достичь своих климатических целей. Мы вносим свой вклад, но добиться успеха мы можем только в увеличении доли железнодорожных перевозок различными

видами транспорта в рамках подходящих политических рамок. Бернской декларацией Европейское железнодорожное сообщество посылает мощный сигнал лицам, принимающим политические решения. В то же время мы продолжаем наши собственные усилия, направленные на то, чтобы сделать трансграничные железнодорожные перевозки более плавными и надежными».

Исполнительный директор CER Альберто Маццола отметила: «Железные дороги соединяют Европу. Они безопасны, удобны, надежны и, прежде всего, благоприятны для окружающей среды и общества. Мы призываем всех политиков поддержать увеличение смены видов транспорта на железнодорожном транспорте соответствующими и необходимыми мерами».

Источник: railway-international.com, 04.07.2023 (англ. яз.)

На фоне разногласий правительство Чехии упраздняет ведомство по регулированию железнодорожного транспорта. Что происходит?

Правительство Чехии поддержало законопроект, согласно которому упраздняется Управление по доступу к транспортной инфраструктуре (ÚPDI). Соответствующие полномочия перейдут к другому ведомству. Решение является спорным и связано со скандалом. Так, в Европейскую комиссию было направлено письмо, в котором действия национального правительства называются неправомерными, поскольку они, возможно, укрепляют позиции государственного оператора железнодорожных перевозок České Dráhy (ČD) и нарушают условия честной конкуренции согласно законодательству Европейского союза.

С 1 января 2024 г. полномочия ÚPDI будут переданы Управлению по защите конкуренции (ÚOHS). «В части защиты конкуренции и прав различных сторон в сфере доступа к инфраструктуре ничего не поменяется. Напротив – работа в этом направлении будет вестись более эффективно и с меньшими затратами», – говорится в заявлении Министерства транспорта Чехии.

Ведомство ÚPDI было сформировано на основании статьи 55 Директивы Европейского союза 2012/34/ЕС и соответствующего закона, вступившего в силу 1 апреля 2017 г. ÚPDI регулирует доступ к железнодорожной инфраструктуре и объектам воздушного транспорта, занимается контролем цен в сфере пользования инфраструктурой железнодорожного транспорта и обеспечивает поддержку работы европейской электронной системы тарифов, уплачиваемых за доступ к инфраструктуре.

К слову, законопроект о роспуске ÚDPI был рассмотрен в ускоренном порядке (только в первом чтении и без возможности внесения поправок). Цель закона – упростить систему административных органов и сократить их количество, совершенствование эффективности управления в сфере железнодорожного транспорта, сократить бюджетные расходы (экономический эффект в ежегодном эквиваленте будет составлять около 250 тыс. евро).

Однако обстоятельства, в которых этот закон принимается, вызывают вопросы. Началось все с письма в Европейскую комиссию, адресованного бывшим главой ÚDPI Павлом Кодымом. В нем отмечается факт нерыночных взаимоотношений государственного оператора железнодорожных перевозок ČD и государственного оператора железнодорожной инфраструктуры Správa Železnic. Речь шла об инвестициях и компенсациях, которые «могут значительно повлиять на рынок железнодорожного транспорта».

Ситуация затрагивает просьбу ČD к Správa Železnic покрыть часть стоимости тарифа за право пользования определенными участками инфраструктуры в период с 2017 по 2021 г. Дело в том, что эти участки до сих пор находятся во владении перевозчика ČD. Согласно письму, Správa Železnic отказалась покрыть затраты. Далее отмечается, что ČD пытается оспорить утверждение, что ее инфраструктура подпадает под действие определенной директивы Европейского союза: «Вопрос состоит в следующем – может ли перевозчик ČD влиять на ценообразование в сфере платы за доступ к инфраструктуре?»

«ČD находится в рыночном, конкурентном окружении. И если другой такой же перевозчик примет средства от оператора инфраструктуры, он получит преимущество. Именно поэтому в Чехии два десятилетия назад был принят закон, требующий разделения перевозчика и оператора инфраструктуры. Однако оказывается, что этого до сих пор не произошло. По мнению ÚDPI, формирование счетов на оплату пользования инфраструктурой в рамках этого конкретного взаимодействия ČD и Správa Železnic является незаконным», – говорится в письме. Как следствие, ведомство наложило на компанию максимально возможный штраф в этой сфере – 40 тыс. евро.

Министр транспорта Мартин Купка, очевидно, слышал о письме (точное содержание письма неизвестно – о нем сообщалось косвенно и исключительно через новостные издания) и хотел его увидеть. «Я отправил письмо министру в сильном волнении. Через час г-н Купка снова позвонил мне и сказал, что отзывает предложение правительству о моем повторном назначении на должность главы ÚDPI», – рассказал Павел Кодым газете Seznam Zprávy, описывая последующее развитие событий.

А неделю спустя министр транспорта внес в правительство законопроект об упразднении ÚDPI. Купка отрицает, что письмо Кодыма в Европейскую

комиссию как-то повлияло на это решение. Однако факт законного запроса на получение этого письма он подтвердил.

Первый срок нахождения в должности Павла Кодыма подходил к концу в феврале, и он успешно прошел слушания по переназначению. В свою очередь, в середине февраля министр транспорта Купка подал соответствующее прошение о переназначении, а затем отозвал его. Г-н Купка отметил, что земельный спор является «одним из серьезных вопросов для Чехии». В то же время Европейская комиссия начала расследования по упомянутым в письме обвинениям в незаконной государственной поддержке перевозчика ČD. В самой ČD первое официальное заявление от Европейского союза по этому делу ожидают к концу 2023 г.

Отраслевая ассоциация ALLRAIL прокомментировала текущее положение дел: «Ликвидация ÚPDÍ вызывает слишком много вопросов по поводу прозрачности данного неожиданного шага». В организации призвали правительство страны еще раз оценить риски этого решения: «Многие могут задать следующий вопрос: а, может быть, ведомство ÚPDÍ упраздняют потому, что оно хорошо выполняло свою работу?»

В Министерстве транспорта Чехии считают упразднение ÚPDÍ и передачу его полномочий управлению ÚOHS логичным и продуманным шагом.

По словам Павла Кодыма, об упразднении своего ведомства он узнал из СМИ: «Министерство транспорта действовало самовольно. Оно объявило о процедуре отбора на мою должность и его не устроили результаты. А после того, как министр Купка узнал, что я отправил письмо в Европейскую комиссию, содержащее информацию о возможном нарушении законодательства Европейского союза, он в одностороннем порядке, без каких-либо причин и без каких-либо оснований, отозвал предложение о моем назначении. Министерство утверждает, что его действия были законными. Я не разделяю эту точку зрения. Выясним [в суде], чье мнение верное».

Источник: railtech.com, 30.06.2023 (англ. яз.)

Комиссия по монополиям ФРГ поддержала реструктуризацию концерна Deutsche Bahn

Комиссия по монополиям ФРГ выступила за реструктуризацию германского железнодорожного концерна Deutsche Bahn с целью четкого разделения его деятельности между сегментами инфраструктуры и перевозок. Об этом заявил председатель органа Юрген Кюлинг в интервью газете Süddeutsche Zeitung.

«Группу Deutsche Bahn следует реструктурировать», – заявил он. В частности, речь идет о выведении всей железнодорожной инфраструктуры из состава концерна при обеспечении полной независимости правления и наблюдательного совета новой компании от материнской компании. Как уточняет издание, это предложение отражено в новом докладе комиссии о состоянии железнодорожной отрасли в числе прочих мер, которые властям ФРГ, по мнению экспертов, необходимо принять для «повышения конкуренции и качества работы в секторе». Документ будет представлен германскому правительству.

Кюлинг также приветствовал планы властей республики по созданию новой инфраструктурной компании под названием Infra-Go, которая должна начать свою работу в составе концерна с 2024 года. По его словам, это «важный шаг на пути к проведению всеобъемлющей реформы (железнодорожного сектора)». При этом он добавил, что реструктуризация Deutsche Bahn не должна стать «простой сменой этикетки».

Как поясняет газета, в апреле комиссия поддержала проект реструктуризации Deutsche Bahn, подготовленный оппозиционным блоком Христианско-демократического и Христианско-социального союзов (ХДС/ХСС), согласно которому сетевые, вокзальные и энергетические подразделения должны выйти из состава группы с целью их дальнейшего объединения в инфраструктурную компанию под контролем германского правительства. Подразделения, занимающиеся пассажирскими перевозками на поездах ближнего и дальнего следования, а также грузовыми перевозками, также подлежат реорганизации, но, как отмечает издание, их выделения в отдельную независимую компанию не предусматривается.

В последние годы работа Deutsche Bahn вызывала все больше нареканий со стороны германской общественности. В прошлом году уровень пунктуальности железных дорог достиг исторического минимума, сообщает газета Rheinische Post. В частности, в период с января по ноябрь с нарушением расписания на станции прибыли более трети поездов дальнего следования, а в летние месяцы этот показатель достигал 50%.

В конце марта текущего года транспортное сообщение по всей Германии было парализовано крупнейшей с 1992 года забастовкой работников железной дороги. В результате были отменены почти все рейсы в аэропортах Гамбурга, Дрездена, Дюссельдорфа, Лейпцига, Мюнхена, Нюрнберга и Франкфурта-на-Майне. В 7 из 16 федеральных земель движение на всех видах общественного транспорта было остановлено.

Источник: rzd-partner.ru, 04.07.2023

Deutsche Bahn нарушает закон о конкуренции

Федеральное антимонопольное ведомство Германии (Bundeskartellamt) заявило, что Deutsche Bahn AG (DB) нарушили закон о конкуренции из-за «злоупотребления своей рыночной властью в отношении мобильных платформ».

Мобильные платформы предоставляют интегрированные варианты продажи билетов и предлагают клиентам сравнительную информацию о маршрутах с различными видами транспорта и операторами.

Следовательно, железнодорожные транспортные услуги DB играют важную роль в их функционировании, позволяя пассажирам комбинировать железнодорожные билеты с перелетами, каршерингом, междугородними автобусными услугами и прокатом велосипедов.

Как отметил Андреас Мундт, президент Bundeskartellamt, государственная компания Deutsche Bahn, которая вертикально интегрирована от эксплуатации сети до распространения билетов, является действующим железнодорожным оператором в Германии. Услуги сторонних мобильных платформ, обеспечивающих комплексное планирование маршрутов для пассажиров, немислимы без включения предложений Deutsche Bahn и данных о дорожном движении.

«Таким образом, Deutsche Bahn подлежит контролю за злоупотреблениями в соответствии с законодательством о конкуренции и должен выполнять особые обязательства по отношению к конкурирующим платформам. Это, в частности, касается обмена данными, запретов на рекламу, вертикальных ценовых спецификаций, далеко идущих запретов на скидки и удержания различных комиссий для сторонних платформ. Без эффективного правоприменения в соответствии с законодательством о конкуренции бизнес-модели мобильных платформ не могут функционировать в конкуренции с Deutsche Bahn».

Помимо того, что Deutsche Bahn является доминирующим железнодорожным оператором, он также является мощной платформой мобильности благодаря своему онлайн-порталу bahn.de и приложению DB Navigator.

Согласно выводам Bundeskartellamt, компания использует свое ключевое положение на транспортном рынке для ограничения конкуренции со стороны сторонних мобильных платформ.

В частности, положения DB о запретах на рекламу, вертикальных ценовых спецификациях, далеко идущих запретах на скидки и удержании комиссии за осуществление процесса оплаты были признаны нарушающими законодательство о конкуренции.

Поскольку DB больше не платит мобильным платформам комиссию за организацию продажи билетов, обязательство выплачивать эту комиссию в соответствии с антимонопольными компенсационными стандартами было поднято в качестве ключевого вопроса в расследовании.

Кроме того, DB не позволяет мобильным платформам получать доступ к непрерывным и недискриминационным данным о трафике DB в режиме реального времени, что необходимо для организации и бронирования мультимодальных поездок. Сюда входят данные о задержках, отменах, дополнительных остановках, замещающих транспортных услугах, изменениях платформы и данные о серьезных сбоях.

Несмотря на то, что вступивший в силу 7 июня 2023 г. регламент ЕС о правах пассажиров на железнодорожном транспорте требует, чтобы DB обменивалась прогнозными данными с целью информирования пассажиров, Bundeskartellamt не считает, что это в достаточной степени решает проблему нарушения закона о конкуренции. Действительно, Регламент ЕС о правах железнодорожных пассажиров не охватывает все необходимые данные в режиме реального времени и не регулирует важные коммерческие и технические аспекты обеспечения доступа к данным.

Андреас Мундт отметил: «Чтобы предотвратить возможную практику DB, отдавая предпочтение своим собственным предложениям или предоставляя менее благоприятные условия в отношении доступа к прогнозным данным, необходимо официальное решение, предписывающее Deutsche Bahn прекратить участие в такой практике. DB также должна изменить ряд договорных положений, которые могут ограничить конкуренцию за счет конкурирующих мобильных платформ. Мы хотим помешать Deutsche Bahn расширить свое доминирование в пассажирских железнодорожных перевозках также на будущие рынки мобильности и сдерживать инновационных поставщиков услуг мобильности в пользу своих собственных деловых интересов».

После расследования Bundeskartellamt ввел следующие меры в отношении DB:

1. Мобильные платформы смогут использовать специфические для DB условия для онлайн-рекламы и рекламы в магазинах приложений без каких-либо договорных ограничений, налагаемых DB.

2. Онлайн-партнеры DB смогут использовать свои собственные дисконтные кампании, бонусные баллы или программы кэшбэка при продаже билетов DB. Это положит конец неравному обращению между сторонними мобильными платформами и DB, которые сама используют эти средства для рекламы своих услуг.

3. DB должна будет компенсировать поставщикам услуг мобильности на основе минимальных стандартов законодательства о конкуренции за

выполнение процессов бронирования и оплаты.

4. Правила в соответствии с регламентом ЕС о правах пассажиров в отношении предоставления данных в режиме реального времени будут дополнены, чтобы гарантировать, что доступ третьих лиц к данным является недискриминационным и сопоставимым с собственным доступом DB к данным

Это решение о прекращении нарушения законодательства о конкуренции DB направлено на стимулирование конкуренции за услуги интеллектуальной мобильности.

Тем не менее, решение Bundeskartellamt еще не является окончательным, поскольку DB может обжаловать это решение в Высшем земельном суде Дюссельдорфа в течение одного месяца.

Источник: railway-news.com, 30.06.2023 (англ. яз.)

В Сенат США повторно внесен законопроект об обеспечении надежности железнодорожных перевозок

Сенаторы Тамми Болдуин (демократ) и Роджер Маршалл (республиканец) повторно внесли на рассмотрение в верхнюю палату Конгресса США законопроект об обеспечении надежности железнодорожных перевозок (Reliable Rail Service Act). В его рамках будут уточнены «обязательства железных дорог по оказанию общественно важных услуг» (common carrier obligation), а также установлены критерии, которые будут использоваться Советом по безопасности на наземном транспорте (STB) в части оценки полноты выполнения вышеупомянутых обязательств. По словам авторов законопроекта, это «обеспечит грузоотправителям уверенность, которой им сейчас так не хватает».

Действующие определения обязательств по оказанию общественно важных услуг, согласно сенаторам, довольно размыты: «Согласно действующему законодательству, железнодорожные перевозчики должны обслуживать больше грузоотправителей только на основании «адекватного требования» – подобная практика снизила качество перевозочного процесса».

По внесенному законопроекту, STB при оценке выполнения обязательств будет руководствоваться следующими критериями:

– сокращение выделенных на маршрут поездов или частоты их следования, а также обеспечение соблюдения надлежащих сроков поставки»;

– сокращение штата по разным категориям (клерки, служба взаимодействия с клиентами, техническое обслуживание, диспетчеры), повышенная загруженность локомотивных бригад и работников, относящихся

к грузовым дворам, перевод нужных работников на должность в другом регионе;

- сокращение исправных активов, снижение качества технического обслуживания (как подвижного состава, так и инфраструктуры) на той или иной территории или по определенной категории грузоотправителей;

- отвечает ли качество перевозочного процесса требованиям заказчика и т.п.;

- обязательства грузоотправителя, запрашивающего услугу у железной дороги, в части соблюдения сроков поставки и сохранности груза.

- порядок обращения перевозчиком с активами, принадлежащими другим лицам (компаниям).

Вышеупомянутый законопроект впервые был внесен в Сенат США в сентябре прошлого года. Его поддержали около 50 компаний-грузоотправителей в сферах сельского хозяйства, обрабатывающей промышленности, производства, транспорта и т.п.

Источник: railwayage.com, 30.06.2023 (англ. яз.)

Критики ставят под сомнение необходимость независимости железнодорожной полиции от других органов правопорядка (США)

Если сотрудники железнодорожной полиции наткнутся на улику, дискредитирующую их компанию-работодателя, что они выберут – докопаться до истины или защитить доброе имя своей компании? Для некоторых семей, чьи родственники погибли в результате железнодорожных происшествий, этот вопрос не является абстрактным.

С октября прошлого года новостной сайт FreightWaves проводит опросы по данному вопросу и исследует следующую проблему: должно ли государство или третья сторона нести ответственность за обеспечение этичности и законности действий органов правопорядка (и не только частных)? Ответ на это нельзя дать в полной мере: хотя бы потому, что как минимум в США у каждой организации – своя железнодорожная полиция.

Ассоциации RAC, TCRC и 4 американские железные дороги I класса не прокомментировали соответствующий вопрос от редакции FreightWaves. При этом в TCRC отметили, что поддерживают инициативы на федеральном уровне, касающиеся компенсации ущерба и обеспечения надлежащего рассмотрения исков для семей, чьи родственники погибли в железнодорожных происшествиях.

Более успешно обратную связь сотрудники FreightWaves получали в Канаде, поскольку там ведутся кампании по формированию законодательной базы, усиливающей контроль за железнодорожной полицией.

У каждой железной дороги I класса есть полиция. Ее функция – защита инфраструктуры, активов и работников железнодорожного транспорта. Полномочия, как правило, ограничиваются территорией, которой владеет железная дорога. Офицеры этих ведомств имеют право совершать аресты, а также работать в местах возникновения происшествий вместе с экстренными службами и сотрудниками местных департаментов полиции.

У американской Union Pacific железнодорожная полиция «является органом, обеспечивающим правопорядок в рамках законов штатов, и имеющим различные полномочия (расследование, совершение ареста)». Также у ведомства есть некоторые полномочия, связанные с федеральным законодательством.

В Канаде железнодорожная полиция регулируется Актом о безопасности на железнодорожном транспорте (Railway Safety Act). Ведомства следят за исполнением Акта о транспорте в Канаде (Canada Transportation Act), а также других федеральных и региональных (на уровне провинции) законов на расстоянии до 500 м от объектов железнодорожного транспорта.

Представитель железной дороги I класса Canadian National сообщил FreightWaves следующее: «Основное направление, по которому работает полиция компании, составляет предотвращение происшествий, связанных с нарушением законодательства и правил безопасности на железнодорожных переездах, а также с переходом железной дороги в неположенных местах. Тем самым, мы защищаем жителей населенных пунктов, в которых расположена наша инфраструктура».

Как правило, работники железнодорожного транспорта охотнее взаимодействуют с железнодорожной полицией, чем с другими органами правопорядка, так как они «понимают все нюансы работы». Тем не менее, у железнодорожников тоже есть опасения по поводу этих ведомств – сразу возникает ассоциация с пинкертонами XIX века (сотрудниками одноименного частного детективного агентства и охранного предприятия, чьи услуги в том числе включали разгон забастовок рабочих).

В то же время в Канаде проводятся различные судебные разбирательства, связанные со смертями на железнодорожном транспорте. Адвокаты заявляют, что «относящиеся к делам улики часто уничтожаются или теряются». Претензии относятся как к Canadian Pacific (сейчас – СРКС), так и к Canadian National. В одном случае даже отмечается финансовое давление на истца – в результате обсуждения вопроса железнодорожной полиции дошли и до Парламента Канады.

«Мы считаем, что эту частную корпоративную полицию необходимо заменить соответствующим государственным органом, который будет финансироваться железными дорогами и подотчетен независимому гражданскому надзорному органу, – заявил Тэйлор Бакрак, член Палаты общин Парламента Канады. – Это позволит проводить беспристрастные расследования, чтобы обеспечить семьям погибших правосудие, которого они заслуживают».

Источник: freightwaves.com, 01.07.2023 (англ. яз.)

Тегеран и Эр-Рияд будут связаны сетью железных дорог

Саудовская Аравия планирует соединить Тегеран и Эр-Рияд железной дорогой. Об этом сегодня, 1 июля, сообщают «Главновости Саудовской Аравии».

Новая железная дорога пройдет через Медину и Мекку на территории Саудовской Аравии, а также через Кувейт и иракскую Басру. Масштабный проект является демонстрацией нового этапа в отношениях между Саудовской Аравией и Ираном, ранее охарактеризованного сторонами как «золотая стадия».

На Ближнем Востоке происходит «железнодорожный бум». Стремление к интеграции определяет желание стран соединять свои железнодорожные системы.

EADaily напоминает, что Ближний Восток считается одним из наименее развитых регионов мира с точки зрения интегрированности. Одной из основных причин является наличие масштабных политических противоречий между странами.

Источник: EurAsia Daily.com, 02.07.2023

Вьетнам и Китай может соединить трансграничная ВСМ

Премьер-министр Вьетнама Фам Минь Чинь в ходе официального визита в Китай на встрече с председателем КНР Си Цзиньпином предложил совместно оценить перспективы строительства высокоскоростной линии колеи 1435 мм между двумя странами.

Вьетнамская сторона высоко оценила инициативы китайского бизнеса в отношении увеличения объема инвестиций во вьетнамскую экономику и обратилась с предложением активизировать усилия по расширению рынка для

сельхозпродукции из Вьетнама, а также выразила заинтересованность в расширении квоты для транзита своих грузов по китайским железным дорогам в третьи страны.

В свою очередь, лидер КНР подчеркнул важность стратегического партнерства с Вьетнамом, в том числе, что касается увеличения импорта вьетнамских товаров, а также улучшения железнодорожной и автомобильной инфраструктуры в сообщении между странами.

Источник: bigasia.ru, 28.06.2023

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Грузинская железная дорога завершила 2022 год с рекордной прибылью

Государственная компания АО «Грузинская железная дорога» (ГЖД) закончила 2022 год с рекордной прибылью в размере 396,7 млн лари, а чистый финансовый доход составил 178,9 млн лари.

После обесценивания активов и девальвации лари в 2016 году, ГЖД столкнулась с убытками. Однако в 2021 году руководству компании удалось изменить негативную тенденцию и завершить год с прибылью, несмотря на пандемию и другие сложности.

Увеличение чистого финансового дохода в основном связано с сокращением процентных расходов после рефинансирования еврооблигаций 2021 года, а также с укреплением лари по отношению к американскому доллару.

Операционный доход компании вырос на 23% и достиг 674,8 млн лари. Положительные результаты обусловлены рекордным ростом объемов перевозок и значительным увеличением пассажиропотока, пояснили представители компании. В 2022 году выручка от грузоперевозок составила 388,4 млн лари, а доход от логистических услуг увеличился на 77% и достиг 123,1 млн лари. Выручка от пассажирских перевозок в 2022 году увеличилась практически вдвое и составила 27,4 млн лари по сравнению с 2021 годом.

ГЖД продолжает улучшать свои показатели ликвидности. К концу 2022 года свободные денежные средства на счетах компании составили 274,6 млн лари, что на 62,4 млн лари больше, чем в конце 2021 года.

Кроме того, ГЖД опубликовала результаты первого квартала 2023 года. Чистая прибыль за этот период составила 82,3 млн лари, что в 3,5 раза превышает показатели того же периода 2022 года.

Государственная компания АО «Грузинская железная дорога» является владельцем железнодорожных путей и составов. Компания предоставляет услуги по перевозке грузов и осуществляет перевалку различных грузов, преимущественно из Каспийского моря и Средней Азии на востоке до Черного моря на западе. Также ГЖД оказывает внутренние и международные пассажирские перевозки.

Источник: advis.ru, 03.07.2023

Погрузка на сети РЖД за I полугодие выросла на 0,7%

Погрузка на сети железных дорог России за I полугодие 2023 года выросла на 0,7% по отношению к аналогичному периоду прошлого года и составила 619 млн тонн. Об этом сообщили в пресс-службе холдинга «Российские железные дороги» (РЖД).

«За I полугодие 2023 года погрузка составила 619 млн тонн. Это на 0,7% больше, чем за аналогичный период прошлого года», – говорится в сообщении.

Грузооборот за шесть месяцев 2023 года вырос по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 1,4%, до 1,3 трлн тарифных тонно-км. Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии увеличился на 0,6% и составил 1,7 трлн тонно-км.

Наибольший прирост наблюдается в погрузке зерна – 15,1 млн тонн (+43,3% к январю – июню 2022 года); кокса – 5,6 млн тонн (+8,4%); строительных грузов – 66,3 млн тонн (+6,1%). При этом произошло снижение отправок лесных грузов – 13,9 млн тонн (-21,6% к I полугодию 2022 года); промышленного сырья и формовочных материалов – 14,4 млн тонн (-12,1%); химикатов и соды – 10,9 млн тонн (-9%).

Лидерами по динамике погрузки среди железных дорог за I полугодие стали Забайкальская (+26% к январю – июню 2022 года); Дальневосточная (+8,8%) и Приволжская (+6,7%) железные дороги. <...>

Источник: tass.ru, 03.07.2023

Перевозки пассажиров по железнодорожной сети в I полугодии выросли на 6,8%

Перевозки пассажиров по железнодорожной сети РФ в I полугодии 2023 года выросли на 6,8% по отношению к аналогичному периоду

прошедшего года и составили 570,8 млн человек. Об этом сообщила пресс-служба РЖД.

«В январе-июне на сети РЖД поездки совершили 570,8 млн пассажиров (+6,8%). В том числе: в пригородных поездах – 516,4 млн (+5,9%); в поездах дальнего следования – 54,4 млн (+16,2%)», – говорится в сообщении.

Пассажиروоборот на сети РЖД с начала 2023 года вырос на 13,5% к уровню прошлого года, до 58,8 млрд пассажира-километров. В пригородном сообщении пассажируоборот в январе-июне текущего года составил 15,6 млрд пассажира-километров (+6,9% к I полугодю 2022 года), в дальнем следовании – 43,2 млрд пассажира-километров (+16,2%).

В июне 2023 года перевезено 105,8 млн пассажиров, что на 0,6% ниже аналогичного показателя прошлого года. В том числе в пригородном сообщении количество отправленных пассажиров снизилось на 1,9% до 93,8 млн человек, при этом в дальнем следовании – выросло на 10,5% до 12 млн человек.

Пассажируоборот в июне 2023 года вырос на 5,9% к аналогичному периоду прошлого года и составил 13,5 млрд пассажира-километров. В пригородном сообщении пассажируоборот снизился на 2,4%, составив 3 млрд пассажира-километров, а в дальнем следовании – вырос на 8,4% до 10,5 млрд пассажира-километров.

Источник: tass.ru, 03.07.2023

ФПК приняла решение увеличить уставный капитал на 15 млрд рублей

Совет директоров «Федеральной пассажирской компании» (ФПК, «дочка» РЖД) принял решение увеличить уставный капитал на 15 млрд рублей, говорится в сообщении компании.

ФПК разместит по закрытой подписке 15 млрд акций номинальной стоимостью 1 рубль.

Цель допэмиссии – финансирование закупки пассажирских вагонов в количестве не менее 225 штук.

Министр транспорта РФ Виталий Савельев в ноябре 2022 года сообщал, что в уставный капитал ФПК будет внесено 15 млрд рублей на приобретение 225 пассажирских вагонов.

«Федеральная пассажирская компания» осуществляет почти все перевозки в России в поездах дальнего следования. РЖД принадлежит 100% минус одна акция ФПК.

Источник: Iprime.ru, 29.06.2023

ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ

До конца 2023 г на Восточном полигоне ДФО запустят поезда на 86 объектах – ДВЖД

«До конца 2023 года на 86 объектах строительства по программе модернизации Восточного полигона запланировано открытие движения поездов», – Дальневосточная железная дорога сообщает ДВЖД.

Отмечается, что на Дальневосточной магистрали с начала года по программе модернизации Восточного полигона уложено более 100 километров новых путей.

«Основной объем – 98 километров – на Байкало-Амурской магистрали в Амурской области и Хабаровском крае. Всего строительные работы сейчас ведутся на 107 объектах, включая перегоны, двухпутные вставки, станции и разъезды, подъездные пути к портам и объектам энергетики», – добавляется в сообщении.

Так, на перегоне Болен – Мони уложено более 21 километра, на разъезде Мостовом – 15, на перегонах Звонкое – Демченко и Демченко – Исакан 12 и 9 километров соответственно.

Кроме этого, уточняется, что на ДВЖД с начала года возведено 96 мостов и 59 водопропускных труб, уложено 54 стрелочных перевода.

Источник: Iprime.ru, 30.06.2023

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

Решить проблемы МТК Север-Юг можно путем создания единого оператора контейнерных перевозок

Международный транспортный коридор Север – Юг в последнее время всё чаще на слуху не только у тех, кто работает в транспортном бизнесе, но и широкой общественности. Насколько оправданы ожидания от этого проекта и как обстоят дела с использованием этого маршрута на практике мы попросили рассказать участников транспортно-логистического рынка. Сегодня своим мнением делится Федор Токарев, национальный менеджер по интермодальным транспортировкам Noytech Supply Chain Solutions.

Работает ли Ваша компания на МТК Север-Юг? Почему?

Наша компания установила надежные партнерские отношения с перевозчиками, терминалами и провайдерами всех видов сервисов на МТК Север-Юг. Благодаря нашей обширной сети, мы можем предлагать комплексные и транспортные услуги на необходимых участках маршрута, полностью удовлетворяя потребности клиентов.

Насколько это направление сейчас востребовано, для каких грузов и каких клиентов?

Исходя из нашего опыта, этот маршрут пока не является основным выбором для контейнерных перевозок. Скорее, он представляет собой альтернативу традиционным маршрутам доставки грузов, применяемую в случаях, когда это требуется нашим клиентам.

Однако мы заметили увеличение объемов экспортных грузопотоков по данному маршруту в несколько раз, включая навалы, насыпные, тарно-штучные и наливные грузы в танк-контейнерах.

С какими проблемами приходится сталкиваться, работая на этом маршруте?

Проблемы коридора прежде всего обусловлены инфраструктурными недостатками, отсутствием гармонизации таможенных процедур, нехваткой транспортных средств, санкционным давлением на участников рынка и сложностями во взаиморасчётах.

Инфраструктурные недостатки – это нестабильность сервисов на отдельных участках коридора и нехватка контейнерного оборудования для интермодальных транспортировок (в одном контейнере за одной пломбой без перетарок в пути следования).

Также стоит отметить отсутствие линейного сообщения по расписанию на Транскаспийском участке перевозки по морю, некоторые особенности причальных линий в Астрахани, заиливание канала и ограничения по осадке.

Все это, а также сложности в транзитном оформлении приводят к простоям на стыковках, где осуществляется перевалка грузов с одного вида транспорта на другой, что в итоге ведёт к увеличению транзитного времени.

Решить эти проблемы можно путем создания единого оператора контейнерных перевозок для МТК Север-Юг с возможностями контроля и обеспечения сервиса на всех участках перемещения грузов.

Также необходимо ускоренное строительство и модернизация транспортной инфраструктуры на Транскаспийском участке.

Как Вы оцениваете потенциал коридора Север-Юг?

МТК Север-Юг обладает высоким потенциалом. С учетом реализации проектов по строительству новых специализированных судов в Каспийском бассейне, введения в эксплуатацию новых терминалов в Астраханском регионе, включая специальную экономическую зону «Лотос», а также решения вопросов

непрерывного железнодорожного сообщения по западной и восточной веткам, перевозочные объемы по этому транспортному коридору будут только расти.

Источник: seanews.ru, 04.07.2023

Западный обход вокруг Саратова будет построен в 2025 году

Холдинг «Российские железные дороги» (РЖД) планирует открыть движение на всем участке западного обхода Саратовского железнодорожного узла в 2025 году, сообщили в пресс-службе компании.

«Открыть движение на всем участке планируем в 2025 году, полностью завершить работы – в 2026 году», – говорится в сообщении.

В РЖД отметили, что обход позволит снять инфраструктурные ограничения для доставки грузов по коридору Север-Юг, а также к портам Азово-Черноморского бассейна. Также транзитные поезда пойдут в обход городской жилой зоны по маршруту Сенная – Волгоград без захода на станцию «Саратов-1».

«На участке Курдюм – Липовский уже уложено 23 км пути, завершился вынос трех газопроводов и двух нефтепроводов», – добавили в холдинге.

Всего в рамках проекта РЖД планирует построить 142 км электрифицированного пути; переложить 13 км существующих газо- и нефтепроводов и установить 11 мостов.

Источник: fc-union.com, 30.06.2023

Цифровой железнодорожный пункт пропуска будет создан на российско-азербайджанской границе

Интеллектуальный погранпереход будет создан на новой станции Самур-II, которую РЖД строят в рамках проекта реконструкции ЖДПП Дербент.

Он расположен на границе между Россией и Азербайджаном и обеспечивает обработку грузов, следующих по западной ветке МТК «Север – Юг».

Реализацию проекта обсудили 29-30 июня в Минводах представители РЖД, Северо-Кавказского таможенного управления ФТС России и Росгранстроя.

Рассмотрены вопросы:

– оснащения пункта пропуска современными техническими средствами таможенного контроля;

– интеграции информационных систем госорганов и железнодорожного перевозчика;

– технологические аспекты пропуска грузовых поездов.

Создание цифрового пункта пропуска позволит ускорить прохождение грузов через границу за счёт автоматизированной обработки данных.

Источник: advis.ru, 03.07.2023

На астраханской верфи начали строить еще два сухогруза-контейнеровоза

На производственной площадке «Лотос» Южного центра судостроения и судоремонта (ЮЦСС) состоялась торжественная церемония закладки двух сухогрузных судов (контейнеровозов) проекта 00108. Контракт на строительство и поставку четырех судов этой серии подписан с АО «ГТЛК», сообщает пресс-служба ОСК.

Почетными участниками церемонии стали вице-губернатор-председатель правительства Астраханской области Олег Князев, руководитель Нижне-Волжского филиала ФАУ «Российское Классификационное Общество» Виктор Лищук, генеральный директор ООО «КМК» Дмитрий Рындин и другие.

«В начале мая судостроители завода «Лотос» приступили к реализации масштабного проекта по строительству серии контейнеровозов проекта 00108, адаптированных под условия Каспийского моря. Сегодня мы закладываем еще два судна этой серии. Реализация данного проекта является важнейшим элементом для развития международного транспортного коридора «Север-Юг», – сказал О. Князев.

«По традиции глава ЮЦСС и гости прикрепили закладную доску к днищевой секции третьего контейнеровоза (строительный номер 1083). Дать старт строительству четвертому судну (строительный номер 1084) этой серий представилось заслуженным судостроителям завода, чей стаж работы на предприятии составляет порядка 30 лет и более», – говорится в пресс-релизе.

Суда проекта 00108 предназначены для перевозки до 531 контейнера международного стандарта, в том числе 72 рефрижераторных контейнеров. В грузовых трюмах и на люковых закрытиях предусматривается перевозка генеральных и навалочных грузов.

Проект разработан специально с учётом особенностей эксплуатации судна в морских районах, но при этом является универсальным решением. Суда могут эксплуатироваться в морских районах R2 в соответствии с классом Российского классификационного общества, а также на внутренних водных

путях РФ с учетом ограничений по габаритам и осадке, включая Волго-Балтийский водный путь и Волго-Донской судоходный канал.

Основные технические характеристики:

наибольшая длина судна – 141 м;

ширина – 16,9 м;

высота борта – 6,3 м;

объем грузовых трюмов – 12 тыс. куб. м;

дедвейт в море – 9,2 тыс. тонн (при осадке 5,3 м), в реке 5 тыс. тонн (при осадке 3,6 м);

скорость – 10 узлов.

Источник: seanews.ru, 30.06.2023

Контейнерооборот Каспийского бассейна в мае 2023 вырос в 2,8 раза

В мае 2023 года контейнерооборот портов Каспийского бассейна увеличился относительно показателя мая прошлого года в 4,6 раза.

Согласно данным аналитического онлайн-сервиса SeaNews ПОРТСТАТ, экспорт и импорт выросли в 4,7 раза. В каботаже было перевалено в 2,9 раза больше, чем годом ранее.

Доля Каспийского бассейна в общем контейнерообороте всех морских портов России в мае 2023 года соответствовала 0,4%.

Груженных контейнеров было обработано в 4 раза больше, чем в мае 2022 года. Груженных рефконтейнеров не было.

52,7% груженных контейнеров прошли в импорте, 45,1% – в экспорте, 2,2% – в каботаже.

Перевалка порожних контейнеров выросла в 8,4 раза.

В отчетном месяце доля порта Астрахань в общем контейнерообороте Каспийского бассейна составляла 74,1%.

Источник: seanews.ru, 04.07.2023

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА

Новый грузовой коридор будет образован на юго-востоке США

Железные дороги I класса Canadian Pacific Kansas City (CPKC) и CSX Corporation достигли соглашения о приобретении компании Genesee и Wyoming

(G&W) для создания нового грузового коридора, который соединит Юго-Восточный регион США с Техасом и Мексикой.

После завершения сделки СРКС и CSX приобретут или будут эксплуатировать участки железной дороги Меридиан и Бигби (MNBR) в штатах Алабама и Миссисипи.

MNBR проходит между Меридианом, штат Миссури, и Монтгомери, штат Алабама, и в настоящее время эксплуатируется на основе сочетания соглашений о владении и эксплуатации инфраструктуры.

По словам президента и исполнительного директора СРКС Кита Крила, это стратегическое приобретение расширит возможности доставки интермодальных, автомобильных и других грузов и обеспечит новый эффективный коридор, который соединит растущие рынки Мексики, Техаса и Юго-востока США. Благодаря новому коридору можно увеличить грузооборот, переведя больше перевозок с автомагистралей на железную дорогу.

Источник: railway-technology.com, 03.07.2023 (англ. яз.)

В порту Варна будет построен новый мультимодальный терминал (Болгария)

Европейский инвестиционный банк (ЕИБ) предоставит кредит в размере 50 млн евро на строительство нового терминала для зерновых и сыпучих грузов в болгарском порту Варна. Соглашение подписано с логистическим центром Варны (AED). Финансирование осуществляется в рамках программы InvestEU.

AED входит в состав Buildcom Group – крупнейшего в Болгарии производителя подсолнечного масла и зернотрейдера. Предполагается, что терминал приступит к работе во втором квартале 2026 г. Здесь планируется построить новый причал, силос и другие складские помещения, а также железнодорожный и автомобильный подъездные пути.

По информации Еврокомиссии, будущий зерновой терминал будет способствовать усилению продовольственной безопасности, развитию перевозок зерна морским транспортом с меньшими выбросами углекислого газа, а также ускорит экономический рост в регионе за счет улучшения доступа местных сельскохозяйственных производителей к международному рынку.

Роль порта Варна в качестве важного транспортного хаба возрастает и в контексте реализации проекта Sea2Sea, предусматривающего строительство двухпутной электрифицированной железной дороги между греческим портом Салоники и дунайским портом Русе в Болгарии.

До пересечения границы с Болгарией линия будет проходить через

греческие порты Кавала и Александруполис на Эгейском море и затем через черноморские порты Бургаса и Варны достигнет Русе на Дунае. В настоящее время Греция инвестирует примерно 3 млрд евро в строительство железнодорожной инфраструктуры в направлении границы с Болгарией. Национальный оператор инфраструктуры железных дорог Болгарии (NRIC) в феврале 2023 г. приступил к тендерным процедурам на проектирование и строительство терминального комплекса в Русе. Стоимость этого проекта оценивается примерно в 27 млн евро (54,1 млн болгар. левов).

Источник: railfreight.com, 29.06.2023 (англ. яз.)

Открыто движение грузовых поездов по железнодорожному маршруту Чанчунь – Москва в рамках международных железнодорожных грузоперевозок Китай – Европа

30 июня из города Чанчунь отправился поезд с автомобильными запчастями, электронными компонентами, машиностроительной продукцией и изделиями легкой промышленности. Через 15 дней данный поезд прибудет в Москву.

По сообщению, открытие движения поездов по данному железнодорожному маршруту расширяет канал внешней открытости города Чанчунь и позволяет доставлять качественные и дешевые китайские товары в Россию и в Европу.

Грузовые поезда, следующие в рамках международных железнодорожных грузоперевозок по маршрутам Китай – Европа, ускоренными темпами укрепляют взаимосвязи между китайской северо-восточной провинцией Цилинь и Европой. Движение поездов по маршруту Чанчунь – Маньчжоули-Европа, который проходит через Сибирь, Брест, Варшаву и Нюрнберг, позволяет сократить время доставки китайских товаров в Европу более чем на 20 дней, по сравнению с перевозкой товаров морским транспортом.

Источник: russian.people.com.cn, 03.07.2023

В Ухане отмечен рост числа грузовых поездов Китай – Европа в первом полугодии 2023 года

В первом полугодии 2023 года в Ухане (административный центр провинции Хубэй, Центральный Китай) было обслужено 560 поездов в рамках

железнодорожных грузовых перевозок Китай – Европа, что больше показателя в 538 поездов по итогам 2022 года, сообщило Уханьское управление Китайской государственной железнодорожной корпорации (China Railway Wuhan Bureau Group Co., Ltd.).

За первые 6 месяцев 2023 года из города Ухань отправилось 128 грузовых поездов Китай – Европа, а в Ухань прибыло 432 поезда, при этом максимальное число поездов обратного следования, зарегистрированных в городе в течение суток, равнялось семи.

В Ухане грузовые поезда Китай – Европа были запущены в 2012 году. В настоящее время Ухань является частью 48 международных логистических каналов, соединяющих 112 городов в 40 странах и регионах, что делает город важным транспортным коридором для развития внешней торговли между китайскими и зарубежными компаниями.

Помимо увеличения числа грузовых поездов Китай – Европа, за последние годы в Ухане также увеличился ассортимент товаров, перевозимых этими поездами. Основными экспортными товарами являются электронные компоненты, автозапчасти, чай и цитрусовые, а из Европы импортируют сухое молоко, красное вино, мебель и т.д.

Источник: russian.people.com.cn, 04.07.2023

«РЖД Логистика» расширяет географию отправок сборных грузов из Китая, Индии и ОАЭ

АО «РЖД Логистика» совместно с партнерами развивает мультимодальные и прямые железнодорожные маршруты отправок сборных грузов (LCL) из Китая, Индии и ОАЭ через Дальний Восток в любой регион России.

На восточном направлении мелкие партии товаров принимаются к отправке из основных портов Китая (Шанхай, Нинбо, Гуанчжоу, Шэньчжэнь и Циндао) с последующим переформированием грузов на консолидационном складе во Владивостоке и доставкой по железной дороге или автомобильным транспортом в регионы России.

Отправка сборных грузов из Индии в регионы России будет осуществляться из порта Нава-Шева через Владивосток. При необходимости может быть организована «первая миля» доставки из Нью-Дели, Ахмадабада и других индийских городов.

География сервиса также будет включать Объединенные Арабские Эмираты с возможностью отправки груза объемом от 1 м³ (1000 кг) из порта

Джебель-Али.

В прямом железнодорожном сообщении перевозка сборных грузов в Россию осуществляется из всех промышленных центров Китая через обширную сеть консолидационных складов (Циндао, Тяньцзинь, Шанхай, Нинбо, Сучжоу, Сиань, Чэнду, Шэньчжэнь, Гуанчжоу и другие). Особенно перспективным с точки зрения сроков обработки и выдачи сборных грузов по прибытию является маршрут Чэнду – Селятино.

«Новые маршруты доставки товаров помогают отечественному малому и среднему бизнесу сохранять конкурентоспособность и эффективность в текущих условиях, именно поэтому «РЖД Логистика» уделяет особое внимание расширению географии отправок в рамках сервиса по перевозке сборных партий груза. Одна из наших главных задач сегодня – предложить импортерам широкие возможности доставки продукции в соответствии с актуальными запросами, которые включают транспортировку груза из Китая, Индии и стран Персидского залива», – отметил директор по контейнерным перевозкам АО «РЖД Логистика» Александр Сиверцев.

Источник: rzdlog.ru, 03.07.2023

«Транс Синергия» запустила регулярный сервис из Турции в Казахстан через Новороссийск

Интермодальный контейнерный оператор «Транс Синергия» организовал мультимодальный контейнерный сервис по маршруту Стамбул (Турция) – Новороссийск (Россия) – Алматы (Казахстан), об этом рассказал директор по продажам «Транс Синергии» Александр Ахмедов.

По его словам, сервис запущен в июне текущего года на базе действующей морской линии «Транс Синергии» из Стамбула в Новороссийск. После прибытия контейнеров в порт Новороссийск на терминал «Новорослесэкспорт» (входит в группу НМТП), их перегружают на фитинговые платформы и в составе поезда через российско-казахский железнодорожный пункт пропуска Озинки – Семиглавый Мар отправляют на станцию Бурундай (Алматы, Казахстан). Транзитное время от турецкого порта до Алматы – 25 дней. Регулярность отправок – 1 раз в неделю.

Как ранее сообщалось, с июля компания почти в 4 раза увеличила вместимость своей морской линии между Новороссийском и Стамбулом, поставив на нее контейнеровоз GREETJE вместимостью 420 TEU (ранее на линии работало судно вместимостью 112 TEU).

«Транс Синергия» – интермодальный контейнерный оператор,

осуществляющий внутрироссийские и международные перевозки любых грузов. В управлении компании более 8 тыс. 40-футовых контейнеров High cube, а также более 5 тыс. фитинговых платформ.

Источник: infranews.ru, 03.07.2023

Трансконтейнер на фоне роста перевозок в РФ на восток отмечает перспективы портов юга и Балтики

После разворота логистики на восток объем контейнерных перевозок в России в восточном направлении за пять месяцев 2023 года увеличился на 38% по сравнению с аналогичным периодом 2021 (более репрезентативного - ИФ) года, сообщил первый вице-президент ПАО «Трансконтейнер» (МОЕХ: TRCN) Виктор Марков.

«Суммарный объем контейнерных перевозок (за пять месяцев 2023 года - ИФ) на Восток вырос на 38%. Понимая ограниченные возможности Восточного полигона, я хотел бы попытаться ответить на вопрос, где и как вывозить. Есть ли дополнительные возможности помимо Восточного полигона», – сказал Марков в ходе «Логистической гостиной» на X Международном сибирском транспортном форуме в Новосибирске.

В частности, первый вице-президент прокомментировал ситуацию в портах Северо-Запада РФ. За пять месяцев 2022 года объем перевалки в этих портах составил около 50 тыс. TEU, что почти в два раза меньше, чем за аналогичный период 2021 года. Он отметил тенденцию к восстановлению рынка на Северо-Западе – на место ушедших европейских морских линий приходят новые российские и китайские игроки. Важным трендом восстановления в регионе также являются ставки морского фрахта, которые с конца 2022 года по настоящий момент снизилась более чем в два раза. По словам Маркова «фрахт имеет дальнейший тренд к снижению, именно это будет залогом восстановления перевозок через Северо-Запад».

Вторым направлением, которое «нужно стимулировать», по мнению Маркова является коридор через Казахстан. Так, импортные перевозки через этот коридор за пять месяцев 2023 года в сравнении с аналогичным периодом 2021 года выросли в пять раз и составили 198 тыс. TEU, экспортные – выросли в два раза. При этом по словам Маркова, «по этому коридору у нас есть хороший резерв».

«Перевозки через Азово-Черноморский бассейн мы также считаем очень перспективными. В целом 2022 год показал падение как в экспорте, так и в импорте по этому коридору, но вместе с тем в 2023 году импорт уже растет на

36%, экспорт – на 12%», – отметил он.

Также, по словам Маркова, прорабатываются новые маршруты через Азово-Черноморский бассейн, в том числе в сообщении с Юго-Восточной Азией, в первую очередь с Китаем.

Источник: interfax.ru, 29.06.2023

«Евросиб» увеличил мощность ТЛЦ в Новосибирске на 80% до 180 тыс. TEU в год

Компания «Евросиб СПб-транспортные системы» нарастила мощность транспортно-логистического центра «Новосибирск» на 80% до 180 тыс. TEU в год, в том числе емкость контейнерной площадки выросла с 4,5 тыс. TEU до 7,5 тыс. TEU.

Проект модернизации терминала «Евросиб» реализует с 2019 года. За это время протяженность железнодорожных путей увеличена до 8,1 тыс. м. Полностью обновлена перегрузочная техника: ранее приобретено 5 ричстакеров фирмы Kalmar, а в этом году компания закупила новые ричстакеры китайской фирмы XCMG.

Полностью завершить проект модернизации терминала «Евросиб» планирует в 2025 году, однако дальнейшее наращивание мощностей будут во многом зависеть от спроса со стороны клиентов. Если годовой уровень обработки превысит 150 тыс. TEU, появится необходимость в приобретении дополнительной техники – козловых кранов, тягачей. При таких условиях к 2026 году мощность терминала увеличится до 250 тыс. TEU в год, – пояснили в «Евросиб».

ТЛЦ «Евросиб-Терминал-Новосибирск» введен в эксплуатацию в 2008 году и специализируется на работе с контейнерами, в том числе с танк-контейнерами и рефконтейнерами. Площадь терминала 30,8 га, контейнерной площадки 12,7 га.

Кроме логистического комплекса «Евросиба» в Новосибирске работают еще два контейнерных терминала под управлением «Трансконтейнера» и группы FESCO. В сентябре 2023 года ожидается запуск еще одного ТЛЦ «Сибирский», который строит компания «Фининвест» Александра Кахидзе.

Источник: infranews.ru, 30.06.2023

Якутия выбилась из плана по перевозке угля по Восточному полигону

Угольная отрасль Якутии сталкивается с сокращением экспортных поставок по железной дороге, по данным ОАО «РЖД» за первое полугодие 2023 года. Объем отгруженного твердого топлива составил 12,6 млн тонн, что на 0,8% меньше по сравнению с предыдущим годом. Главной причиной этого снижения является непредоставление мощностей недропользователями.

В то же время, отгрузки угля из других регионов в восточном направлении выполнены в соответствии с планом. Из Кемеровской области было вывезено 26,8 млн тонн твердого топлива. То есть, квота была выполнена в полном объеме. Схожая картина наблюдалась в:

Хакасии – 3,1 млн тонн (103,6%);

Бурятии – 4,5 млн тонн (112,3%);

Туве – 300 тыс. тонн (101,2%).

В настоящее время все регионы, для которых правительство установило поручения по организации экспорта угля, заключили соглашения с ОАО «РЖД» относительно гарантированных объемов. Они включают минимальные партии, а также индикативные показатели, которых необходимо достичь. Индикатив зависит от изменений в структуре перевозимых грузов.

Российские угольщики стремятся нарастить экспорт твердого топлива. Так сообщалось о намерениях Кузбасса увеличить объемы поставок в страны Индийского океана и ЮВА. Однако, доступные транспортные мощности остаются одним из основных сдерживающих факторов для таких инициатив.

В планах ОАО «РЖД» на 2023 год – перевезти 105,7 млн тонн угля по Восточному полигону. Это свидетельствует о стремлении компании к развитию и повышению объемов перевозок угля в регионе.

Источник: news.rambler.ru, 04.07.2023

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

Великобритания: 53 железнодорожные станции региона Юго-Восточная Англия планируется оснастить устройствами для бесконтактной оплаты банковскими картами и смартфонами

В регионе Юго-Восточная Англия планируется до конца 2024 г. установить систему бесконтактной оплаты при помощи смартфонов и банковских карт на 53 железнодорожных станциях.

На реализацию данного проекта правительством Великобритании было выделено 20 млн фт. ст. (25,4 млн долл. США), основная его цель – обеспечить более высокий уровень комфорта десятков тысяч пассажиров региона.

Функция бесконтактной оплаты «Pay As You Go» уже доступна более чем на 350 станциях лондонской сети железнодорожных линий, а также частично на юго-восточном направлении от Рединга и аэропорта Гатвик до Шенфилда и Велвин Гарден Сити. Работы будут проводиться в партнерстве с Департаментом транспорта Лондона (Transport for London, TfL), компаниями C2C, Southeastern, South Western Railway, London Northwestern, а также Chiltern. По завершении реализации данного проекта общее количество станций, оснащенных системой бесконтактной оплаты смартфонами и банковскими картами, в Англии превысит 400.

Источник: globalrailwayreview.com, 04.07.2023 (англ. яз.)

Великобритания: Great Western Railway проводит испытания информационной панели, разработанной компанией Whoosh

Компания-оператор Great Western Railway проводит тестирование информационной панели, разработанной технологической компанией Whoosh, которая дает возможность пассажирам в режиме реального времени получать информацию о поездке.

Согласно плану, тестирование займет в общей сложности 4 месяца, оно будет проводиться на борту трех поездов, а также на двух станциях – Patchway и Newton Abbot.

Для того, чтобы воспользоваться новой технологией, пассажиру необходимо просканировать уникальный QR-код – они находятся на станциях и на борту поездов. После этого они получают доступ к полной информации о поездке, включая данные о станции, дальнейшем маршруте. Предусмотрена возможность переключения на валлийский язык.

Запатентованная компанией Whoosh функция, получившая название «Tell us» («Расскажите нам») дает возможность пассажирам и членам персонала сообщать о каких-либо проблемах и неисправностях, с которыми они столкнулись.

По мнению основателя и генерального директора компании Whoosh Эдмунда Колдекотта (Edmund Caldecott), новая технология позволит пассажирам в режиме реального времени получать информацию о поездке даже на тех станциях, где не установлены экраны.

Источник: railwaygazette.com, 04.07.2023 (англ. яз.)

Финансирование для первого частного оператора VCM Le Train (Франция)

Первый частный оператор VCM Le Train объявил, что четыре новые компании присоединятся к Crédit Mutuel Arkéa и Crédit Agricole Charente-Périgord в качестве инвесторов. Последние две компании стали участниками проекта в мае 2022 г. Собранные средства позволят профинансировать информационные системы Le Train, в частности приобретение и внедрение систем инвентаризации и бронирования, а также запуск плана обучения проводников, машинистов и сотрудников отделов продаж.

Первой из четырех компаний является AQUITI Gestion – управляющая компания, специализирующаяся на предпринимательстве во французском регионе Новая Аквитания. Вторая – «Шаранта-Перигор Экспансия», местная дочерняя компания Crédit Agricole Charente-Périgord, занимающаяся частными инвестициями. Третьей является NASO – фонд, созданный в 2017 г. регионом Новая Аквитания, а четвертой – Tudigo X Le Train.

По словам управляющего директора Le Train Алена Гетро – это новый шаг, который оператор предпринял в структурировании своей деятельности. Уверенные в актуальности дорожной карты, которую мы амбициозно и решительно внедряем в течение нескольких недель – все наши усилия сосредоточены на новом предложении высокоскоростной мобильности, призванной облегчить низкоуглеродные поездки.

Получив лицензию на эксплуатацию в декабре 2022 г., Le Train заключила соглашение на сумму 300 млн евро в 2023 г. с испанским производителем поездов Talgo о закупке 10 одноуровневых высокоскоростных поездов Avrii. Оператор планирует начать предоставление перевозочных услуг к декабрю 2025 г.

Предлагаемые направления обслуживания будут включать 11 городов, в том числе Ренн, Нант, Анже, Тур, Ла-Рошель, Пуатье, Ангулем, Ньор, Аркашон, Бордо и Пессак-Алуэтт.

Le Train намерена, начиная с первого года работы, ежедневно запускать 50 поездов в регионе Гранд-Уэст, чтобы удовлетворить спрос более чем 3 млн пассажиров, отправляющихся из Аркашона – Бордо – Ангулема – Нанта.

Источник: railtech.com, 03.07.2023 (англ. яз.)

«Туркменские железные дороги» возобновили продажу билетов в вагоны VIP класса

Агентство «Туркмендемирйоллары» («Туркменские железные дороги»)

возобновило рейсы на поездах с повышенным уровнем обслуживания.

Как сообщили Turkmenportal в пресс-службе агентства, продажа билетов для пассажирских вагонов класса VIP уже началась в кассах вокзала, а в скором времени билеты также можно будет приобрести на сайте railway.gov.tm.

VIP вагон предлагает для пассажиров дополнительный комфорт: ужин, безалкогольные напитки, чай или кофе (по желанию). Пассажиры обеспечиваются одноразовыми полотенцами, тапочками, одеялом высокого качества. Купе VIP вагона рассчитано на проезд четырех человек.

Помимо этого, к услугам пассажиров предлагается бесплатный доступ к мультимедийной развлекательной системе через Wi-Fi.

Источник: turkmenportal.com, 03.07.2023

ФПК запустит новый туристический маршрут «Каспийские жемчужины» с 9 сентября

Федеральная пассажирская компания (ФПК, входит в РЖД) запустит из Саратова с 9 сентября текущего года новый туристический маршрут «Каспийские жемчужины». Об этом сообщила пресс-служба компании.

«Представляем новый туристический маршрут «Каспийские жемчужины». 9 сентября региональный турпоезд отправляется из Саратова в Махачкалу (Кизилюрт), Каспий и Астрахань», – говорится в сообщении.

Туристы смогут отправиться в путешествие с 9 по 13 сентября.

Источник: tass.ru, 04.07.2023

Туристический ретропоезд запустили в Нижнем Новгороде

В Нижнем Новгороде запустили ретропоезд на паровозной тяге. В пресс-службе Горьковской железной дороги сообщили, что состав курсирует по выходным дням от железнодорожного вокзала Нижнего Новгорода до проспекта Гагарина.

Это совместный проект Горьковской железной дороги, Волго-Вятской пригородной пассажирской компании и регионального министерства транспорта.

В состав ретропоезда входит исторический паровоз П-36, он может развивать скорость до 125 км/час. Паровоз был отреставрирован после 25 лет музейного хранения. Также туристический поезд укомплектован новыми вагонами с эргономичными креслами.

Поезд останавливается на следующих станциях: Нижний Новгород-Сортировочный, Петряевка, Стригино, Окская, Кудьма, Окский Берег, Ройка, Большая Ельня, Анкудиновка.

Стоимость проезда в ретропоезде соответствует стоимости билета в пригородных поездах на данном маршруте.

Источник: nn.rbc.ru, 04.07.2023

На Дальнем Востоке появится туристический «Комсомольский экспресс»

РЖД в июле 2023 года запускают новый туристический поезд «Комсомольский экспресс» на Дальнем Востоке, сообщила компания.

Путешественники будут отправляться на поезде из Хабаровска по пятницам в 21.05 (21 июля, 25 августа и 15 сентября) и возвращаться обратно по понедельникам в 06.03.

За два экскурсионных дня туристы увидят самые знаковые достопримечательности Комсомольска-на-Амуре и его окрестностей. В их числе – экспоцентр авиазавода им. Ю.А. Гагарина, музей Комсомольского судостроительного завода, галерея современного искусства «Метаморфозы», геологический музей, хребет Мяо-Чан, озеро Амут (входит в пятерку красивейших озер России).

«Турпакет включает в себя билеты на поезд, трансфер, питание, экскурсии и страховку», – добавляется в сообщении.

Источник: ria.ru, 29.06.2023

ЦППК запустила формат путешествий по принципу «все включено»

Фирменные экспрессы до конца июля отвезут путешественников в Тулу и Калугу по тарифу «все включено». Об этом сообщили в пресс-службе Центральной пригородной пассажирской компании (ЦППК).

«Компания сформировала для своих пассажиров уникальные туры в Тулу и Калугу на один день или же на все выходные. В программу уже включены проезд на всех видах транспорта, питание с проживанием, билеты в необычные музеи, увлекательные экскурсии и познавательные мастер-классы», – значится в сообщении.

Новый формат путешествий ЦППК подразумевает как однодневные, так и двухдневные путешествия по городам России. Маршруты планируется регулярно обновлять. Все подробности и запись на экскурсии – на сайте

goseewow.com/puteshestviya .

«В экскурсионной программе ЦППК по Калужской области сразу три музея: космонавтики, котлов и произведений искусства из вторсырья. В программу также входит посещение парка птиц «Воробьи», где живут сотни удивительных птиц и зверей: от фламинго и орлов до зубров. А еще гостей ждет экскурсия по Боровску, одному из старейших и самобытных городов России», – добавили в компании.

Фирменный экспресс отправляется с Киевского вокзала в 07:45 по субботам (двухдневный тур) и воскресеньям (однодневный тур) до конца июля. Также в этот месяц в 06:59 по субботам и воскресеньям (однодневный тур) и в 17:34 по пятницам (двухдневный тур) отправляется другой фирменный экспресс с Курского вокзала.

«В Туле пассажиры ЦППК прогуляются вдоль стен и башен местного кремля, зайдут на красивую набережную и увидят, как когда-то жили обитатели древней деревни. В городе мастеров туристов обучат искусству лепки знаменитых тульских пряников. Им также покажут горные «марсианские» пейзажи Кондуков, построенный сыном Екатерины II дворец и не только», – заключили в ЦППК.

Источник: tass.ru, 29.06.2023

Туристические паровозы начинают курсировать на кругобайкальской железной дороге

На Кругобайкальской железной дороге с 8 июля начнутся перевозки туристов поездами на паровозной тяге, сообщила Восточно-Сибирская железная дорога (филиал РЖД).

– Ретро-поезда будут курсировать с июля по сентябрь от станции Слюдянка по субботам, обратный маршрут по воскресеньям, – говорится в сообщении.

Кроме этого, с 7 июля в направлении Кругобайкальской железной дороги начнет курсировать туристический поезд «Байкальский экспресс». Поездка будет проходить в формате «отель на колесах», когда ночь пассажиры проводят в поезде, а день могут посвятить знакомству с достопримечательностями.

По пятницам состав отправляется со станции Иркутск-Пассажирский, обратно со ст. Байкал возвращается в воскресенье. Этим летом «Байкальский экспресс» совершит пять рейсов по КБЖД.

Источник: flashsiberia.com, 04.07.2023

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Renfe реализовала опцион с CAF на поставку электропоездов стоимостью 190 млн евро

Испанский национальный перевозчик приобретет еще 32 электропоезда Media Distancia (рис 1) у испанского машиностроительного концерна на сумму 190 млн евро. Этот заказ реализуется в качестве опциона по октябрьскому контракту компаний, по которому CAF уже производит 28 электропоездов для перевозчика.



Рис. 1. Электропоезд Media Distancia

Поставка будет включать 24 трехвагонных и 8 четырехвагонных электропоездов Media Distancia, которые будут курсировать на испанской сети железных дорог со скоростью до 200 км/ч. Также по условиям контракта CAF обеспечит поставку запасных частей и техническое обслуживание подвижного состава в течение 15 лет.

Таким образом, Renfe приобретет 60 электропоездов Media Distancia у CAF общей суммой 470 млн евро. Кроме того, испанский машиностроительный концерн выполняет для Renfe заказ на 29 пассажирских поездов Cercanías, полученный в марте этого года, стоимостью 192 млн евро.

Источник: t.me, 03.07.2023

Лондон: поезда CAF для автоматизированной линии метро

Администрация Transport for London (TfL) воспользовалась опцией к контракту, заключенному с компанией CAF в 2019 г., на поставку еще 11 поездов стоимостью более 90 млн евро для автоматизированной линии облегченного метро Docklands Light Railway (DLR). Новые пятивагонные поезда серии B23, дополнив ранее заказанные 43 ед., позволят увеличить провозную способность линии DLR более чем на 60%. Пассажироместимость нового поезда выше на 10%, чем заменяемого. Ввод в эксплуатацию будет проводиться поэтапно, с 2024 по 2026 г.

Обновление подвижного состава линии DLR финансируется из государственного фонда жилищного строительства (Housing Infrastructure Fund).

Все поезда с удобными сквозными проходами будут оснащены современными системами кондиционирования и информирования пассажиров в режиме реального времени, зарядками для мобильных устройств; предусмотрены многофункциональные зоны для размещения детских колясок, велосипедов и багажа, а также места для пассажиров на инвалидных креслах.

Первые два поезда производства CAF уже проходят испытания, предшествующие вводу в эксплуатацию.

Автоматизированная линия DLR протяженностью 38 км с 45 станциями ежегодно пропускает более 90 млн чел., являясь самой загруженной системой городского рельсового транспорта Великобритании.

Источник: zdmira.com, 05.07.2023

Германия: двухэтажный вагон «Поезда идей» вводят в регулярную эксплуатацию

Баварский пассажирский оператор Südostbayernbahn, входящий в состав железных дорог Германии (DB), объявил о вводе с 3 июля 2023 г. в эксплуатацию двухэтажного вагона «Поезда идей» (рис. 2). Вагон будет курсировать в составе одного из региональных поездов между главным вокзалом Мюнхена и городом Мюльдорф-ам-Инн, расположенным к востоку от баварской столицы, неподалеку от границы с Австрией. Протяженность этого маршрута составляет около 80 км, поезд с инновационным вагоном будет обращаться по нему несколько раз в день.



Рис. 2. Интерьер двухэтажного вагона «Поезда идей»

В двухэтажном вагоне «Поезда идей» оператора Südostbayernbahn реализованы 10 инноваций, включая одноместные купе, семейную зону, зону релакса и др. Эти инновации DB намерены постепенно внедрять в перспективных поездах региональных сообщений и городских железных

дорог. Впервые этот вагон был продемонстрирован на выставке InnoTrans 2022 в Берлине осенью 2022 г., а летом 2021 г. DB показали макет «Поезда идей» для городских железных дорог.

Источник: golosinfo.com, 01.07.2023

Stadler получила второй заказ на водородные поезда



Рис. 3. Рендер водородного поезда Stadler для транспортной компании Сардинии ARST.

Италия: Производитель был признан победителем двух тендеров на поставку в общей сложности 12 двухвагонных узкоколейных поездов для пассажирского перевозчика Калабрии FC и транспортной компании Сардинии ARST (рис. 3).

Обе компании заказали по 6 поездов за 78 млн евро, которые смогут развивать максимальную скорость 100 км/ч и будут вмещать 170 пассажиров. В обоих заказах подвижной состав должен быть поставлен до конца 2026 года.

Первый контракт на поставку одного водородного поезда FLIRT H2 Stadler получила в 2019 году от транспортной администрации американского округа Сан-Бернардино. В сентябре прошлого года был реализован опцион еще на 4 машины.

В свою очередь, первым производителем, который поставит водородные поезда в Италию, станет Alstom. Компания реализует заказ на поставку в Ломбардию 6 таких машин на платформе Coradia Stream. Ожидается, что они начнут вводиться в эксплуатацию с 2024 года.

Источник: rollingstockworld.ru, 30.06.2023

Stadler сократил производство в Белоруссии, но продолжает обслуживание по текущим контрактам

Швейцарский машиностроительный концерн Stadler подтвердил Railway Technology, что значительно сократил работу на своем заводе ЗАО «Штадлер

Минск» в Фаниполе, однако предприятие по-прежнему обслуживает контракты, заключенные до февраля 2022 года.

В июне 2022 года Stadler поставил в страну 10 поездов Flirt в рамках сделки, заключенной в 2019 году. «В строгом соответствии со всеми санкциями завод в Белоруссии продолжает оказывать услуги, которые требуются в рамках обработки имеющихся заказов на подвижной состав, полученных Stadler до февраля 2022 года», – отметили в компании.

Как сообщали в марте 2022 года, часть сборочных операций с предприятия под Минском будет перенесена в Польшу и Швейцарию, а численность сотрудников завода сократится с 1700 до 700-800 человек. Одной из причин сокращения производства стало прекращение из-за пакета западных санкций поставок на завод электронных комплектующих: кондиционеров поездов, систем информирования пассажиров, силовых преобразователей и трансформаторов, которые были необходимы для ряда операций по сборке подвижного состава.

Источник: techzd.ru, 28.06.2023

Skoda выходит на рынок Африки: заключен первый контракт на капремонт 280 тепловозов для Египта

Египетские национальные железные дороги (ENR) заключили с чешским машиностроительным концерном два контракта на общую сумму не менее 1 млрд евро. Первый включает восстановление и капитальный ремонт с продлением срока службы на 15-20 лет не менее 280 тепловозов в течение 9 лет, а второй – их техническое обслуживание сроком до 15 лет.

В локомотивах ENR будут капитально отремонтированы приводы и пневматические системы, комплексно модернизированы их тормозные системы и электропроводка. В кабинах машинистов будут установлены новые панели управления. Также будет проверена и модифицирована система управления поездом TCMS.

Это первый контракт Skoda Group на африканском континенте. Представитель компании сообщил, что первые два прототипа египетских локомотивов будут модернизированы на производственно-сервисной площадке Skoda в Шумперке (Чехия), но после этого работы по контракту будут производиться в Египте. Для этого специалисты компании проведут обучение сотрудников на местных площадках

Источник: techzd.ru, 28.06.2023

Скорость китайских поездов превысила 450 км/ч

Китайские скоростные поезда CR450 (рис. 4) достигли скорости в 453 км/ч в ходе тестовых испытаний, сообщил в субботу национальный железнодорожный оператор China State Railway Group.



Рис. 4. Китайский скоростной поезд CR450

Тестовые пробеги были проведены на отрезке железной дороги между Фучжоу и Сямынь в провинции Фуцзянь. В среду на минувшей неделе поезда проехали со скоростью 453 км/ч по мосту через залив Мэйчжоу с противоположных направлений, обгоняя друг друга.

В четверг они прошли со скоростью 420 км/ч по туннелю Хайвэй, также следуя с противоположных направлений.

В настоящее время самые быстрые скоростные поезда в Китае курсируют со скоростью 350 км/ч по нескольким линиям, включая высокоскоростные линии Пекин-Шанхай, Пекин-Тяньцзинь, Пекин-Чжанцзякоу и Чэнду-Чунцин.

В ходе пробных запусков было проведено в общей сложности 57 научно-исследовательских испытаний для проверки стабильности рабочих характеристик новых компонентов CR450 EMU. Данные о компонентах собирались на разных скоростях и в различных местах вдоль железной дороги, таких как туннели, мосты и повороты.

Источник: rzd-partner.ru, 03.07.2023

Индийская Titagarh выходит на европейский рынок грузовых вагонов

Итальянское подразделение производителя Titagarh Firema получило первый заказ стоимостью 5 млн евро на поставку 36 фитинговых платформ для местной компании по обслуживанию железнодорожной инфраструктуры GCF. Поставки должны начаться в августе 2024 года.

Как заявляет управляющий директор Titagarh Firema Карло Логли, компания прогнозирует поставку около сотни грузовых вагонов в течение 2024 года и расширение производства в 2025 году. «В течение 3-4 лет мы

рассчитываем выйти на годовой объем выпуска около 2 тыс. единиц», – отмечает он.

В середине июня Titagarh Firema, пока специализирующаяся только на выпуске пассажирского подвижного состава, объявила о создании цеха по производству 40-, 45-, 60- и 90-футовых платформ на своей площадке в Казерте. Расширение номенклатуры производства реализуется в рамках прошлогоднего приобретения 30,3% акций компании государственным инвестиционным агентством Invitalia.

Источник: rollingstockworld.ru, 04.07.2023

Объем производства подвижного состава в России за январь-май 2023

- 23,2 тыс. грузовых вагонов (+4,4% к январю-маю 2022), в частности 6,7 тыс. полувагонов (-38,2%), 3,2 тыс. цистерн (+105,9%) и 4,6 тыс. платформ (-28,6%). В мае – 5,0 тыс. грузовых вагонов (в 2 раза выше уровня мая 2022);
- 120 магистральных электровозов (+0,8% к январю-маю 2022), в мае – 23 электровоза (-8,0% к маю 2022);
- 66 секций магистральных тепловозов (-15,4% январю-маю 2022), в мае – 10 секций (+42,9% к маю 2022);
- 118 маневровых тепловозов (на уровне января-мая 2022), в мае – 25 маневровых тепловозов (+19,0% к маю 2022);
- 97 трамваев (-4,9% к январю-маю 2022), в мае – 22 трамвая (+15,8% к маю 2022)
- 228 метровагонов (+90,0% к январю-маю 2022), в мае – 80 вагонов (в 2 раза выше уровня мая 2022).

Источник: rollingstockworld.ru, 29.06.2023

ИЦ ЖТ раскрыл подробности проекта компоновки салона первого российского высокоскоростного поезда

Россия: Как сообщили «Гудку» в «Инжиниринговом центре железнодорожного транспорта» (ИЦ ЖТ), готовность дизайна интерьера ожидается до конца этого года. Планируется разработка поездов двух типов: «Бизнес» и «Стандарт».

«Бизнес» будет включать повышенные классы обслуживания, а «Стандарт» – будет предусматривать пять: бизнес, эконом, семейный, туристический и бистро. Первые три из них предполагают возможность

поворота пассажирских кресел на 180°.

В октябре 2022 года РЖД завершили голосование по выбору одного из трех эскизов экстерьера поезда. Более 60% участников онлайн-опроса выбрали дизайн с трехлучевой оптикой.

Сейчас ИЦ ЖТ работает над техническим проектом поезда, который должен быть закончен в 2024 году. Сборку головного образца планируется завершить в 2027 году. До конца 2028 года подвижной состав должен будет пройти сертификацию (рис. 5).



Рис. 5. Вариант внешнего облика высокоскоростного поезда, победивший в проводившемся осенью 2022 года опросе РЖД.

Источник: rollingstockworld.ru, 30.06.2023

«Уральские локомотивы» ведут испытания первого поезда ЭС104

«Уральские локомотивы» ведут испытания первого поезда ЭС104 (рис. 6). О завершении сборки электропоезда на входящем в «Синара – Транспортные Машины» (СТМ) предприятии и начале динамических испытаний сообщил первый замгендиректора завода по технологической политике Виталий Брексон на своей странице в соцсети «ВКонтакте». В СТМ также ранее анонсировали, что натурный образец будет показан в июле на выставке «Иннопром».



Рис. 6. Электропоезд ЭС104

В линейке подвижного состава СТМ новый поезд заменит выпускавшиеся ранее совместно с Siemens поезда «Ласточка». В апреле между СТМ и РЖД

был подписан контракт на поставку 22 таких поездов в пятивагонной составности. Сертификационные и приемочные испытания планируется завершить в октябре, а до конца 2023 года перевозчику должны быть переданы 10 машин.

Источник: kommersant.ru, 30.06.2023

Московский локомотиворемонтный завод на 38% сократил время первого капремонта электропоездов

Об этом сообщили в пресс-службе столичного департамента экономической политики и развития. Таких показателей удалось достичь за 6 месяцев реализации нацпроекта «Производительность труда». На входящем в РЖД предприятии был оптимизирован ход выполнения ремонтных работ, предполагающий частичную разборку вагона без замены интерьера, создано комплектовочное отделение для своевременного обеспечения участка сборки, внедрен чек-лист разборки вагонов для унификаций всех операций, упорядочена очередность операций и деятельности сотрудников.

Как заявляется, данные мероприятия позволили сократить время ремонта одного вагона на 38% – с 39 до 24 суток. Теперь каждый день предприятие завершает ремонт двух вагонов, что на 43% больше, чем было раньше. Благодаря этому завод сможет отремонтировать на 149 вагонов, или 14 составов, больше, чем до начала реализации нацпроекта.

Источник: t.me, 30.06.2023

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Техногенная авария в США: после падения поезда в реку химикаты потекли к сельхозполям

Техногенная авария произошла в США. В штате Монтана поезд с опасными веществами упал в реку. Местные власти ликвидируют последствия. И это далеко не первый подобный случай на американских железных дорогах за последнее время, передает корреспондент «МИР 24» Игорь Мосунов.

Мост не выдержал, и поезд рухнул в реку Йеллоустон. В воде оказались восемь вагонов.

«Как такое могло произойти, еще предстоит выяснить. Ведь безопасность движения на железной дороге контролируется. Соблюдаются все необходимые правила», – сказал активист.

Состав вез горячий асфальт и расплавленную серу. Все это хлынуло в воду, а дальше химикаты потекли в сторону засеянных полей.

«Медлить было нельзя! Мы блокировали реку вниз по течению. Теперь будем устранять последствия», – отметил представитель экстренных служб.

Местным жителям пока рекомендовали держаться подальше от места происшествия, запретили ловить рыбу и вообще рекомендовали обходить реку стороной.

Еще одна железнодорожная авария произошла в феврале этого года в штате Мичиган. Здесь с рельсов сошли шесть вагонов, перевозившие жидкий хлор. А всего за две недели до аварии в Мичигане всю ночь тушили железнодорожный состав в штате Огайо. Ситуация была настолько критичной, что объявлялось чрезвычайное положение и эвакуация людей в радиусе семи километров.

В этом году в США произошло не менее четырех крушений поездов, перевозивших опасные вещества. Все эти случаи объединяет одно – плохое качество железных дорог. Местами рельсы похожи на американские горки. И, похоже, ни губернаторов Штатов, ни президента это совсем не волнует.

Источник: mir24.tv, 25.06.2023

Пожар начался на экспрессе Памуккале (Турция) с 240 пассажирами

Пожар произошел в пассажирском поезде с 240 пассажирами экспрессе Памуккале, который курсирует между Эскишехиром и Денизли. Пожар начался в вагоне, где находился генератор, и был потушен с помощью вызванных на место пожарных.

Подробности события

Экспресс Памуккале, который совершает свои рейсы в районе Каклык округа Хоназ, внезапно сотрясло возгорание в вагоне с генератором. В поезде было около 240 пассажиров, и возникла ситуация, требующая немедленного вмешательства.

С началом возгорания проводники поезда немедленно приступили к эвакуации. Пассажиров благополучно пересадили в другие вагоны, не дожидаясь прибытия пожарных расчетов. Вагон с возгоранием отделили от локомотива и других вагонов и предотвратили распространение огня.

Пожар был взят под контроль в результате быстрого и эффективного вмешательства пожарных, вызванных на место происшествия, и был полностью потушен в короткие сроки. Благодаря профессиональной работе пожарных была обеспечена безопасность пассажиров и поезда.

Пассажиры были доставлены в центр города Денизли автобусами, отправленными после инцидента. Соответствующие органы начали расследование, чтобы обеспечить безопасность пассажиров и установить причину инцидента. Хотя причина возгорания еще не выяснена, экспертные группы проведут детальное обследование, и по результатам расследования будет предпринята попытка установить причину возгорания.

Пожар в пассажирском поезде в Денизли был взят под контроль благодаря быстрому и эффективному реагированию, и была предотвращена более крупная катастрофа. В таких случаях своевременная реакция пожарных и безопасная эвакуация пассажиров имеют жизненно важное значение. Результаты расследования причин пожара будут иметь большое значение с точки зрения предотвращения подобных инцидентов и повышения безопасности.

Источник: rzd-partner.ru, 03.07.2023

Northern призывает клиентов без колебаний сообщать о подозрительном поведении (Великобритания)

По словам главного операционного директора железнодорожной компании Northern Триши Уильямс, некоторых из самых страшных преступлений, имевших место на линиях железной дороги Northern в 2022 г., можно было бы избежать, если бы люди сообщали о подозрительном поведении.

Её комментарии появились в связи с тем, что британская транспортная полиция перезапускает свое приложение «Railway Guardian», универсальное приложение для обеспечения безопасности, которое позволяет пользователям сообщать о преступлениях или проблемах на железнодорожной сети, делиться поездками с доверенными лицами (контактами) и получать доступ к новостям, гидам и поддержке.

В 2022 г. поезда железной дороги Northern стали объектом почти 70 опасных нападений – в вагоны попали 42 кирпичей или камней, сброшенных с мостов и железнодорожных насыпей, а также столкнулись с 27 серьезными предметами, включая тележки для покупок, детские коляски и велосипеды, которые были намеренно размещены на путях.

Один машинист получил серьезные травмы, когда в лобовое стекло его кабины во время движения со скоростью 110 км/ч попал кирпич. Только в прошлом месяце Northern предложила вознаграждение в размере 1000 фт.ст., когда ее поезда были атакованы предполагаемым злоумышленником, стрелявшим из пневматического пистолета.

По словам Т.Уильямс, хотя они крайне редки, за последние 12 месяцев мы стали свидетелями нескольких ужасных инцидентов на железной дороге. Это бессмысленные преступления, которых можно было бы избежать. Нам нужно присматривать друг за другом, и приложение «Railway Guardian» помогает быстро и просто передавать информацию компетентным органам об угрозах железной дороге или пользователям железных дорог.

Приложение британской транспортной полиции «Railway Guardian» доступно для загрузки в Google Play и Apple App Store.

Источник: railuk.com, 03.07.2023 (англ. яз.)

Движение поездов в Грузии остановили из-за оползня

Железнодорожное движение между Восточной и Западной Грузией приостановили в связи со сходом оползня рядом со станцией Марелиси в регионе Имерети. Об этом рассказали представители Грузинской железной дороги, сообщил ТАСС.

В компании отметили, что начальные геологические заключения по вопросу сошедшего оползня пока не сделаны. Ради обеспечения безопасности решили отменить все сегодняшние рейсы. Пассажирам вернут деньги за купленные билеты.

Представители Грузинской железной дороги рассказали, что оползень был вызван обильными осадками. Скользящее смещение грунта серьезно повредило контактную сеть и железнодорожные пути. Пришлось отменить рейсы по маршрутам Тбилиси – Поти, Тбилиси – Батуми, Зугдиди – Тбилиси и два рейса Батуми – Тбилиси. Кроме того, поезд Батуми – Ереван тоже никуда не поедет.

Ранее в одном из городов Эквадора сошел оползень. Происшествие унесло жизни 27 человек и повредило более 160 домов. На территории, где произошла катастрофа, находились около 500 жителей.

Источник: 360tv.ru, 01.07.2023

Железнодорожные пути полностью расчищены от оползня, а контактные линии восстановлены

Грузинская железная дорога возобновит работу 3 июля с 17:00 по местному времени, сообщает Sputnik Грузия, ссылаясь на пресс-службу компании.

Накануне поезд ЮКЖД Ереван-Батуми доехал лишь до Тбилиси, а состав из Батуми прибыл в столицу Армении с опозданием.

«Железнодорожные пути полностью расчищены от оползня, который сошел на станции Марелиси 1 июля. Восстановлены контактные линии», – говорится в заявлении компании.

Оползень сошел на станции Марелиси в Харагаульском районе в субботу 1 июля из-за сильных дождей, и повредил контактную сеть и рельсы. Было отменено более десятка рейсов. Пассажирам отмененных рейсов возвращают 100% стоимости приобретенных билетов

Источник: ru.armeniasputnik.am, 03.07.2023

Названа причина железнодорожной катастрофы в Индии, унесшей 290 жизней

Комиссариат по безопасности на железных дорогах (CRS) Индии представил свой отчет о трагедии с поездом в Баласоре, унесшей более 290 жизней в июне этого года. Как стало известно индийским СМИ, в отчете говорится о человеческой ошибке. При этом сам доклад засекречен.

По словам тех, кто ознакомлен с отчетом, в ходе расследования была выявлена халатность со стороны нескольких должностных лиц, которые не соблюдали надлежащие процедуры проверки безопасности. Также сообщается о том, что ошибки допустили, как минимум, пять работников.

Официальные лица заявили, что выводы отчета CRS помогут индийским железным дорогам перестроить свои системы безопасности: «Чтобы предотвратить ошибку машиниста, который определяет скорость поезда в зависимости от сигнала, мы продвигаем использование устройств для предотвращения столкновений. И в течение последних двух лет внедряем ультразвуковое тестирование для выявления микротрещин рельсового полотна. Управление путями имеет решающее значение для обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте. Мы также рассматриваем возможность широкого использования электронных ретрансляционных систем по всей железнодорожной сети для предотвращения непредвиденных происшествий,

подобных тому, что произошло в Баласоре. Это самые надежные, испытанные системы для обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте».

Напомним, 2 июня в районе Баласор в штате Одиша столкнулись три поезда, происшествие унесло жизни 293 человек, более 1000 человек тогда получили ранения. Экспресс Шалимар-Ченнаи на полной скорости выехал на встречную полосу вместо основной линии возле станции Баханага Базар и столкнулся со стоящим товарным поездом. На соседней линии экспресс Бангалор-Ховра столкнулся с сошедшими с рельсов вагонами экспресса Шалимар-Ченнаи.

Источник: inbusiness.kz, 04.07.2023

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

Стало известно, почему на британских железных дорогах введены ограничения

Они связаны с отказом машинистов работать сверхурочно.

На этой неделе ряд поездов будет обслуживать укороченные маршруты, а часть направлений отменят, передает inbusiness.kz со ссылкой на euronews.com.

Крупнейший в Великобритании профсоюз машинистов Aslef запретил им работать сверхурочно. Ограничения в работе затронут 15 ж/д компаний. Так Aslef пытается добиться от руководства повышения заработных плат машинистам.

20, 22 и 29 июля забастовку планирует провести еще один крупный профсоюз железнодорожников - RMT - тоже из-за споров о зарплате и условиях труда. Переговоры идут больше года, но никаких договорённостей стороны так и не достигли.

Источник: inbusiness.kz, 04.07.2023

Учреждена академия МСЖД

Международный союз железных дорог в партнерстве с компанией Wray Castle, специализирующейся на обучении в области телекоммуникаций, учредил академию МСЖД (UIC Rail Academy), ориентированную на повышение квалификации специалистов компаний и организаций – членов МСЖД в области железнодорожных телекоммуникационных систем.

Академия предлагает несколько вариантов обучения для повышения

квалификации железнодорожников. Руководство МСЖД преследует цели по переосмыслению стратегии обучения специалистов и привлечению перспективных, талантливых работников. МСЖД будет поддерживать региональные учебные центры для обеспечения синергетического эффекта.

Обучающимся предлагают следующие программы:

- перспективная система железнодорожной радиосвязи на основе стандарта FRMCS, использующего технологии 5G;
- существующие решения в области железнодорожной радиосвязи действующего стандарта GSM-R;
- базовые основы телекоммуникаций.

Компания Wray Castle обладает хорошими компетенциями по сетям стандартов GSM-R и 5G, что позволит обучающимся получить знания, необходимые для успешного развертывания сетей стандарта FRMCS. МСЖД намерен пустить первые тестовые сети FRMCS в 2026 году.

Источник: по материалам сайта uic.org

Центр подготовки специалистов железнодорожного транспорта появится в иркутском университете

Начальник Восточно-Сибирской железной дороги (ВСЖД, филиал РЖД) Вадим Владимиров и ректор Иркутского государственного университета путей сообщения (ИрГУПС) Юрий Трофимов подписали соглашение о создании в вузе «Корпорации знаний ВСЖД», сообщает пресс-служба ВСЖД.

«Корпорация знаний ВСЖД» – это новый формат информационного взаимодействия между работодателем и вузом, который позволит обеспечить практическую подготовку специалистов железнодорожного транспорта и сократить период адаптации молодых кадров, принятых в структурные подразделения магистрали», – говорится в сообщении.

В программу обучения войдут мастер-классы по развитию профессиональных компетенций, тестирования и примеры ситуаций по трудовым функциям, конкурсы мастерства в формате «Молодые профессионалы».

«Опыт такого сотрудничества планируется тиражировать и на другие транспортные вузы страны», – отмечается в пресс-релизе.

Восточно-Сибирская железная дорога проходит по территории Иркутской области, Бурятии, частично по Забайкальскому краю и Якутии.

Источник: interfax-russia.ru, 04.07.2023

Участники международного проекта «Поезд Памяти» посетят места боевой славы в Тульской области

Участники патриотического проекта «Поезд Памяти», посвященного Великой Отечественной войне, прибыли в Тульскую область.

Состав остановился на станции «Козлова засека» в Ясной Поляне.

Как отметила министр культуры Тульской области Татьяна Рыбкина, основная идея проекта «Поезд памяти» – наглядно познакомить старшеклассников с историей войны и показать им места боевой славы. Ребята из разных регионов смогут подружиться, узнать культурные традиции друг друга и обычаи разных народов. Встречать такой масштабный проект на тульской земле – большая честь для нас.

Проект «Поезд памяти» в этом году проходит во второй раз и объединил более 200 школьников из России, Белоруссии, Армении и Киргизии. Участники посещают памятные места на территории России и Белоруссии, связанные с историей Великой Отечественной войны.

С инициативой создания проекта выступили спикеры верхних палат парламентов двух стран.

Ожесточенные бои с немецко-фашистскими захватчиками на территории Тульской области велись в октябре-декабре 1941 года. За мужество и героизм Туле в декабре 1976 года было присвоено почетное звание «Город-герой».

Источник: interfax-russia.ru, 30.06.2023

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

В Германии успешно завершился проект Sensors4Rail

Партнерство Digitalen Schiene Deutschland (DSD), отвечающее за цифровизацию железных дорог Германии (DB), объявило о завершении 4-летнего проекта НИОКР Sensors4Rail, цель которого состояла в распознавании препятствий и других объектов на пути, а также в высокоточном определении местоположения поезда. Собранные в ходе реализации проекта данные будут использованы для разработки спецификаций и перспективных систем распознавания препятствий и высокоточного определения местоположения поезда. Конечная цель состоит при этом во внедрении беспилотных поездов на магистральных железных дорогах.

Проект Sensors4Rail выполнялся в два этапа. На первом этапе с 2019 по

конец 2021 г. совместно с промышленными партнерами разрабатывалась бортовая система и подготавливался опытный поезд, получивший название Santana. Результаты первого этапа демонстрировались на Всемирном конгрессе по интеллектуальным транспортным системам, проходившем осенью 2021 г. в Гамбурге.

На втором этапе с января 2022 по июнь 2023 г. поезд и его оборудование были оптимизированы, после чего на пяти линиях городской железной дороги (S-Bahn) Гамбурга выполнялись испытательные поездки общей продолжительностью более 500 ч, в ходе которых собрано 450 Тбайт данных. Были получены ценные результаты, позволяющие оценить эффективность функции распознавания препятствий и объектов инфраструктуры по разным сценариям, в разное время суток и при разных погодных условиях. Теперь создается каталог сценариев, который будет включен в спецификацию для серийных систем. Также детально оцениваются данные об абсолютном и относительном местоположении поезда, собранные из разных источников. Прежде всего это касается определения местоположения поезда в тоннелях, где недоступна спутниковая навигация.

После завершения испытаний поезд Santana был отправлен в берлинский район Шпандау на площадку железнодорожного оператора HVLE, где состоялось заключительное собрание участников проекта.

После разметки собранных данных партнерство DSD намерено выложить часть из них в открытый доступ. Ранее был открыт доступ к размеченным наборам данных, собранных при помощи мультисенсорных систем компанией DB Netz – оператором инфраструктуры железных дорог страны и Германским центром исследований рельсового транспорта (DZSF). Вскоре DSD намерено запустить следующий проект НИОКР, который будет опираться на результаты проекта Sensors4Rail.

Источник: zdmira.com, 29.06.2023

Германия: Транспортная ассоциация Берлин-Бранденбург внедрила приложение, способное существенно упростить процесс планирования поездок для пассажиров с ограниченными возможностями

Транспортная ассоциация Берлин-Бранденбург (VBB) запустила новое приложение VBB Easy, использование которого значительно упростит процесс планирования поездок для пассажиров с когнитивными нарушениями и ограниченными физическими возможностями, а также для всех, кто отдает предпочтение наиболее простым в использовании цифровым продуктам.

Новое приложение было разработано компанией Hason, принадлежащей Siemens Mobility, оно имеет удобный и простой пользовательский интерфейс с возможностью выбора между немецким и английским языком. В нем учтены маршруты, на которых обеспечен высокий уровень доступности, предусмотрена возможность сохранения до 7 пунктов назначения в папке «Избранные», для удобной и быстрой навигации.

Во время поездки приложение обеспечивает пользователя иллюстрированной поэтапной инструкцией и всей необходимой информацией, изложенной максимально подробно. Другим преимуществом нового приложения является возможность совершить звонок на предварительно сохраненные номера в случае возникновения экстренной ситуации или если требуется помощь. Помимо этого пользователь может сделать звонок с использованием видеосвязи при условии, что на его устройстве также установлено приложение VBB GuideMeGo. Человек, к которому обратились за помощью при помощи этой функции, получает данные о текущем местоположении пассажира и уровне заряда его смартфона.

Источник: railwaygazette.com, 04.07.2023 (англ. яз.)

Цифровые решения в логистике: РЖД не рекомендует LOGINK

Около 30 млн сообщений в сутки по 26 сценариям взаимодействия обрабатывает китайская LOGINK, в год через нее проходит 1,35 трлн. товаров. В цифровой среде увязаны как производители груза, так и транспортные предприятия Китая, Японии и Кореи. В этом году документ об обмене данными подписала и Россия. Однако, в России есть и отечественные разработки. Например, те, которые разработали сами РЖД.

Термин «цифровизация» участники рынка перевозок трактуют по-разному. Подчас не столько как автоматизацию процессов, включая формирование прогнозных моделей и аналитики для формирования управляющих воздействий, сколько использование человека для ввода данных в шаблонизированные формы. И именно такую структуру и называют переходом на электронный документооборот. То есть формируют требования на проведение «посмертного анализа процесса», без возможности влиять на отклонения в процессе и управлять рисками с использованием искусственного интеллекта, сказала Инесса Яковлева, заместитель начальника Департамента информатизации ОАО «РЖД» в своем выступлении на конференции «ТрансЛогистика Санкт-Петербург».

«К сожалению, на текущий момент велика доля операций, фиксируемых

вручную. Уже от человека зависит полнота и достоверность данных. А это значит, ей уже нельзя доверять. Потому что человек «здесь он не успел, там ошибся, тут специально не ввел». О каких прогнозах и управлении рисками, например, по управлению сроками доставки грузов, можно говорить? В рамках цифровой трансформации не стоит задача обучить человека вместо записывания данных на бумагу, научить вводить эти данные в автоматизированную систему. Задача другая – максимально уйти от человеческого фактора», – говорит она.

РЖД предоставляет участникам рынка ВЭД услуги по оформлению таможенных документов. Это касается как экспортных процедур, так и реэкспорта товаров, а также таможенного транзита.

«Можно оформить и транспортные средства, задействованные в международной перевозке: иностранные вагоны или контейнеры. Специалисты внесут все данные в декларации и подадут документы в таможенные органы», – говорит пресс-служба РЖД.

Основная часть информации вносится автоматически, на основании данных ИТ-систем РЖД, подчеркивают в пресс-службе. То есть цифровая среда от РЖД интегрируется со средой ФТС, до конца этого года железнодорожники проводят эксперимент по интеграции с электронной накладной, которая с января 2024 года станет обязательной для автоперевозчиков.

Участники рынка грузоперевозок заявляют, они хотят перейти в цифровую среду. Но в такую, в которой будет хорошо всем. В последнее время все чаще говорят о Национальной цифровой транспортно-логистической платформе (НЦТЛП), которую пока только разрабатывают. И если верить Владимиру Коростелеву, представителю Ассоциации морских агентов Калининграда, Санкт-Петербурга и Юга России, директору проекта Single Window группы «Морской Экспресс», то российскую НЦТЛП построят по образу и подобию китайской национальной логистической платформы LOGINK. В Китае ее создали и апробировали семь лет назад. Она предлагает услуги для китайских предприятий в области производства, транспортировки и логистики, в нее интегрированы не только информационные потоки всех железнодорожных станций, аэропортов и портов Китая, но и морских портов Японии и Кореи. Это – государственный сервис, подчеркивает Коростелев, на общей информационной платформе работают 52 национальные логистические системы. Итого в единую систему обмена информацией включены 50 основных компаний, 91 логистический парк и 450 тысяч предприятий.

«LOGINK Система обрабатывает 30 млн. сообщений в сутки по 26 сценариям взаимодействия. В год через нее проходит 1,35 трлн. товаров», – говорит В. Коростелев.

В начале 2023 года состоялись консультации между СТТИТ (China

Transport and Communication Information Center) – подведомственное учреждение Минтранса КНР, учредитель оператора LOGINK и российским ФГПУ «Морсвязьспутник» – подведомственное учреждение «Росморрефлота» и Минтранса РФ. 22 марта 2023 года в Москве во время государственного визита в Россию председателя Китая Си Цзиньпина состоялось подписание соглашения о взаимодействии СТТИТ и «Морсвязьспутника». Документ подготовлен по инициативе Минтранса КНР. Однако Инесса Яковлева в разговоре с РЖД-Партнерам призналась, она не питает иллюзий по поводу решения вопроса повышения эффективности транзитных перевозок за счет реализации взаимодействия с платформой LOGINK.

«Кто сказал, что интеграция с LOGINK – это супер опция, которая должна помочь такой крупной компании-перевозчику, как РЖД? LOGINK – это платформа, которая собирает неформализованную информацию и предоставляет ее клиентам на коммерческой основе. В ней нет никакого планирования, нет системы прослеживания грузов на всем транзитном коридоре, там вообще нет понятия электронных данных. Я бы вообще не рекомендовала смотреть в эту сторону, как на способ получения электронных товаросопроводительных документов, для упрощения таможенных процедур», – говорит она.

Грузовладельцам России нужны товаросопроводительные документы в электронном виде, а LOGINK этого обеспечить не может. РЖД уже «внедряет новые продукты в условиях ограниченного горизонта, и создает продукты на импортонезависимых решениях», говорит Яковлева.

«Параллельно ведем колоссальную работу по миграции на отечественные платформы. Я говорю и про объекты критической инфраструктуры, которые используются для управления перевозочным процессом», – добавляет она.

«Нам некогда ждать. Развитие инфраструктуры и внедрение единого электронного документооборота участники транспортной отрасли хотят уже сегодня», – безапелляционно заявляет Яковлева.

Источник: rzd-partner.ru, 30.06.2023

Новый цифровой сервис «Система быстрых оплат» появился на электронной торговой площадке «Грузовые перевозки»

Он позволяет привлекать денежные средства для оплаты комплексной услуги железнодорожной перевозки на условиях договора факторинга. При этом лимит финансирования можно получить, указав лишь ИНН в личном кабинете на ЭТП, сообщают разработчики сервиса.

По словам генерального директора ООО «Цифровая логистика» (оператор ЭТП «Грузовые перевозки» холдинга РЖД) Николая Резвова, новое цифровое решение позволяет клиентам «Грузовых перевозок» оптимизировать логистические решения, эффективнее распоряжаться собственными финансами, увеличить объемы реализации и расширить географию продаж.

Условия для подключения к сервису:

- применение клиентом режима общей системы налогообложения;
- публикация бухгалтерской отчетности в открытых источниках.

Проект реализован ЭТП «Грузовые перевозки» с ООО «МСП факторинг».

Источник: rzddigital.ru, 30.06.2023

Перевели крупнейший железнодорожный узел Восточного полигона – станцию Тайшет с аналогового на цифровое управление

Технологический блицкриг занял всего 6 часов. На это время движение поездов по станции полностью остановили. Ещё 8 часов потребовалось специалистам для настройки микропроцессорной централизации.

Всего на цифровое управление переключили:

- 150 светофоров;
- 134 стрелки.

Кроме того, во время «окна» железнодорожники заменили:

- 8 км контактной сети;
- 15 км кабелей связи и автоблокировки.

Новая система цифрового управления повысит скорость работы и надёжность железнодорожной автоматики, в том числе за счёт самодиагностики и дистанционного мониторинга.

Источник: irkutsk.news, 03.07.2023

РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ

Тироль поддерживает проект поезда на водородном топливе

Правительство федеральной земли Тироль (Австрия) рассматривает проект перевода линии колеи 760 мм Zillertalbahn на эксплуатацию поездов с питанием от водородных топливных элементов несмотря на то, что вариант электрификации линии с контактной сетью может потребовать меньших затрат.

В планы властей входит дальнейшая проработка концепции, включая подготовку тендера на приобретение поездов на водородном топливе для эксплуатации на линии Zillertalbahn длиной 31,7 км между станциями Йенбах и Майрхофен. Оператор Zillertaler Verkehrsbetriebe планирует получать водородное топливо методом электролиза, используя электроэнергию, вырабатываемую на ГЭС. По прогнозам, реализация проекта позволит отказаться от использования до 900 тыс. л дизельного топлива в год. С другой стороны, переход на водородное топливо может увеличить годовые расходы на величину порядка 2,7 млн евро. Оператор рассчитывает на то, что часть прироста расходов компенсируют туристические ассоциации долины Циллерталь, а также на существенное снижение стоимости водородного топлива, ожидаемое в будущем.

Сторонники отмены проекта считают слишком высокими расходы на его реализацию и предлагают альтернативный вариант по переводу линии на колею 1435 мм с электрификацией, что обеспечит связь с сетью, эксплуатируемой Федеральными железными дорогами Австрии (ÖBB).

Источник: t.me, 04.07.2023

Первый поезд на аккумуляторных батареях в Европе завершает первый этап развертывания

Компания Hitachi Rail завершила первый этап производства инновационного поезда Masaccio с аккумуляторной батареей на заводе Hitachi Rail в Пистойе, недалеко от Флоренции, и эксплуатируется на маршрутах по всей Италии.

Завершение строительства 20 поездов под брендом «Blues» от Trenitalia знаменует собой первый транш заказа в рамках рамочного соглашения с Trenitalia на сумму 1,23 млрд евро на постройку 135 поездов, которые будут курсировать по Сицилии, Сардинии, Калабрии, Тоскане, Лацио и Фриули – Венеция – Джулия (рис. 7).



Рис. 7. Поезд с аккумуляторной батареей «Blues» от Trenitalia

Передовая гибридная технология Masaccio позволяет поезду без проблем использовать аккумуляторную, электрическую, гибридную и дизельную энергию. В то время как Hitachi Rail уже использует дизель-электрическую гибридную технологию, впервые примененную на подвижном составе междугородних экспрессов Великобритании, аккумуляторы впервые используются в качестве основного источника питания подвижного состава для коммерческого использования в любой точке Европы. Возможность подзарядки во время эксплуатации с помощью пантографа или тяговых двигателей означает, что он может обеспечивать бесперебойные поездки без снижения эксплуатационной готовности.

Предлагая более экологичные железнодорожные перевозки и благодаря совместимости с другими европейскими железными дорогами, поезда снижают выбросы углекислого газа и расход топлива на 50% по сравнению со стандартными дизельными поездами. Работая от аккумулятора во время движения по неэлектрифицированным городским районам, поезд может устранить выбросы, в том числе вредный оксид азота (NOx), а также снизить уровень шумового загрязнения. Система DAS (консультационная система машиниста) поезда Masaccio также помогает сократить выбросы вредных веществ, определяя оптимальную скорость для обеспечения выполнения точности расписания и снижения энергопотребления. В целях дальнейшего повышения экологичности поезда Masaccio изготавливаются на 93% из материалов, пригодных для вторичной переработки.

Решение проблемы электрификации Европы

Около 40% железнодорожных линий на европейском континенте не электрифицированы и более половины европейских поездов полностью работают на дизельном топливе. Только в Италии насчитывается более 4 тыс. км неэлектрифицированных путей, а по всей Европе – 10 тыс. км, которые в настоящее время обслуживаются только дизельными поездами. Эти многочисленные неэлектрифицированные железнодорожные линии имеют решающее значение для экономической деятельности, однако электрификация этих действующих линий была бы дорогостоящей и сложно выполнимой в ближайшие десятилетия – если вообще выполнимой. Поезда Masaccio предлагают немедленное решение, способствующее обезуглероживанию европейских пассажирских железных дорог.

Долгосрочные преимущества аккумуляторных поездов особенно очевидны на железнодорожных линиях или в районах, где географические или топологические особенности значительно осложняют электрификацию. Питание от аккумулятора обеспечивает поездам Masaccio дополнительную мощность и ускорение при преодолении крутых склонов, в то время как гибкость дизайна позволяет адаптировать интерьер к любым условиям – от

поездов на пригородных поездах с высокой плотностью пассажиров до предоставления большего пространства для снаряжения для отдыха, такого как сноуборды или горные велосипеды.

Поезд на аккумуляторных батареях для всей Европы

Платформа Masaccio, дебютировавшая на выставке Innotrans 2022 в Берлине, была разработана таким образом, чтобы подходить для железных дорог по всей Европе. Поезда построены для стандартной колеи 1435 и оснащены цифровой сигнализацией Европейской системы управления железнодорожным движением (ERTMS), входящей в стандартную комплектацию.

Развивающееся решение для обезуглероживания

По всей Европе страны стремятся к декарбонизации транспорта, и ЕС поставил цели по сокращению выбросов на 55% к 2030 г. и обеспечению климатической нейтральности к 2050 г., что возможно только при устойчивом транспорте.

Ассортимент аккумуляторных батарей постоянно увеличивается, а себестоимость производства с 2010 г. снизилась на 80%. Поезд Masaccio продолжит развиваться, и его следующая модель, которая, как ожидается, появится через 2 года, будет работать только на аккумуляторных батареях, а дальность поездки составит более 100 км. Технология также поддается модернизации, а это означает, что современные гибридные поезда, скорее всего, в будущем будут работать только на аккумуляторных батареях.

Источник: railway-international.com, 27.06.2023 (англ. яз.)

Первый на североамериканском континенте поезд на водородных топливных элементах Alstom введен в коммерческую эксплуатацию в Квебеке (Канада)

17 июня 2023 г. состоялась первая на североамериканском континенте поездка поезда Coradia iLint (рис. 8) на водородных топливных элементах. Сто пассажиров совершили первую поездку по маршруту, который соединил парк де ла Шут-Монморанси в Квебеке с Бе-Сен-Полем, 90-километровым путешествием вдоль реки Святого Лаврентия в самом сердце биосферного заповедника Шарлевуа, внесенного в список Всемирного наследия ЮНЕСКО.



Рис. 8. Первый водородный поезд Coradia iLint в Квебеке, Канада

Провинция Квебек станет первой, где запустят поезд с нулевыми прямыми выбросами, работающий на экологически чистом водороде. Коммерческая эксплуатация этого поезда позволит Alstom и ее партнерам лучше оценить последующие шаги по развитию экосистемы для технологии водородных двигателей и ее проникновению на североамериканский рынок. Институт исследований водорода Университета Квебека в Труа-Ривьере будет сопровождать Alstom в анализе результатов этого демонстрационного проекта.

Поезда Coradia iLint впервые поступили в коммерческую эксплуатацию в Германии в 2018 г. и проехали более 220 тыс. км по 8 европейским странам. В настоящее время Coradia iLint работает на коммерческой основе на двух разных железнодорожных сетях в Германии. 15 сентября 2022 г. поезд Coradia iLint преодолел рекордное расстояние в 1175 км без дозаправки. Поезд развивает максимальную скорость 140 км/ч, а эффективность разгона и торможения сравнима со стандартным региональным дизельным поездом – но без шума и вредных выбросов. Разработанный специально для неэлектрифицированных линий, он обеспечивает безопасную, чистую и устойчивую работу. На сегодняшний день клиенты в Европе заказали 41 поезд.

По заявлению президента Alstom Americas Майкла Керулле, мы очень гордимся тем, что наш водородный поезд Coradia iLint перевозит своих первых пассажиров из Северной Америки здесь, в Квебеке. Компания Alstom полностью вовлечена в процесс декарбонизации мобильности во всем мире и особенно в Америке. Водородная технология предлагает альтернативу дизельному топливу и демонстрирует нашу способность предоставлять более устойчивые решения для мобильности нашим клиентам, агентствам и операторам, а также пассажирам. Это также станет экстраординарной демонстрацией зеленой водородной экосистемы Квебека, которая находится в стадии разработки.

«Этот проект стал возможен благодаря сотрудничеству Chemin de fer de Charlevoix, которая принадлежит Groupe Le Massif», – сказал Клод Шоке, президент Groupe Le Massif и Chemin de fer de Charlevoix. «В дополнение к созданию новых основ устойчивого туризма, запуск водородного поезда

позволит многим посетителям со всего мира открыть для себя биосферный заповедник Шарлевуа, создавая ценность для всего региона».

«Harnois Énergies является партнером в этом проекте, позиционируя себя не только как производитель водорода, но и как дистрибьютор. Используемый водород будет производиться на станции Harnois Énergies в Квебеке, а затем транспортироваться через резервуары высокого давления в Бе-Сен-Поль. Диверсификация энергетики лежит в основе приоритетов компании», – отметил Серж Арнуа, президент и главный исполнительный директор Harnois Énergies.

Коммерческое использование поезда Coradia iLint в Квебеке является первым мандатом нового инновационного центра Alstom в Северной и Южной Америке, который занимается решениями для устойчивой мобильности. Это первая веха в развитии экосистемы железнодорожных решений Alstom с нулевыми прямыми выбросами. Основной задачей этого центра, расположенного в Сен-Бруно-де-Монтарвиль, Квебек, является разработка будущих платформ с гибридными двигателями, аккумуляторами или экологически чистыми водородными двигателями, специально адаптированными для североамериканского рынка, используя близость к более чем 700 инженерам Alstom, которые в настоящее время работают в городе, чтобы помочь ускорить разработку декарбонизации железнодорожного сектора.

Компания Alstom является мировым лидером в области инноваций для устойчивой мобильности. В компании работает 1800 человек в Квебеке, а ее штаб-квартира в Северной и Южной Америке находится в Сен-Бруно-де-Монтарвилле, Квебек. Alstom предоставляет подвижной состав, сигнальные решения, услуги, инфраструктуру и системы «под ключ», в частности, в Монреале для проекта Réseau Express Métropolitain, а также в крупнейших городах Канады и для ее основных железнодорожных сетей. Alstom третий год подряд получает сертификат «Лучший работодатель 2023» в Канаде от Института лучших работодателей.

Источник: railway-international.com, 27.06.2023 (англ. яз.)

Canadian Pacific Kansas City и CSX объявили о создании совместного предприятия для производства водородных локомотивов

Сеть североамериканских железных дорог Canadian Pacific Kansas City (СРКС) и американский перевозчик CSX Corporation (CSX) объявили о своем намерении создать совместное предприятие по разработке и внедрению оборудования для модернизации дизельно-электрических локомотивов на водородно-аккумуляторную тягу.

В качестве первого шага сотрудничества CSX планирует переоборудовать один из своих тепловозов с помощью технологии для преобразования водорода, разработанной СРКС. Работы будут выполняться в локомотивном цехе CSX в Хантингтоне, Западная Вирджиния.

В декабре 2020 года компания Canadian Pacific объявила о планах по разработке первого в Северной Америке линейного локомотива с водородным двигателем путем модернизации грузового дизельного локомотива водородными топливными ячейками и использованием аккумуляторов при сохранении электрической тяги. Прототип, разработанный и построенный штатными инженерами, впервые был приведен в движение по железной дороге в конце 2021 года. Неделю назад CRRC также представила водородный локомотив Ningdong, преобразованный из тепловоза на дизельном топливе.

Источник: rollingstockworld.ru, 28.06.2023