



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

**ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

№27/ИЮЛЬ 2024

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	5
Минпромторг намерен ввести логистическую субсидию экспорта в Африку и Латинскую Америку	5
Ингушетия, Чечня и СКЖД подписали на КИФ соглашение о восстановлении железнодорожного сообщения	6
Узбекистан, Кыргызстан, Китай создают СП для строительства железной дороги	7
Станет ли железнодорожная магистраль Китай – Кыргызстан – Узбекистан конкурентом российскому Транссибу?	8
Правительство США инвестирует рекордные 12 млрд евро в железнодорожную инфраструктуру Нью-Йорка	9
В Великобритании прекратится доставка почты по железной дороге	9
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	11
Инициатива SBB по повышению устойчивости железных дорог	11
Оператор JR East объявляет о новой 10-летней корпоративной стратегии (Япония)	11
Филиппины представляют план развития железных дорог	12
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА	13
Минфин разработал проект о нулевом НДС для перевозок пассажиров по ВСМ	13
Проект ВСМ Екатеринбург-Челябинск может быть «разморожен» не ранее 2028 г. - «Синара»	14
Опубликована финансовая отчетность ТМХ и СТМ за шесть месяцев 2024 года	15
Белоруссия предлагает Чувашии создать в республике производство железнодорожного литья	16
Подписан четвертый контракт по строительству Rail Baltica в Эстонии	16
ÖBB проведёт ребрендинг Go Ahead Germany	17
VIA Rail получила федеральное финансирование для закупок подвижного состава	18
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	19
Перспективы и проблемы в развитии Индийских железных дорог	19
Компания Plasser & Theurer сообщает об операционных убытках в размере 70 миллионов евро в 2023 году	20
Перу готовится предоставить концессию Tren Macho	20
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ	21
На Восточном полигоне должны эксплуатировать вагоны габаритов Т и Тпр	21
ТРАНСПОРТНЫЙ ПОЛИГОН «СЕВЕР-ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ	23
Россия рассматривает возможность расширения железнодорожной инфраструктуры арктического порта Лавна	23

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА	24
Считай, плати, разогревай	24
ЕСП просит вернуть меру по отправке трёх дополнительных контейнерных поездов на восток.....	25
Контейнеры упаковались.....	26
Поезда-тяжеловесы начали водить на Забайкальской железной дороге	28
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО- ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ	29
RENFE подвела итоги первого года эксплуатации поездов AVE во Франции.....	29
Черногория открыла железнодорожный пункт пропуска на границе с Сербией	29
Избранный президент Мексики объявил о планах строительства трех новых пассажирских железнодорожных линий.....	30
Круизный поезд «По Золотому кольцу» перевёз 1,5 тыс. пассажиров.....	31
«Пушкинская Ласточка» доставит участников фестивалей «Книжный маяк Выборга» и «Балтик Ралли» в Выборг	32
Количество туристических поездов на маршруте в Большое Болдино будет увеличено...33	33
Первый поезд с туристами отправится в КНДР из Приморья.....	33
РЖД тестируют новый круговой туристический поезд «Путешествие по местам силы»	34
ОАО «РЖД» планируют завершить строительство нового вокзала в Грозном в этом году	34
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ	35
Немецкая Heidelberg Materials первой в мире установит технологию iWagon на свои вагоны.....	35
Проект электропоезда Fuxing удостоен специальной государственной премии.....	36
SCI Verkehr прогнозирует рост спроса на пассажирские вагоны локомотивной тяги.....	37
Tatragónka представила первую в Европе платформу с поддонами для полуприцепов ..38	38
Stadler поставит в Болгарию 35 электропоездов	38
Liebherr поставит Stadler климатик с пропановым хладагентом.....	39
Alstom открыла новый завод для производства тяговых систем в Китае	40
Первый монорельсовый поезд доставлен из Китая в бразильский Сан-Паулу	40
В Казахстане представили первую продукцию вагоностроительного завода TEXOL	41
«Синара» совместно с партнёрами из КНР разрабатывает грузовые высокоскоростные поезда.....	42
В РЖД раскрыли детали создания новых поездов, которые будут работать по технологии push-pull.	42
«Желдорремаш» хочет построить новый электровозоремонтный завод.....	43
Вагоны из алюминиевых сплавов на железную дорогу не пускают нормативы.....	43

ОАО «РЖД» ожидает увеличение парка электропоездов «Финист» до 32 единиц до конца года	45
Двигатели «ТМХ-Электротех» для поездов метро одобрены к серийному выпуску	46
Завод «Трансмаш» выведен из состава ТМХ	47
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	47
Узбекистан заказывает высокоскоростные поезда у Hyundai Rotem.....	47
Компания RegioJet выводит из эксплуатации спальные вагоны после крушения поезда в Пардубице	48
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ	48
Германия: на S-Bahn в Берлине впервые протестирована система распознавания препятствий.....	48
Ужесточены ограничения скорости на HSL-South	49
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	50
Возрастающая частота экстремальных погодных явлений требует от железных дорог определенных действий для повышения устойчивости инфраструктуры	50
ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА	51
Учиться по новым правилам	51
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	52
Конкурс для женщин на вакансии машинистов поездов (Саудовская Аравия)	52
ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ	52
Великобритания: компания Northern опубликовала данные о 8 тыс. полученных через мессенджер WhatsApp обращений от клиентов за первый год работы сервиса.....	52
Hitachi Rail внедрила цифровую МПЦ на скоростной линии в Германии.....	53
Партнерство RailPulse охватывает уже четыре железные дороги первого класса	53
В России появится новая премия «Роботизация»	54
Пилотный проект оплаты проезда по геолокации тестируется в пригородных поездах на ГЖД	55
Пассажирам упростят доступ к сверхбыстрому интернету	55
Перевели на «цифру» две крупнейшие сортировки Центрального транспортного узла.....	58
РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ	58
Mitsubishi Electric запускает систему анализа энергоэффективности железных дорог	58
В Дубае планируют построить самую зеленую автомагистраль с трамваями на солнечной энергии	59
Идет работа по стандартизации для внедрения водородной тяги в России.....	60
СТМ в 2027 году представит двигатели для разных видов газового топлива	61

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Минпромторг намерен ввести логистическую субсидию экспорта в Африку и Латинскую Америку

Минпромторг РФ разрабатывает систему субсидирования логистических затрат при оформлении грузоперевозок в Латинскую Америку и Африку. Об этом на форуме «Иннопром» заявил статс-секретарь – замглавы Минпромторга Роман Чекушов. Механизм планируется внедрить с 2025 г.

Как пояснили в Министерстве, новую меру поддержки планируется реализовать в рамках нового федерального проекта «Создание зарубежной инфраструктуры» в составе подготовки обновленного паспорта национального проекта «Международная кооперация и экспорт до 2030 года».

«На данный момент паспорта на период до 2030 г. находятся в разработке. Дальше они будут внесены для рассмотрения в Правительство не позднее 1 сентября 2024 г. и утверждены в декабре 2024 г.», – сообщили в министерстве.

Цель проекта «Создание зарубежной инфраструктуры», по словам первого вице-премьера Дениса Мантурова, – «обеспечить экспансию на дружественные рынки и замещение поставщиков из третьих стран российскими за счёт новых мер поддержки». В частности, планируется стимулировать использование экспортёрами приоритетных международных транспортно-логистических коридоров, в том числе МТК Север-Юг и других.

В ОАО «РЖД» положительно отнеслись к данной инициативе. «Интерес к подобным перевозкам имеется», – сообщили в Центре фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО). Например, клиенты компании просят рассчитать ставки по маршруту МТК Север-Юг до Египта (порт Александрия), ЮАР (порт Дурбан), Кении.

Сегодня развитию этого направления препятствует высокая себестоимость грузоперевозки. Система субсидирования со стороны государства логистических затрат при оформлении грузоперевозок расширит рынок присутствия холдинга «РЖД».

Тема субсидирования транспортных затрат не нова для нашей экономики, отмечает генеральный директор N.Trans Lab, эксперт Института Столыпина Мария Никитина. Такие субсидии предполагают конкурентную основу, так как общий объём финансирования программ господдержки ограничен. При этом объём компенсации транспортных затрат в некоторых отраслях может достигать до 50%. Новизна предложения Минпромторга заключается в чётком указании

направления для субсидирования транспортировки – Африка и Латинская Америка. Вероятнее всего, по мнению эксперта, поддержка будет касаться перевозок сельхозпродукции, удобрений, лесной промышленности.

Источник: tass.ru, 09.07.2024

Ингушетия, Чечня и СКЖД подписали на КИФ соглашение о восстановлении железнодорожного сообщения

Власти Ингушетии и Чечни, а также руководство Северо-Кавказских железных дорог (СКЖД) подписали на полях Кавказского инвестиционного форума (КИФ) соглашение, предполагающее восстановление железнодорожного сообщения между республиками. Об этом сообщает пресс-служба главы Ингушетии.

«На площадке КИФ в чеченской столице подписано трехстороннее соглашение, предусматривающее взаимовыгодное сотрудничество при выполнении технико-экономического обоснования инвестиционного проекта «Организация пассажирского и грузового сообщения на участке железной дороги Назрань – Грозный с учетом восстановления железнодорожной линии Слепцовская – Грозный и реконструкции участка Назрань – Слепцовская», – говорится в сообщении.

Соглашение было подписано начальником СКЖД Сергеем Задориным, премьером Чечни Магомедом Даудовым и главой кабмина Ингушетии Владимиром Слостенининым. Стороны договорились, что финансирование работ по разработке ТЭО будет осуществляться на паритетной основе – на условиях долевого участия.

«Соглашение – решающий шаг на пути к реализации масштабного инвестиционного проекта. Это означает, что в ближайшем будущем у нас появится возможность ускорить движение грузов и пассажиров, соединив Ингушетию, Чечню и другие регионы более эффективно и удобно. В рамках проекта мы совместно с нашими партнерами разработаем технико-экономическое обоснование проекта», – передает пресс-служба слова главы региона Махмуда-Али Калиматова.

В пресс-службе добавили, что обеспечение технической возможности для движения поездов на участке протяженностью 85 км между Чеченской Республикой и Республикой Ингушетия будет способствовать повышению транспортной доступности, туристической привлекательности, а также экономическому росту регионов СКФО.

Источник: tass.ru, 15.07.2024

Узбекистан, Кыргызстан, Китай создают СП для строительства железной дороги

Узбекистан вложит 255 млн долл. в уставный капитал совместной проектной компании по строительству железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан. Соответствующая информация опубликована на сайте Национальной базы данных законодательства Республики Узбекистан.

«Установить, что формирование части доли правительства Республики Узбекистан в уставном капитале совместной проектной компании «Китай-Кыргызстан-Узбекистан» осуществляется за счет кредитов Фонда реконструкции и развития в размере 255 млн долл. США, выделяемых поэтапно АО «Узбекские железные дороги», – говорится в сообщении.

Отмечается, что 14 млн долл. будут выделены в 2024 г. Кредиты выделяются сроком на 15 лет, включая льготный период 7 лет, по ставке 5% годовых.

На заседании Жокоргу Кенеша 19 июня директор «Кыргыз темир жолу» Азамат Сакиев сообщил о технических деталях и сроках выполнения проекта. Он отметил, что сроки прописаны в трехсторонней дорожной карте, и инвестиционное соглашение планируется подписать в сентябре текущего года, а строительные работы должны начаться в октябре.

По условиям соглашения Китай получит 51% в совместном предприятии, Кыргызстан и Узбекистан – по 24,5%. Общая стоимость проекта предварительно оценивается в 4,7 млрд долл. половину из которых предоставят страны-участницы в соответствии с долями в СП. Китай выделит 1,18 млрд долл., Кыргызстан – около 700 млн долл., а Узбекистан – 573 млн долл.

Кроме того, китайская сторона предоставит некоммерческий кредит на 2,35 млрд долл. В настоящее время ведутся переговоры с Инэксимбанком и Национальным банком КНР для обеспечения этого финансирования.

Железная дорога будет состоять из двух частей: от китайской границы до станции Макмал (165,5 км) с шириной колеи 1435 мм (стандарт КНР) и далее до Джалал-Абада (146,2 км) с шириной колеи 1520 мм. На станции Макмал будет проводиться переформирование составов, перегрузка грузов, их сортировка и взвешивание. Прогнозируется, что к 2035 г. среднегодовой объем перевозок на ветке составит 5 млн тонн, из которых чуть больше половины придется на транзит.

Подготовка к строительству железной дороги началась в 2022 г. после долгих обсуждений. Три страны согласовали маршрут от Кашгара до узбекистанской границы длиной 454 км и договорились подготовить ТЭО. Начало полевых работ ожидается в 2024 г.

Замминистра транспорта Узбекистана Жасурбек Чориев оценил стоимость проекта в 5 млрд долл., однако другие оценки указывают на возможное увеличение стоимости до 8 млрд долл.

Источник: rzd-partner.ru, 12.07.2024

Станет ли железнодорожная магистраль Китай – Кыргызстан – Узбекистан конкурентом российскому Транссибу?

Аналитики Евразийского банка развития оценили перспективы проекта строительства железнодорожной магистрали Китай – Кыргызстан – Узбекистан, который позволит соединить железнодорожные сети трех стран.

Железная дорога будет пролегать по маршруту Кашгар – Торугарт – долина Арпа – Макмал – Джалал-Абад – Кара-Суу – Андижан протяженностью в 523 км.

Потенциал грузоперевозок оценивается от 7 млн до 13 млн тонн в год. Строительство может занять от 6 до 8 лет.

В случае реализации новая железная войдет в состав трансконтинентального евразийского маршрута, связывающего Китай, Центральную Азию, Западную Азию (Ближний Восток), Турцию и Европу за счет стыковки с МТК «Север-Юг» и ТРАСЕКА в Туркменистане.

По мнению аналитиков банка, железная дорога Китай – Кыргызстан – Узбекистан не является конкурентом российскому Транссибу и железнодорожному коридору из Китая через Казахстан, поскольку ориентирован на другие целевые рынки, предусматривает большое количество стран транзита и необходимость многократной перевалки грузов.

При этом новая железная дорога позволит переключить часть внешнеторговых и транзитных грузопотоков Кыргызстана и Узбекистана с автомобильного на железнодорожный транспорт.

Преимущества проекта для Кыргызстана: решение проблем транспортного тупика, увеличение транзитных доходов, железнодорожные грузоперевозки между северными и южными регионами страны.

Преимущества для Узбекистана: более короткий путь для контейнерных перевозок в/из Китая.

Источник: eurasiatoday.ru, 15.07.2024

Правительство США инвестирует рекордные 12 млрд евро в железнодорожную инфраструктуру Нью-Йорка

Комиссия по развитию проекта Gateway (GDC) выделила 17,5 млрд долл. на завершение проекта строительства Гудзонского туннеля (НТР) в Нью-Йорке и Нью-Джерси. Это включает в себя финансирование от федерального правительства в размере 13,1 млрд долл., что является крупнейшим в истории США федеральным финансированием проекта по преобразованию железнодорожного транспорта.

GDC была создана в июле 2019 г. штатами Нью-Йорк и Нью-Джерси для реализации первого этапа программы Gateway – проекта железнодорожной инфраструктуры вдоль Северо-Восточного коридора страны (NEC).

NEC – наиболее активно используемая пассажирская железнодорожная линия США, которая обслуживает более 2200 ежедневных рейсов, перевозящих 800 тыс. пассажиров в день по восьми штатам и Вашингтону, округ Колумбия.

Строительство двух дополнительных путей и модернизация существующего туннеля Норт-Ривер, в результате чего между Нью-Йорком и Нью-Джерси появятся четыре пути, устранят один из самых серьезных рисков сбоев на железнодорожной магистрали NEC. Строительство Гудзонского туннеля началось по обе стороны реки Гудзон в ноябре 2023 г. Следующим этапом является продолжение масштабных строительных работ и бурение туннелей, которые начнутся в ближайшие недели в рамках проекта по стабилизации грунта на реке Гудзон. Новый туннель будет введен в эксплуатацию к 2035 г., а реконструкция Северного речного туннеля будет завершена к 2038 г.

Источник: railtechnologymagazine.com, 10.07.2024 (англ. яз.)

В Великобритании прекратится доставка почты по железной дороге

Национальная почтовая компания Великобритании Royal Mail (которая, несмотря на название, больше не принадлежит государству) подтвердила, что в октябре этого года прекратит перевозки по железной дороге.

В письме, адресованном сотрудникам и позже опубликованном в открытом доступе, генеральный директор DB Cargo в Великобритании Андреа Росси объявила о «кардинальном изменении в Royal Mail». Служба доставки писем и посылок теперь принадлежит International Distribution Services, владельцем которой является чешский миллиардер Даниэль Кржетинский. Ранее компания взяла на себя обязательство увеличить количество железнодорожных рейсов, чтобы реализовать свои планы

по достижению нулевых выбросов в атмосферу. В письме А. Росси говорится о том, что решение Royal Mail было принято не по оперативным соображениям, поскольку результаты соответствовали ожиданиям. «Известие о том, что Royal Mail теперь планирует полагаться исключительно на автомобильные перевозки для доставки писем и посылок клиентов по Великобритании, разочаровывает не только DB Cargo UK, но и весь сектор железнодорожных перевозок в целом», – сказала А.Росси.

Royal Mail Group заявила, что решение было принято в связи с ростом стоимости электроэнергии на железных дорогах. Расходы на использование тягового электрического тока (EC4T) оплачиваются национальной инфраструктурной компанией Network Rail. Тариф EC4T на 2023/24 финансовый год составлял 22,903 пенса за кВт-ч. Компания DB Cargo заявила, что высокая стоимость электрической тяги является общепризнанной проблемой для грузовых железнодорожных перевозок Великобритании, и указала, что она уже приняла решение вывести из эксплуатации свои электрические локомотивы класса 90.

Глава DB Cargo сказала, что сейчас компания «стремится к срочным переговорам с новым лейбористским правительством, чтобы выяснить, что еще можно сделать для выравнивания условий конкуренции между железнодорожными перевозками и сильно субсидируемым сектором автомобильных перевозок».

Сокращение всех железнодорожных рейсов Royal Mail произошло всего через несколько дней после того, как компания объявила, что в этом году сократит свои внутренние рейсы вдвое. Оператор заявил, что это «повысит надежность для клиентов и сведет к минимуму выбросы углекислого газа». Но оба эти решения противоречат текущей тенденции отказа от автомобильных перевозок в различных видах транспорта. «В общей сложности отменяются 18 внутренних рейсов. Отмена этих рейсов является важным шагом для Royal Mail на пути к достижению цели – нулевого показателя выбросов к 2040 г., а также частью более широкой программы модернизации и трансформации компании», – говорится в заявлении Royal Mail. Главный операционный директор Royal Mail Алистер Кокрейн, пояснил, что отмена половины наших внутренних рейсов – это наш самый большой шаг в сокращении использования воздушного транспорта для перевозки почты и важный шаг к достижению нашей цели – нулевого уровня выбросов к 2040 г. Это не только сократит выбросы углекислого газа, но и увеличит количество почтовых отправок автомобильным транспортом, что также поможет нам обеспечить более надежный сервис для клиентов и увеличит наши возможности по удовлетворению растущего спроса на доставку посылок на следующий день».

Компания заявила, что её автопарк «частично» работает на гидроочищенном растительном масле (HVO), а 5 тысяч из 41,5 тысяч ее фургонов являются электромобилями.

Отмена железнодорожных перевозок почты в Великобритании положит конец традиции, которой уже 196 лет. Первые почтовые поезда были пущены в эксплуатацию в 1830 г. Однако с приходом в упадок почты и развитием электронных и мобильных средств связи ситуация в отрасли меняется. Последний почтовый поезд с персоналом по сортировке на борту был выведен из сервиса в 2004 г.

Источник: railway-technology.com, 10.07.2024 (англ. яз.)

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Инициатива SBB по повышению устойчивости железных дорог

Швейцарские федеральные железные дороги (SBB), давно известные своей пунктуальностью, теперь стремятся стать образцовыми в вопросах устойчивого развития.

В статье подробно рассматриваются некоторые из более, чем 200 мер, которые принимает SBB, стремясь сократить вдвое выбросы углекислого газа к 2030 г., исходя из показателя 2018 г. в 91400 т, в рамках инициативы «one tick greener». Ключевые области, над которыми SBB работает для достижения своих целей устойчивого развития, включают: производство солнечной электроэнергии (PV), кондиционирование воздуха, строительные площадки, новые поезда и топливо из гидроочищенного растительного масла (HVO).

SBB заявляет, что это будет опираться на уже достигнутый значительный прогресс: хотя сейчас оператор эксплуатирует на 15% больше поездов, чем в 2010 г., они потребляют на 5% меньше энергии благодаря экономии энергии, составляющей 21%. Только за последние 5 лет компания SBB сократила выбросы CO₂ от движения поездов на 25%.

Источник: International Railway Journal. – 2024. – № 7. – P. 30-32 (англ. яз.)

Оператор JR East объявляет о новой 10-летней корпоративной стратегии (Япония)

Железная дорога East Japan Railway (JR East) объявила о новой среднесрочной и долгосрочной стратегии развития «Beyond the Borders».

Стратегия основана на эволюции системы смарт-карт Suica и электронных денег в «устройство образа жизни», доступ к которому осуществляется через новое приложение для смартфонов. Приложение будет включать в себя услуги «за пределами» (Beyond the Borders) традиционного бизнеса JR East, помогая железной дороге увеличить доходы.

Стратегия предполагает интеграцию Ekinet, онлайн-платформы бронирования билетов для пассажиров JR East, и Mobile Suica, версии смарт-карты для мобильных телефонов, в новое приложение к 2027 финансовому году. JR East также запустит новую облачную платформу для продажи билетов, которая будет предоставлять вознаграждения пассажиров, например, бесплатный обратный билет, если они потратят определенную сумму на станции JR East. Дальнейшее развитие приложения запланировано на 2028 г. JR East будет использовать данные, собранные через Suica, для предоставления персонализированных услуг с учетом интересов клиентов. Полученная информация позволит еще больше улучшить Suica, создав цикл обратной связи для постоянного совершенствования.

Источник: International Railway Journal. – 2024. – № 7. – P. 9 (англ. яз.)

Филиппины представляют план развития железных дорог

Правительство Филиппин представило План развития железных дорог (Railway Development Plan), направленный на модернизацию и расширение сети. Правительство заявляет, что этот план будет стимулировать экономику, уменьшит заторы на дорогах, улучшит транспортное сообщение, сократит выбросы углекислого газа и повысит продовольственную безопасность.

Полная стоимость плана пока не раскрывается, но речь идет о многомиллиардной инвестиционной программе, включающей строительство новых линий, интеграцию их с существующей железнодорожной инфраструктурой и внедрение современных технологий. План предлагает развитие сети высокоскоростных железных дорог, пригородных линий и сообщений между островами, что знаменует переход к устойчивому общественному транспорту. Одним из крупнейших флагманских проектов, о котором скоро будет официально объявлено, является железная дорога North Luzon, или Amianan Express. Еще один проект, включенный в план, – железная дорога Mindanao, также известная как Eagle Express. План также предусматривает создание первой в стране железнодорожной академии для подготовки инженеров и других специалистов.

Источник: International Railway Journal. – 2024. – № 7. – P. 10 (англ. яз.)

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Минфин разработал проект о нулевом НДС для перевозок пассажиров по ВСМ

Минфин России разработал проект изменений в Налоговый кодекс, предусматривающий возможность предоставления нулевой ставки НДС в отношении услуг по перевозке пассажиров и багажа по высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург, соответствующий проект опубликован на федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

Так, предлагается дополнить главу 21 «Налог на добавленную стоимость» статьи 164 («Налоговые ставки» – ред.) и 165 («Порядок подтверждения права на применение налоговой ставки 0 процентов» – ред.) части второй Налогового кодекса.

«1) пункт 1 статьи 164 дополнить... услуг по перевозке (организации перевозки) пассажиров и багажа по высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург», – говорится в тексте проекта.

Согласно проекту, при перевозках необходимо будет подтвердить обоснованность применения нулевой ставки НДС и налоговых вычетов. Для этого в налоговые органы должен быть представлен реестр перевозочных (проездных) и иных документов, подтверждающих оказание таких услуг. При этом в нем должны быть указаны номера этих документов, наименований или кодов железнодорожных станций отправления и назначения, даты оказания услуг, стоимости услуг, отмечается в документе.

«Настоящий Федеральный закон вступает в силу с момента его принятия, но не ранее чем по истечении одного месяца со дня его официального опубликования и не ранее 1-го числа очередного налогового периода по налогу на добавленную стоимость», – отмечается в тексте. Предполагается, что изменения по НДС будут применяться с 1 января 2028 года до 1 января 2065 года.

В конце прошлого года замглавы РЖД Олег Тони сообщил, что для проекта ВСМ с регионами и Минфином прорабатывается возможность предоставления нулевой ставки НДС в отношении услуг по предоставлению в аренду и по использованию инфраструктуры, а также нулевой налог на имущество.

Высокоскоростной считается специализированная электрифицированная двухпутная железнодорожная линия для эксплуатации поездов со скоростями от 200 до 400 километров в час. Пилотным проектом в России планируется

сделать ВСМ Москва – Санкт-Петербург. Ее стоимость оценивается в 1,7 триллиона рублей, но говорилось и о планах создания целой сети ВСМ.

Источник: Iprime.ru, 12.07.2024

Проект ВСМ Екатеринбург-Челябинск может быть «разморожен» не ранее 2028 г. - «Синара»

Проект строительства высокоскоростной магистрали (ВСМ) Екатеринбург – Челябинск может быть «разморожен» после завершения строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург, сообщил «Интерфаксу» вице-президент группы «Синара» (разрабатывает высокоскоростные поезда в рамках проекта ВСМ) Александр Мишарин.

«Такой проект был. Его следует включить в общую сеть ВСМ. Сейчас он заморожен, конечно», – ответил он на вопрос о судьбе проекта ВСМ между двумя крупнейшими городами Урала.

«Его надо в общей сети реализовывать, чтобы двигаться дальше. Проект Москва-Казань тоже приостановлен, в Екатеринбург только проложена трассировка», – сказал Мишарин.

Перспективная сеть ВСМ включает в себя следующие участки: Москва – Санкт-Петербург, Москва – Нижний Новгород – Казань – Екатеринбург, Москва – Ростов-на-Дону – Адлер, Москва – Минск. Вся сеть ВСМ, «которая подписана президентом, будет реализовываться в ближайшие 10-15 лет», уточнил топ-менеджер. ВСМ Москва – Санкт-Петербург планируется построить до 2030 года, и, возможно, даже раньше – к 2028 году.

«Сегодня определены ключевые участки ВСМ, но одновременно надо начинать проектировать другие – на перспективу», сказал Мишарин.

Согласно материалам группы «Синара», ранее было разработано технико-экономическое обоснование проекта участка ВСМ Екатеринбург – Челябинск, протяженность которого составит 217 км. Время в пути сократится с 4 часов до 1 часа 50 минут. Магистраль пройдет через семь узловых станций: Екатеринбург – аэропорт «Кольцово» – Сысерть – Снежинск – Сулейманово – аэропорт «Баландино» – Челябинск.

«Безусловно, когда будут созданы условия для работы над этим проектом, потребуется актуализация всех параметров с учетом опыта реализации ВСМ Москва – Санкт-Петербург», – отметил Мишарин.

Инвестиции в проект ВСМ Екатеринбург-Челябинск составят 286 млрд рублей (в ценах 2019 года). Предполагается, что к 2040 году по ВСМ будут курсировать 6 высокоскоростных поездов, которые ежегодно смогут

перевозить порядка 3,5 млн пассажиров. Максимальное число поездов, которое может быть пропущено по железнодорожному участку в сутки – 16 пар пассажирских и 52 пары грузовых.

Впервые о необходимости реализации проекта ВСМ Челябинск-Екатеринбург заговорил бывший губернатор Челябинской области Борис Дубровский еще в 2015 году. С тех пор данный проект несколько раз перерабатывался, а в 2020 году и вовсе был «заморожен» из-за коронавируса. Тогда стоимость создания новой двухпутной высокоскоростной железнодорожной магистрали и сопутствующей инфраструктуры в рамках концессии оценивалась в 360 млрд рублей, ввод в эксплуатацию намечался на 2024 год.

ВСМ Москва – Санкт-Петербург является приоритетным и наиболее проработанным на данный момент проектом по организации высокоскоростного железнодорожного сообщения в РФ. Как ранее сообщал Мишарин, общая стоимость проекта оценивается в сумму более 2 трлн рублей, при этом «от государства на период строительства нужно всего 37 млрд рублей».

Президент Владимир Путин на февральском совещании по транспорту заявлял, что «строительство высокоскоростной магистрали между Москвой и Санкт-Петербургом – это только начало». «В перспективе – организация такого сообщения в направлении Рязани, Казани, Екатеринбурга, Адлера, а также столицы Белоруссии Минска вполне естественны, вполне реализуемы», – отмечал он.

Источник: interfax.ru, 11.07.2024

Опубликована финансовая отчетность ТМХ и СТМ за шесть месяцев 2024 года

Чистая прибыль АО «Трансмашхолдинг» (ТМХ) выросла в январе-июне 2024 г. в 4,7 раза и составила 14,8 млрд руб. (за аналогичный период прошлого года – 3,1 млрд). АО «Синара – Транспортные машины» (СТМ) в январе-июне 2024 года увеличило чистую прибыль в 1,9 раза, до 1,23 млрд рублей. Об этом сообщается в отчетности компаний по РСБУ.

Выручка ТМХ за отчетный период увеличилась на 19,6%, до 67,9 млрд рублей. Доходы ТМХ от участия в других организациях выросли в 5,5 раза, составив 11,6 млрд рублей. Выручка СТМ выросла на 6,2%, до 1,02 млрд рублей.

Источник: interfax.ru, 15.07.2024

Белоруссия предлагает Чувашии создать в республике производство железнодорожного литья

Белоруссия заинтересована в создании в республике производства железнодорожного литья, предлагает Чувашии создать предприятие в республике.

«Есть положительные примеры, где есть точки роста. К примеру, у дочернего предприятия «Промтрактор», которое занимается производством железнодорожного литья [ООО «Промтрактор-Промлит»], мы являемся постоянным потребителем. У нас есть необходимость увеличить производство грузовых железнодорожных вагонов. Производим в пределах четырех тысяч, а рынок просит в полтора-два раза больше», – сказал заместитель премьер-министра Белоруссии Петр Пархомчик на встрече в Минске с главой Чувашии Олегом Николаевым, его цитирует издание «СБ. Беларусь сегодня».

Вице-премьер отметил, что Чувашия ежемесячно поставляет в Белоруссию около 300-315 вагонокомплектов, а белорусская сторона готова покупать 550-600. «Если у вас появится желание создать параллельно такое предприятие в Республике Беларусь, мы окажем всяческое содействие. Потому что мы в любом случае эту тему будем развивать, – сказал Пархомчик. – Если с вашей помощью, с помощью вашего инжиниринга мы создадим такое предприятие в Беларуси, это будет значимая результативная работа. Если у вас такая идея возникнет, мы будем готовы этот вопрос реализовывать».

Пархомчик сообщил, что белорусская сторона параллельно работает с китайскими партнерами в этой сфере, также прорабатывают вариант строительства такого завода.

Источник: tass.ru, 15.07.2024

Подписан четвертый контракт по строительству Rail Baltica в Эстонии

Компания Tariston получила контракт на строительство семикилометрового участка Rail Baltica Хагуди-Алу в округе Рапла, включая строительство насыпи, а также сопутствующих сооружений и инфраструктуры. Стоимость контракта составляет 30,59 млн евро без НДС. Работы планируется начать осенью этого года и завершить к концу 2027 г.

Контракт также включает в себя строительство туннелей для домашнего скота в Северном и Южном Хагуди, необходимых подъездных путей и дорог для технического обслуживания, а также шумозащитных экранов.

«Одной из самых сложных задач на этом участке будут строительные работы на болоте Хагуди, где подрядчику необходимо будет построить

бетонное сооружение длиной более 600 метров для железнодорожной линии в сложных условиях с минимальным ущербом для окружающей среды», – заявил технический директор Rail Baltic Рашид Пулатов.

Участок Rail Baltica Хагуди-Алу – это четвертый контракт на строительство магистрали, заключенный в 2024 г. компанией Rail Baltic Estonia, общей протяженностью 30 км и стоимостью 172 млн евро. В дополнение к последнему контракту, «тендеры на строительство находятся на завершающей стадии еще на 45 км, и мы продолжаем продвигаться вперед по графику, так что к концу года строительные работы будут вестись более чем на 70 км, или на одной трети эстонского железнодорожного маршрута» – сказал Таави Лая, член правления Rail Baltic Estonia.

В январе 2024 г. Rail Baltic Estonia подписала контракт на строительство первого участка ВСМ в Эстонии с такими участниками торгов, как TREV-2 Grupp и AllSpark.

Источник: railwaypro.com, 11.07.2024 (англ. яз.)

ÖBB проведёт ребрендинг Go Ahead Germany

Австрийская федеральная железная дорога ÖBB провела ребрендинг Go-Ahead Germany на название Arverio Deutschland после завершения сделки по приобретению немецкой дочерней компании британской Go-Ahead Group.

Благодаря новому бренду компания теперь будет работать под названием Arverio Deutschland GmbH со своими филиалами в Баден-Вюртемберге (Arverio Baden-Württemberg GmbH) и Баварии (Arverio Bayern GmbH).

По словам генерального директора Arverio Фабиана Амини, мы довольны развитием и рады работать над тем, чтобы новое название стало известным. Мы рады, что ÖBB является нашим сильным партнером. В дополнение к новому названию, был изменен дизайн логотипа.

Цель Arverio совместно с партнером ÖBB – предложить нечто большее, чем просто удобный и экологичный местный транспорт с качественным сервисом, и стать лучшим выбором для пассажиров, сотрудников и клиентов, – говорят в ÖBB. Комплексный ребрендинг начнется немедленно во всех подразделениях компании и, как ожидается, будет полностью завершен к началу 2025 г. Поезда сохраняют свой оригинальный дизайн, а также региональные цвета – синий в Баварии и желтый в Баден-Вюртемберге, даже если логотип будет изменен. Arverio станет ориентированной на рынок и независимой железнодорожной транспортной компанией на юге Германии. Оператор продолжит выполнение пяти действующих железнодорожных

контрактов на региональные перевозки в южной Германии, два из которых заключены Баварской железнодорожной компанией (Bayerische Eisenbahngesellschaft – BEG), а три – Министерством транспорта Баден-Вюртемберга. В ежедневной организации перевозок не будет никаких изменений. Arverio предлагает ÖBB идеальную возможность для выхода на рынок и возможного роста на юге Германии.

«Я рад, что теперь мы преодолели следующую веху в нашем сотрудничестве. Новый фирменный стиль, особенно новое название компании Arverio, является заметным признаком нашего партнерства – как внешнего, так и внутреннего», – сказала Сабина Сток, член правления ÖBB-Personenverkehr AG.

Первого февраля 2024 г. Go-Ahead завершила продажу своего железнодорожного бизнеса в Германии компании ÖBB, что означало полный уход Go-Ahead с немецкого железнодорожного рынка.

Источник: railwaypro.com, 11.07.2024 (англ. яз.)

VIA Rail получила федеральное финансирование для закупок подвижного состава

Канадский пассажирский оператор VIA Rail получит федеральные средства на обновление своего парка поездов, объявил министр транспорта Канады Пабло Родригес. В ближайшее время компания начнет сбор конкурсных предложений по поставкам подвижного состава.

По словам Пабло Родригеса, VIA Rail в рамках обновления своего парка закупит 40 новых локомотивов и 300 пассажирских вагонов, однако точную сумму проекта назвать отказался.

«Я не могу назвать вам конкретную цифру, потому что мы объявляем конкурс предложений и не собираемся сообщать участникам торгов, сколько у нас денег, но я могу сказать вам, что это миллиарды и миллиарды долларов. Это большие деньги», – сказал Родригес.

В VIA Rail отметили, что закупка нового подвижного состава необходима для замены региональных поездов и поездов дальнего следования. Сообщается, что нынешний парк VIA Rail является старейшим действующим парком поездов в Северной Америке: большинство вагонов было построено в период с 1947 по 1955 год – сразу после Второй мировой войны. Для сравнения приводится средний возраст пассажирских вагонов Amtrak в США, который составляет около 34 лет, и средний возраст подвижного состава французского SNCF – около 16 лет.

Это уже второй этап модернизации парка VIA Rail. В 2018 году компания получила федеральные средства на закупку новых поездов Siemens Venture для коридора Южный Онтарио-Квебек. VIA Rail заказала 32 состава пятивагонных поездов Siemens Venture (160 вагонов) за 1 млрд канадских долларов, первый новый поезд был введен в эксплуатацию в конце 2022 года.

Источник: t.me, 16.07.2024

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Перспективы и проблемы в развитии Индийских железных дорог

Индийские железные дороги (IR) ставят перед собой амбициозные цели. В течение следующих пяти лет для железнодорожного сектора будут выделены значительные инвестиции: 10-12 трлн рупий (120-144 млрд долл. США), согласно инвестиционному плану Modi 3.0 Mega Plan for Railways. Среди приоритетов:

- внедрение трех типов электропоездов Ванде Бхарат отечественного производства;
- завершение строительства высокоскоростной линии Мумбаи – Ахмедабад, которое запланировано на 2029 г.;
- завершение технико-экономического обоснования строительства еще трех высокоскоростных линий;
- модернизация до 1300 станций; дальнейшее расширение сетей метрополитена;
- строительство сетей системы региональных скоростных сообщений RRTS (Regional Rapid Transit System) стандартной колеи в крупных городах.

Ранее инвестиционная программа IR традиционно была сосредоточена на улучшении обслуживания пассажиров, путешествующих общим классом. Компания вводила в эксплуатацию все более длинные поезда до 26 вагонов и строила крупные станции с более длинными платформами, чтобы обеспечить большую пропускную способность.

Отмечается, что за последнее десятилетие в приоритетах IR произошел сдвиг от проектов, повышающих доступность транспортных услуг и пропускную способность железных дорог, в сторону престижных и амбициозных проектов. Это вынуждает некоторых пассажиров пользоваться воздушным или автомобильным транспортом вместо железных дорог. Очевидной остается необходимость улучшения условий для большинства пассажиров, а также повышения безопасности и пропускной способности

магистральной сети. Сегодня на рассмотрении находятся более 500 проектов модернизации, в том числе те, которые находятся в разработке уже более 10 лет.

В статье предложены также некоторые дополнительные меры. Изменения в управлении и организационной культуре IR также считаются важными для успешной модернизации железной дороги, включая улучшение ее нынешнего неудовлетворительного подхода к безопасности. Безопасность должна стать центральной частью организационной культуры IR.

Источник: International Railway Journal. – 2024. – № 7. – P. 4 (англ. яз.)

Компания Plasser & Theurer сообщает об операционных убытках в размере 70 миллионов евро в 2023 году

Компания Plasser & Theurer, поставщик путевого оборудования, сообщила об операционном убытке в размере 70 млн евро в 2023 г., что на 27% больше по сравнению с убытком в 55 млн евро в 2022 г.

В 2017 г. компания запустила крупную программу трансформации, чтобы расширить свои позиции на рынке, инвестируя большие средства в производственные площадки, технологии, а также исследования и разработки. Однако в расчетах не были учтены такие глобальные события, как пандемия Covid-19, проблемы глобальных цепочек поставок, война на Украине и резкое увеличение затрат. Все это, а также более жесткие требования 4-го железнодорожного пакета, сильно ударили по компании. Plasser & Theurer рассчитывает выйти на уровень безубыточности в текущем году и вернуться к прибыли в 2025 г.

Источник: International Railway Journal. – 2024. – № 7. – P. 14 (англ. яз.)

Перу готовится предоставить концессию Tren Macho

Агентство по привлечению частных инвестиций (Proinversión) правительства Перу готовится заключить концессионный контракт на проект Tren Macho по модернизации и эксплуатации линии Уанкайо – Уанкавелика. Победитель тендера предоставит 394 млн долл. США, необходимые для модернизации линии Уанкайо – Уанкавелика протяженностью 128,7 км, одной из самых высокогорных железных дорог в мире с 38 тоннелями, 15 виадуками и вершиной Уанкавелика, расположенной на высоте 3680 м над уровнем моря. Фаза проектирования и строительства рассчитана на 5 лет.

Затем концессионер будет эксплуатировать и обслуживать линию в течение 25 лет. Работы будут включать ремонт 7 станций и 20 остановочных пунктов на линии, чтобы обслуживать местное население численностью 1,2 млн человек. Ежедневно в каждом направлении по линии будут курсировать шесть пассажирских поездов, а также один смешанный поезд, перевозящий как пассажиров, так и грузы. Перечислены участники тендера.

Источник: International Railway Journal. – 2024. – № 7. – P. 10 (англ. яз.)

ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ

На Восточном полигоне должны эксплуатировать вагоны габаритов T и Tпр

Для повышения провозной способности железных дорог важно не столько увеличивать погонную нагрузку брутто, сколько погонную нагрузку нетто, то есть массу груза на 1 м длины вагона, заявили участники XVIII Международной научно-технической конференции, которая прошла на этой неделе в Петербурге. Более того, есть мнение, что поезд из вагонов увеличенной грузоподъемности ведет к потере прочности и устойчивости земляного полотна и повреждению искусственных сооружений.

Восточный полигон: битва за место

Решение дефицита провозных способностей Восточного полигона в одном – в «расшивке» узких мест, в строительстве новых третьих и четвертых путей, в путевом развитии станций, в замене устаревших искусственных сооружений. Это – очевидное решение, но оно требует больших инвестиционных затрат, а эффект можно будет получить только по завершению строительства, заявили ученые ФГБОУ ВО ПГУПС. Более того, реконструкция действующих линий пропускную способность в период строительства снижает. Поэтому они предлагают другой выход – развивать тяжеловесное движения.

Известно три пути развития. Первый – это формирование поездов увеличенной длины и за счет этого повышение массы поезда. Второй подразумевает формирование поездов стандартной длины, но повышенной массы, из вагонов с увеличенной грузоподъемностью за счет увеличения допустимой осевой нагрузки до 27-30 тонн на ось. А есть и третий вариант: формирование поездов стандартной длины, но повышенной массы с увеличенной погонной нагрузкой при сохранении существующей осевой нагрузки 25 тонн на ось.

«Формирование поездов увеличенной длины из существующих вагонов позволяет достичь некоторого повышения провозной способности. Однако из-за необходимости их периодического расформирования на части, не превышающие длину приемоотправочных путей для проведения технического обслуживания, пропуска пассажирских поездов, смены локомотивов и локомотивных бригад, снижает пропускную способность железной дороги и может применяться только на отдельных маршрутах», – явствует из доклада, подготовленного к конференции.

Формирование поездов повышенной массы из вагонов увеличенной грузоподъемности за счет повышенных осевых нагрузок до 27-30 тонн на ось ведет к потере прочности и устойчивости земляного полотна и повреждению искусственных сооружений. Эти опасения высказывает не только руководство ОАО «РЖД», но и многие администрации других железных дорог пространства 1520. Поэтому реализация этого направления отложена на неопределенный срок, хотя оно и записано в «Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года».

«А формирование поездов повышенной массы стандартной длины с увеличенной погонной нагрузкой позволяет достичь повышение провозной способности, не уменьшая пропускную способность. Поэтому это направление видится основным для повышения провозной способности железных дорог в современных условиях», – заявляют ученые.

Габарит Т

Увеличенные габариты вагона увеличивают объем кузова, настаивают ученые. Они опытным путем доказали, что перевозка груза в вагоне габарита Тпр позволяет повысить загрузку на 5%, а в вагоне, выполненном в габарите Т – 14%, наибольший объем груза способен принять вагон габарит Та, до 16%.

«При сокращении длины вагона вагоны габаритов Т позволяют увеличить вес поезда на 4,5-14% и тем самым повышают провозную способность железных дорог», – комментируют итоги ученые.

Увеличение погонной нагрузки нетто составляет 11-24%, а масса состава из этих вагонов может достичь 7,6-8,3 тыс. тонн, добавляют они. Грузоподъемность универсального полувагона, выполненного в габарите Т, возрастает до 76 тонн, для сравнения, вагон 12-196-02 УВЗ в 1-Т на одну тонну меньше. Грузоподъемность цистерны, выполненной в габарите Т, возрастает на две тонны, до 75 тонн, если сравнивать ее с моделью 15-9993 ОВК в 1-Т.

К сожалению, внедрение габарита Т постоянно откладывается, несмотря на проводимую реконструкцию Восточного полигона.

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

Россия рассматривает возможность расширения железнодорожной инфраструктуры арктического порта Лавна

Поскольку Россия стремится диверсифицировать свои торговые маршруты, Арктика привлекла ее внимание. В этом регионе расположен порт Лавна, и Российские железные дороги (РЖД) теперь могут удвоить пропускную способность железнодорожной инфраструктуры этого объекта. Порт является важным узлом для экспорта угля из России.

Порт Лавна, расположенный недалеко от Норвегии в Арктике, был открыт для экспорта угля. Его годовая мощность составляет 18 млн тонн, но сейчас РЖД рассматривают возможность увеличения этой мощности как минимум в два раза.

«Мы рассматриваем следующий этап – дальнейшее строительство дополнительных терминалов, – говорит заместитель генерального директора «РЖД». – Сейчас мы создаем инфраструктуру, рассчитанную на пропускную способность 18 млн тонн, но есть идеи и на 36-41 млн тонн. Эти предложения нуждаются в концептуализации и формализации».

В настоящее время в России продолжают работы по строительству железнодорожной линии, которая позволит экспортировать через Лавну 18 миллионов тонн грузов. Тем не менее, похоже, что будущее порта оценивается достаточно позитивно, чтобы уже рассматривать возможность модернизации.

Российские СМИ пишут, что порт Лавна откроет новые экспортные направления для российского угля благодаря беспрепятственному доступу к нейтральным водам мирового океана. В то же время, глубокие воды порта позволят принимать крупнотоннажные суда. Порт не замерзает, и для обеспечения его доступности не требуются ледоколы.

Россия активно ищет новые пути для развития торговли, чтобы укрепить и диверсифицировать свои экспортные связи с внешним миром. Она видит возможности в Арктическом регионе, где из-за изменения климата становится легче пересекать море. Ранее Россия запустила поезд «Арктический экспресс» из Москвы в Архангельск, чтобы укрепить торговлю с Китаем и разгрузить перегруженную железнодорожную инфраструктуру Дальнего Востока.

Похоже, что Россия рассматривает порт Лавна в качестве дополнительного экспортного маршрута. В прошлом году РЖД заявили, что порт станет частью Международного транспортного коридора «Север-Юг». Это указывает на то, что Россия планирует включить порт в более широкую

глобальную логистическую сеть, которая соединяет страну с ее союзником Ираном и дружественной Индией.

Источник: RailFreight.com (Нидерланды), 11.07.2024 (англ. яз.)

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА

Считай, плати, разогревай

Принятие пяти предложений ОАО «РЖД» нормативно-технического характера по организации перевозок создаст предпосылки дополнительного увеличения погрузки по сети минимум на 27 млн тонн в год, что эквивалентно дополнительным доходам от грузовых перевозок в 71 млрд руб. в год. Это следует из письма первого замгендиректора ОАО «РЖД» Вадима Михайлова в Минтранс. Как отмечается в обращении, учитывать эти дополнительные доходы в 2024 году и среднесрочных планах преждевременно, поскольку на их принятие и выстраивание взаимодействия участников перевозочного процесса понадобится значительное время.

Первое предложение – повышение ответственности грузоотправителей за «инфлирование» заявок. ОАО «РЖД» многократно заявляло о существенном завышении клиентами заявок, что направлено не на фактическую перевозку всего объема груза, а резервирование инфраструктуры. Так, за январь-октябрь 2023 года в восточном направлении было подано заявок на 1,4 млрд тонн, что в пять раз больше годового объема перевозок в этом направлении, в том числе 900 млн тонн угля при годовой добыче в стране всего 350 млн тонн.

Второе предложение – создать условия для заключения договоров ship-or-pay («вези или плати»), вводящих финансовую ответственность перевозчика за доставку определенных объемов груза, а грузоотправителя – за предъявление. Вопрос обсуждается много лет, однако пока разбивается о ряд аргументов. В частности, о необходимости гарантировать не предусмотренную законодательством приоритетную перевозку груза стороны договора ship-or-pay относительно других претендентов.

Третье предложение – внесение изменений в правила перевозок смерзающихся грузов, которыми планируется ввести ответственность грузоотправителей за противообледенительную обработку груза и портов, – за разогрев. Также ОАО «РЖД» предлагает увеличить штрафы за простой вагонов на инфраструктуре общего пользования и расширить перечень станций для эвакуации невостребованных порожних вагонов.

В ОАО «РЖД» комментариев не дали. Предложения о «вези или плати» выглядят оторванными от актуального положения дел на сети, считает источник «Ъ» среди крупных клиентов ОАО «РЖД». «В практике этот инструмент применяется в качестве страховки от недозагрузки инфраструктуры. А текущий спрос на инфраструктуру превышает ее возможности», – указывает он. По словам источника «Ъ», заявки сегодня не обеспечиваются техническим планом, усугубляется ситуация с дефицитом локомотивов, но «нежелание видеть проблемы внутри толкает коллег делать предложения, лишённые потенциала практического применения».

Замгендиректора ИПЕМ Владимир Савчук отмечает, что все предложения обсуждаются не первый раз. По его мнению, основная причина их появления – выход возможностей инфраструктуры, объема перевозок и парка вагонов из баланса. ОАО «РЖД» таким образом пытается экономическими и технологическими методами ограничить поступление на сеть нового избыточного парка, который начинает мешать движению грузовых вагонов, поясняет господин Савчук. Но грузоотправители, указывает он, говорят о нехватке вагонов в местах погрузки. Сейчас, продолжает эксперт, нужно либо принимать те или иные мягкие экономические меры для балансировки, либо создавать дополнительную инфраструктуру для порожних вагонопотоков. В то же время экономические меры регулирования или балансировки парка с грузовой базой и развитием инфраструктуры, уверен Владимир Савчук, в любом случае лучше, чем административные запреты.

Источник: kommersant.ru, 16.07.2024

ЕСП просит вернуть меру по отправке трёх дополнительных контейнерных поездов на восток

Уйти от скопления импортных контейнеров на терминалах Дальнего Востока поможет только возобновление меры по ежедневной отправке трех дополнительных контейнерных поездов на восток. Таким мнением поделился исполнительный директор Евразийского союза участников железнодорожных грузовых перевозок (ЕСП) Сергей Авсейков.

Он напомнил, что проблемы с вывозом импортных грузов в контейнерах с Дальнего Востока возникают на сети уже во второй раз. При этом, в конце 2022 г. разрешить ситуацию удалось исключительно благодаря трем мерам, разработанным федеральными властями, ОАО «РЖД» и участниками рынка.

«Это поручение Президента РФ об отправке трех дополнительных контейнерных поездов в сутки на восток, загрузка импорта в полувагоны и еженедельный оперативный штаб ОАО «РЖД», – пояснил Сергей Авсейков.

В 2024 г. мера об отправке трех поездов прекратила свое действие и контейнерный грузопоток на восток через Кузбасс сократился, оценочно, на 30-40%, заявил Сергей Авсейков.

«В первом полугодии сокращение не сказалось на импорте, так как традиционно высоким сезоном для ввоза является второе полугодие. Сейчас же порты Дальнего Востока загружены на 80-90% – это предельный показатель», – заверил эксперт.

Сегодня рынку снова необходима мера по отправке трех дополнительных поездов, уверен исполнительный директор ЕСП. Это позволит вернуть баланс с учетом налаженной технологии вывоза импорта в полувагонах. Одновременно с этим нужно обновить и реализовать план по ввозу контейнерного импорта, подготовленный в 2023 г., и в том числе, увеличить длину путей отдельных станций ОАО «РЖД для пропуска достаточного количества сдвоенных контейнерных поездов в дефицитных направлениях.

Источник: infranews.ru, 15.07.2024

Контейнеры упаковались

Перевозки импортных контейнеров с Дальнего Востока все чаще выполняются в полувагонах. В июне отправка таким способом выросла в 4 раза год к году и в 2,5 раза к маю, доля таких перевозок на рынке оценивается в 29-50%. Эксперты связывают эту тенденцию с сокращением поступления на Дальний Восток фитинговых платформ, накоплением контейнеров в портах региона и тарифной поддержкой таких перевозок.

Аналитики Информационного центра операторов (ИЦО) отмечают резкий рост отправки импортных контейнеров в полувагонах с Дальнего Востока. В июне число таких контейнероотправок достигло рекордных 497 штук в сутки против 124 годом ранее и 193 в предыдущий месяц. Общий контейнерный импорт с Дальнего Востока вырос на 23% к июню прошлого года и на 13% к маю, до 1,73 тыс. контейнероотправок в сутки в среднем. В итоге доля полувагонов в перевозках контейнеров с импортом с Дальнего Востока увеличилась в июне до 29% против 13% в мае и 9% в июне прошлого года, отмечают в ИЦО.

Дальний Восток – основная точка входа в РФ контейнерного импорта из Китая. Традиционно контейнеры доставляются на фитинговых платформах,

которые прибывают на Дальний Восток с экспортными контейнерами. Подсыл порожних платформ ограничен. Перевозка в полувагонах – менее технологичный способ – с 2014 года на сети ОАО РЖД была запрещена, но летом – осенью 2022 года после наплыва импортных контейнеров и проблем с вывозом этот вариант снова стали применять. В таком случае полувагоны с углем или другим экспортным грузом прибывают на Дальний Восток, а обратно уезжают с контейнерами, закрепленными специальными упорами. Затем полувагоны едут в центральные регионы, где сосредоточено основное потребление контейнерных грузов, часть следует до Западной Сибири и Урала, где контейнеры перегружаются на платформы, а полувагоны остаются в местах погрузки.

Собственники полувагонов оценили преимущества обратной загрузки контейнерами и предоставляют подвижной состав на постоянной основе, говорят в ОАО РЖД. Там указывают, что такая технология позволяет максимально использовать пропускные способности инфраструктуры, поэтому ОАО РЖД принимает меры для наращивания объемов таких перевозок. В монополии добавили, что 30 июня установлен исторический максимум по отправке контейнеров в полувагонах из портов Дальнего Востока в количестве 15 контейнерных поездов.

Экспортные перевозки контейнеров на Дальний Восток, напротив, падают. На июнь пришлось 655 контейнероотправок в сутки, что сопоставимо с уровнем мая и на 15% меньше, чем в июне 2023 года. Это увеличило дисбаланс экспорта и импорта и усугубило нехватку фитинговых платформ, которые обеспечивают 97% в экспортных перевозках в контейнерах на Дальний Восток, констатируют в ИЦО.

Глава «Транс Синергии» (входит в ЕСП) Станислав Станкевич объясняет ситуацию накопившимся объемом контейнеров в портах, снижением притока фитинговых платформ на Дальний Восток и ростом поступлений импортных контейнеров. По его словам, поступление фитинговых платформ на Дальний Восток в порты региона снижалось в течение всего 2023 года и первого полугодия 2024 года, а импорт продолжал расти. «Разницу вывозили при помощи полувагонов. Если раньше полувагоны составляли 20-30% в суточной погрузке импортных контейнеров с Дальнего Востока, то сейчас эта цифра подходит к 50%», – указывает господин Станкевич. Зимой, добавляет он, в среднем ожидание контейнеров на погрузку по портам занимало от двух до пяти дней, сейчас приходится ждать и 10-14 дней. В такой ситуации, указывает топ-менеджер, клиенты вынуждены ехать в полувагоне, не дождавшись фитинговых платформ.

Аналитик ЦЭП Газпромбанка Александр Коробко также наблюдает увеличение доли отправок контейнеров в полувагонах с припортовых станций

на Дальнем Востоке. «Наиболее часто к отправлениям в полувагонах прибегают в Находке и Восточном – почти половина контейнеров из этих портов отправляется таким способом», – отмечает он. Такие перевозки дешевле, говорит господин Коробко. По данным Центра ценовых индексов, продолжает он, в июне операторы предлагают полувагон для перевозки контейнера по маршруту порты Дальнего Востока – Сибирь за 25-30 тыс. руб. без учета железнодорожного тарифа, что почти в два раза меньше, чем стоимость перевозки на 40-футовой платформе по аналогичному маршруту. Также, добавляет аналитик, сохраняется скидка со стороны ОАО РЖД в размере 20,7% на вывоз груженых контейнеров в полувагоне со станций Дальневосточной железной дороги при условии его перегрузки на другой тип подвижного состава.

Источник: kommersant.ru, 12.07.2024

Поезда-тяжеловесы начали водить на Забайкальской железной дороге

Составы из грузовых поездов массой 8800 тонн формируют на станции Сквородино и отправляют на восток. Отправка поездов повышенной весовой нормы началась в июне, за месяц было сформировано 16 таких тяжеловесов. Ранее максимальный вес составов, следующих по ЗабЖД, составлял 8200 тонн.

Всего за первое полугодие 2024 г. на Забайкальской железной дороге было организовано движение почти 5,9 тыс. поездов повышенной массы более 6,7 тыс. тонн, на 8,8% больше, чем за аналогичный период прошлого года. В том числе было проведено 963 поезда массой свыше 8 тыс. тонн (+37,5% к уровню 2023 г.).

Продолжается активное применение технологии виртуальной сцепки грузовых составов: за 6 месяцев 2024 г. по полигону ЗабЖД проведено 23,1 тыс. пар поездов, более чем в 3,5 раза больше, чем в первом полугодии прошлого года. С начала года проведено 1,4 тыс. соединенных грузовых поездов, +24,5% к прошлому году. При этой технологии два грузовых поезда физически объединяются в один состав.

Организация движения тяжеловесных поездов и применение виртуальной сцепки позволяют максимально эффективно использовать имеющуюся пропускную способность участков железной дороги. Особенно актуальным это становится в условиях проведения путеремонтных работ, когда один из двух путей закрывается, а пропуск поездопотока в обоих направлениях осуществляется по соседнему пути.

Источник: 75.ru, 12.07.2024

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

RENFE подвела итоги первого года эксплуатации поездов AVE во Франции

На протяжении года пассажирские поезда AVE курсируют между Испанией и Францией – с 13 июля 2023 г. В общей сложности за этот период было перевезено 620 тыс. человек. Данные по двум маршрутам, которые связывают 15 пунктов назначения между Мадридом, Барселоной, Марселем и Лионом.

Отмечается, что движение поездов было запущено накануне французского национального праздника – Дня взятия Бастилии. В этот день была совершена первая коммерческая поездка поезда испанской компании по линии, следующей севером от Перпиньяна направлении, что стало поворотным событием с точки зрения дальнейшего развития компании.

Таким образом, Renfe начала конкурировать на рынке в рамках реализации своей международной стратегии, где утверждено, что компания в краткосрочной перспективе планирует стать ведущим оператором пассажирских перевозок, включая высокоскоростные, где она особенно стремится расширить свою деятельность как на внутренних, так и на трансграничных маршрутах.

За первый год работы Renfe во Франции было выполнено более 1320 трансграничных рейсов. Маршруты связали между собой 15 станций, в результате чего была создана конкурентоспособная сеть – в некоторых случаях поезд AVE был единственным способом совершить поездку без пересадок.

Источник: railwaypro.com, 16.07.2024 (англ. яз.)

Черногория открыла железнодорожный пункт пропуска на границе с Сербией

На станции Биело-Поле в Черногории, примыкающей к границе с Сербией, открыт железнодорожный пункт пропуска. Его создание стало возможным благодаря модернизации станции Биело-Поле, завершённой в мае 2023 г.

Проведение пограничного и таможенного контроля на станции Биело-Поле позволяет обходиться без дополнительных процедур на станции Врбница

с сербской стороны границы и, соответственно, значительно ускорить процесс пересечения границы. Экономия времени для пассажирских поездов составит до 30 мин., для грузовых – 60 мин. и более, что, в частности, ускорит продвижение поездов по единственному трансграничному железнодорожному маршруту в регионе, связывающему столицы стран Белград и Подгорицу, а также расположенный на Адриатическом побережье Черногории портовый город Бар.

Средства на модернизацию черногорской станции в размере 2,1 млн евро предоставил Евросоюз в рамках оказания помощи странам – кандидатам на вступление в ЕС. Этот проект является частью более широкой программы обновления железнодорожной инфраструктуры в регионе, направленной на улучшение связей между странами Западных Балкан и Евросоюза.

Источник: zdmira.com, 15.07.2024

Избранный президент Мексики объявил о планах строительства трех новых пассажирских железнодорожных линий

Избранный президент Мексики Клаудия Шейнбаум в объявила о планах по развитию трех новых пассажирских железнодорожных линий при её администрации, основываясь на принятом ранее на этой неделе обязательстве расширить одну из основных стратегий своего предшественника и наставника, нынешнего президента Андреса Мануэля Лопеса Обрадора.

«Мы приняли решение продолжить развитие железных дорог», – сказала К. Шейнбаум на пресс-конференции 8 июля. «Теперь мы собираемся двигаться на север». По ее словам, цель состоит в том, чтобы построить около 3500 км новых пассажирских линий.

К. Шейнбаум заявила, что одной из новых линий станет маршрут Мехико – Нуэво-Ларедо. Она также определила ещё два маршрута: Мехико-Сити – Керетаро – Гвадалахара и маршрут из Пачуки в международный аэропорт имени Фелипе Анхелеса, или AIFA, к северу от Мехико.

Протяженность этих линий будет варьироваться от 150 км для маршрута Пачука – АЙФА до 581 км для маршрута Мехико – Гвадалахара и 1143 км для линии в Нуэво-Ларедо, расположенной прямо через границу с Ларедо, штат Техас, США.

Вновь избранная президент Мексики сказала, что новые проекты будут следовать модели, заложенной в скандальном проекте Maya Train, с сочетанием военного и корпоративного участия. «С одной стороны, это будут военные инженеры, которые всегда нам очень помогают, – сказала она, – а с другой

стороны, гражданские компании, которые будут участвовать в торгах». Она также указала, что ее план позволит отказаться от предыдущего предложения Лопеса Обрадора о том, что компании, имеющие льготы на перевозку грузов на желаемом пассажирском маршруте, также будут нести ответственность за обслуживание пассажиров.

Все три маршрута, анонсированные К. Шейнбаум, были в числе семи, включенных в план Лопеса Обрадора в 2023 г. «Мы должны прийти к соглашению с концессионерами, – сказала К. Шейнбаум, – потому что идея заключается в том, что они сохраняют свою концессию на грузовые перевозки, но мы можем отправлять пассажирские поезда с тем же правом проезда».

Уже проводится анализ проектов, чтобы после её инаугурации 1 октября можно было быстро выставить их на тендер. Цель состоит в том, чтобы начать строительство в 2025 г., при этом строительство двух более протяженных маршрутов, вероятно, займет от 4 до 5 лет.

Планируется электрификация новых линий с максимальной скоростью движения 160 км/ч, а оборудование будет изготовлено в Мексике. Компании Alstom, испанская CAF и китайская CRRC имеют свои заводы в Мексике.

Источник: trains.com, 11.07.2024 (англ. яз.)

Круизный поезд «По Золотому кольцу» перевёз 1,5 тыс. пассажиров

Круизный поезд «По Золотому кольцу» с момента запуска в ноябре 2023 г. перевёз более 1500 пассажиров.

Термин «Золотое кольцо» был введён в обиход в 1967 г. журналистом и литератором Юрием Бычковым, который написал очерки о древнерусских городах. Маршрут поезда проходит через исторические города Ярославль, Иваново и Владимир. В пути можно посмотреть церковь Покрова на Нерли, построенную в XII веке, Суздальский кремль, а также множество музеев, связанных с историей и культурой городов.

Кроме того, стоит обратить внимание на вокзал в Иваново, построенный в стиле конструктивизма, а также на мастерскую «Пряничный домик» в Ярославле. Домик хранит традиции кондитерского искусства, перетекающие в современность.

Поездка проходит в комфортабельных вагонах люкс, СВ и купе. Вагоны оборудованы системами кондиционирования, биотуалетами, душем и розетками для зарядки гаджетов.

В вагоне-ресторане можно заказать традиционные блюда городов маршрута.

Поезд отправляется в пятницу и возвращается в Москву в воскресенье. Ближайший рейс состоится 19 июля. Также запланированы рейсы на 26 июля, 2, 9 и 16 августа, 4, 11, 18 и 25 октября. Рейсы с посещением Муромы состоятся 2 ноября, 30 декабря и 4 января 2025 года.

При покупке билета на поезд на сайте ОАО «РЖД» можно приобрести экскурсионный туристический пакет (тур) или программу. Кроме того, экскурсионный туристический пакет можно приобрести при покупке билета на поезд в железнодорожных кассах АО «ФПК».

В туристический пакет входят экскурсионная программа с гидом, трансфер и питание по программе.

Источник: fpc.ru, 15.07.2024

«Пушкинская Ласточка» доставит участников фестивалей «Книжный маяк Выборга» и «Балтик Ралли» в Выборг

18 июля тематически оформленный электропоезд «Пушкинская Ласточка» доставит пассажиров от Финляндского вокзала в Выборг на фестиваль «Книжный маяк Выборга» и мотофестиваль «Балтик Ралли».

В этот день пригородный электропоезд будет курсировать по следующему расписанию:

- № 7115 Финляндский вокзал – 10:05, Выборг – 12:06,
- № 7116 Выборг – 20:05, Финляндский вокзал – 21:55.

«Пушкинская Ласточка» – это пригородный электропоезд, оформление которого посвящено творчеству великого русского поэта. В вагонах размещены баннеры с самыми известными стихотворениями Александра Пушкина. Каждый вагон раскрывает одну из тем: «Пушкинская эпоха, привычки, интересные факты из жизни поэта», «Поэзия А.С. Пушкина», «Повести Ивана Петровича Белкина», «Сказочный» и другие. Во время рейса каждый пассажир может прослушать тематический аудиогид, отсканировав QR-код, размещённый на иллюстрациях.

Как ранее сообщалось, в свой первый рейс тематическая «Ласточка» отправилась с Балтийского вокзала Петербурга в Гатчину в июне прошлого года. В настоящее время поезд курсирует по Ленинградской области (Гатчина, Ораниенбаум, Волховстрой) и заходит в Новгородскую область (Великий Новгород).

Источник: m.47news.ru, 16.07.2024

Количество туристических поездов на маршруте в Большое Болдино будет увеличено

Горьковская железная дорога (ГЖД) увеличит количество рейсов на мультимодальном туристическом маршруте из Нижнего Новгорода в Большое Болдино. По данным ГЖД, с 21 июля отправиться по маршруту можно будет не только в субботу, но и в воскресенье.

Из Нижнего Новгорода состав будет отправляться в 07:35 и прибывать на станции Ужовка в 11:00. Со станции до Большого Болдина туристы смогут добраться на автобусах.

В обратный рейс из Ужовки поезд отправится в 19:08, в Нижний Новгород прибудет в 22:33. Билеты на поезд можно приобрести в пригородных кассах и в приложении «РЖД Пассажирам». Проезд на автобусе оплачивается на месте.

Мультимодальный маршрут Нижний Новгород – Большое Болдино разработан в рамках празднования 225-летия со дня рождения поэта Александра Пушкина.

Источник: kommersant.ru, 15.07.2024

Первый поезд с туристами отправится в КНДР из Приморья

Первые 50 туристов 19 июля отправятся на поезде из Приморья в КНДР. Об этом в беседе с изданием «РБК Приморье» рассказала первый вице-губернатор Приморья Вера Щербина.

«По железнодорожному сообщению мы работаем активно с РЖД, – передает слова Щербиной издание. – Вы знаете, что это федеральная структура, и, насколько мне известно, 19 июля уже пойдет поезд с туристами».

Как передает агентства международного сотрудничества Приморья, на поезде отправятся в Северную Корею около 50 российских туристов.

«Они примут участие в первом международном марше дружбы «Катюша» в КНДР, который позже предполагается сделать традиционным и ежегодным, – указывается в сообщении агентства. – Туристические поездки на поезде планируется организовать в обе стороны. Путешественники из КНДР также смогут попасть по железной дороге в Приморский край. Даты выезда предварительно запланированы на 22 и 24 июля».

Вместе с тем агентство отмечает, что для северокорейских туристов подготовлена содержательная программа пребывания в Приморье. Они познакомятся с местными достопримечательностями, побывают на экскурсии

«Три границы», а также посетят недавно открытый памятный знак на мысе Андреева в Хасанском округе.

Источник: Iprime.ru, 13.07.2024

РЖД тестируют новый круговой туристический поезд «Путешествие по местам силы»

«Российские железные дороги» (РЖД) тестируют новый круговой туристический маршрут «Путешествие по местам силы» из Новосибирска через Бийск и Таштагол. Об этом сообщается в официальном Telegram-канале РЖД.

«Сегодня в тестовую поездку из Новосибирска отправился новый туристический поезд «Путешествие по местам силы». Маршрут поезда круговой: Новосибирск – Бийск – Таштагол – Новосибирск», – говорится в сообщении.

В РЖД отметили, что формат поездки – тур выходного дня: выезд из Новосибирска в пятницу вечером, а возвращение в понедельник утром. При этом туристы посетят главные достопримечательности двух сибирских курортов – Алтая и Шерегеша, там они смогут выбрать одну из двух турпрограмм: Белокуриха или Горный Алтай; Золотая Шория или Шорский национальный парк. При этом в составе поезда для комфорта пассажиров новые вагоны с системой климат-контроля, душем, современными санитарными комнатами и розетками для зарядки гаджетов.

«Решение о регулярном курсировании поезда будет принято с учетом отзывов участников тура о качестве транспортных услуг и туристических программ», – добавили в холдинге.

Источник: tass.ru, 12.07.2024

ОАО «РЖД» планируют завершить строительство нового вокзала в Грозном в этом году

ОАО «РЖД» в текущем году планируют завершить строительство нового вокзала в Грозном с неповторимым архитектурным решением здания и современными пассажирскими сервисами, сообщил заместитель генерального директора компании Иван Колесников на Кавказском инвестиционном форуме.

Весной 2023 г. ОАО «РЖД» объявили о начале строительства в Грозном транспортно-пересадочного узла (ТПУ) с новым железнодорожным вокзалом. Площадь здания составит почти 3 тыс. кв. м, а с учётом пересадочного узла –

около 7 тыс. кв. м. На первом этаже разместятся основные службы вокзала, а на втором – комнаты отдыха и служебные помещения.

Источник: ria.ru, 16.07.2024

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Немецкая Heidelberg Materials первой в мире установит технологию iWagon на свои вагоны

Немецкая компания по производству строительных материалов Heidelberg Materials первой в мире установит новую систему мониторинга грузовых вагонов в режиме реального времени iWagon, разработки VTG Rail AG и Knorr-Bremse (рис. 1). Технология будет установлена на 32 эксплуатируемых Heidelberg Materials вагонах.



Рис. 1. Схема новой системы мониторинга грузовых вагонов в режиме реального времени iWagon

Система iWagon ориентирована на обеспечение безопасности движения вагонов по железнодорожным путям. Технология состоит из нескольких компонентов, которые включают 4 генератора на крайних осях вагонов, систему стабилизации колес (WFP), датчики вибрации и давления, а также модуль передачи данных и блок обработки данных о состоянии основных агрегатов.

Полученные системой iWagon данные автоматически передаются на облачный сервер, откуда их могут дистанционно отслеживать как оператор перевозок, так и машинист. Дополнительно технология позволяет синхронизировать передачу данных через Bluetooth, если в подвижном составе используется больше четырех вагонов. VTG также разработала специальное приложение, которое оповещает машиниста о текущих неисправностях колес и тормозной системы.

Начало разработок новых систем мониторинга подвижного состава стало ответом на рост в последние 10 лет количества сходов грузовых

железнодорожных составов с рельсовых путей в Европе. В октябре 2023 года VTG сообщала о планах по внедрению автоматической системы проверки тормозов PJM для грузовых подвижных составов.

Источник: techzd.ru, 10.07.2024

Проект электропоезда Fuxing удостоен специальной государственной премии

Проект высокоскоростного поезда Fuxing в июне 2024 г. удостоился специальной государственной награды КНР за прогресс в области науки и техники.

В декабре 2013 г. Китай начал разработку на основе собственных конструкторских решений высокоскоростного поезда, который 25 июня 2017 г. получил официальное название Fuxing («Ренессанс») (рис. 2). На следующий день два поезда Fuxing дебютировали, одновременно отправившись из Пекина и Шанхая. Поезда Fuxing были введены в регулярную эксплуатацию на высокоскоростной магистрали Пекин – Шанхай со скоростью движения 350 км/ч 21 сентября 2017 г.



Рис. 2. Высокоскоростной поезд Fuxing

Разработчикам поезда благодаря применению инновационных технических решений удалось успешно решить проблемы уменьшения сопротивления движению и энергопотребления, обеспечения плавности хода, снижения уровня шума, организации эксплуатации и техобслуживания. По состоянию на конец 2023 г. в эксплуатацию введено 1194 поезда Fuxing, работающих на территории 30 провинций, регионов и городов КНР, включая специальный административный район Гонконг. Пробег поездов составил 2,34 млрд км, перевезено 2,2 млрд пассажиров.

При осуществлении проекта поезда Fuxing в Китае создана система технических стандартов для высокоскоростных поездов, сформирована система снабжения, состоящая из тысяч предприятий, поставляющих комплектующие.

В 2024 г. планируется завершить сборку опытного поезда CR450, рассчитанного на эксплуатацию со скоростью до 400 км/ч.

На основе технологии Fuxing построены поезда для ВСМ Джакарта – Бандунг (Индонезия), введенной в эксплуатацию в октябре 2023 г., а в июне 2024 г. дебютировал скоростной поезд китайского производства в Сербии.

Источник: zdmira.com, 11.07.2024

SCI Verkehr прогнозирует рост спроса на пассажирские вагоны локомотивной тяги

По прогнозу SCI Verkehr, рынок вагонов локомотивной тяги в Европе вырастет на 24% с 570 млн евро в 2023 году до 1,7 млрд евро в 2028 году. За тот же период рынок локомотивов для них вырастет на 44% с 90 млн евро в 2023 году до 570 млн евро в 2028 году. Выводы из отчета SCI «Intercity and Night Trains – European Market Trends 2024» приводит International Railway Journal.

Несмотря на то, что моторвагонный подвижной состав и высокоскоростные поезда на протяжении многих лет постепенно вытесняют вагоны локомотивной тяги, авторы отчета допускают возрождение спроса на них из-за возможности более гибко реагировать на изменения спроса. Этому должен способствовать взрывной рост пассажиропотока, продолжающийся в Европе с окончания пандемии COVID-19. Авторы отчета отмечают, что европейскому рынку железнодорожного транспорта нужны новые междугородние поезда.

По данным отчета, в крупнейших по объему парка странах Европы (Франция, Италия, Польша, Швейцария, Германия) средний возраст вагонов локомотивной тяги составляет 33 года, а средний возраст локомотивов – около 29 лет. Средний возраст пассажирских вагонов во Франции – 44 года. Самые старые локомотивы в Румынии, их средний возраст составляет 39 лет.

Источник: t.me, 12.07.2024

Tatravagónka представила первую в Европе платформу с поддонами для полуприцепов

Шестиосный сочлененный вагон от словацкого вагоностроителя получил обозначение Sdggmrss, он предназначен для перевозок контейнеров и полуприцепов (рис. 3). Ключевой особенностью является наличие встроенных съемных поддонов, схожих с технологией CargoBeamer.

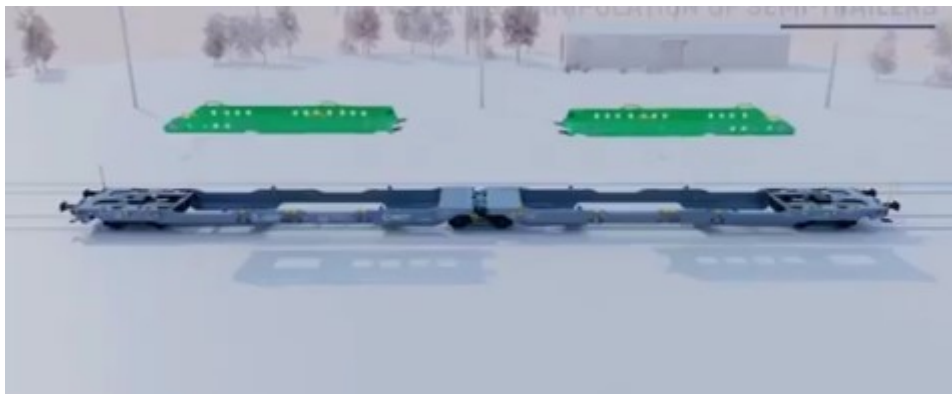


Рис. 3. Платформа с поддонами для полуприцепов

Такие поддоны позволяют отказаться от использования специальных кранов для погрузки полуприцепов на вагон, что упрощает логистический процесс и обнуляет затраты на хранение поддонов в логистических центрах. На один вагон можно ставить 2 полуприцепа весом до 40 т каждый.

Tatravagónka указывает, что Sdggmrss может эксплуатироваться на сетях с колеи 1435 мм и 1668 мм, что дает возможность применения платформы при перевозках в Испании и Португалии. Вагон и поддон уже сертифицированы для эксплуатации в ЕС. Первым заказчиком стал швейцарский мультимодальный перевозчик MFD Rail, который планирует начать использовать вагон в конце 2024 – начале 2025 годов.

Источник: t.me, 15.07.2024

Stadler поставит в Болгарию 35 электропоездов

Министерство транспорта и коммуникаций Болгарии выбрало Stadler Polska (польский филиал швейцарской компании Stadler) в качестве подрядчика на поставку 35 одноэтажных электропоездов в рамках национального плана восстановления и устойчивого развития (Recovery and Resilience Plan). По данным министерства, заявки также подали компании PESA, Alstom и Škoda Group.

Контракт стоимостью 642,5 млн левов (около 328,4 млн евро) предусматривает техническое обслуживание заказанного подвижного состава

в течение 15 лет. Электропоезда должны быть доставлены в течение 28 мес. с момента подписания договора.

Ранее, в апреле 2024 г., министерство заключило контракт с компанией Stadler Polska на закупку семи двухэтажных электропоездов с опционом еще на 3 ед. Срок их поставки – 26 мес.

Источник: zdmira.com, 11.07.2024

Liebherr поставит Stadler климатiku с пропановым хладагентом

Транспортный дивизион Liebherr-Transport Systems заключил с швейцарским производителем договор на поставку 80 систем отопления, вентиляции и кондиционирования. Отмечается, что это первый для Liebherr серийный заказ на подобные системы (рис. 4).



Рис. 4. Liebherr поставит Stadler климатiku с пропановым хладагентом

Поставки климатических установок должны начаться в середине сентября 2024 года и завершиться до конца 2026-го. Они предназначены для оснащения 20 электропоездов FLIRT. Подвижной состав был заказан национальным финским перевозчиком VR Group осенью 2022 года. По условиям контракта возможна реализация опциона на еще 50 поездов.

Для соответствия нормам безопасности система была разработана в сотрудничестве с испытательным центром TÜV SÜD. В портфолио компании уже были системы кондиционирования, использовавшие в качестве хладагента воздух и диоксид углерода. Liebherr заявляет, что пропан был выбран из-за его экологических преимуществ и надежности.

Источник: t.me, 10.07.2024

Alstom открыла новый завод для производства тяговых систем в Китае

Французский производитель Alstom совместно с муниципалитетом Хэфэй создали новое предприятие по проектированию и производству тяговых систем и компонентов Hefei Alstom Rail Transport Equipment Co., Ltd. (НАТЭЕ) в городе Хэфэй.

Работу над открытием новой площадки Alstom вела в течение года: в июле 2023 года компания подписала соглашение о стратегическом сотрудничестве с городом Хэфэй, а в сентябре – соглашение об инвестиционном сотрудничестве с зоной высокотехнологичного промышленного развития Хэфэй Синьчжань. В начале 2024 года юрлицо будущего завода было зарегистрировано.

НАТЭЕ будет специализироваться на выпуске тяговых систем, специально разработанных для стандартизированных метропоездов, представленных на китайском рынке. Кроме того, на предприятии будут производиться современные тяговые системы ORTonix собственной разработки Alstom.

Проект будет реализован в три этапа. Ожидается, что потребуются от 8 до 10 лет, чтобы достичь годовой мощности производства, обслуживания и модернизации не менее 1,5 тыс. тяговых систем поездов. Запуск пробного производства на НАТЭЕ намечен на октябрь 2024 года.

У Alstom на территории Китая работает 11 локализованных предприятий и почти 10 тыс. сотрудников. Всего заводы Alstom в Китае поставили более 6 тыс. железнодорожных пассажирских вагонов и более 1,5 тыс. электровозов, более 7,2 тыс. вагонов метро, более 800 монорельсовых вагонов, 136 автоматизированных вагонов для перевозки людей и 191 трамвайный вагон для китайского рынка, а также на экспорт. В Китае Alstom обеспечивает сервисное обслуживание для 4,1 тыс. вагонов.

Источник: techzd.ru, 11.07.2024

Первый монорельсовый поезд доставлен из Китая в бразильский Сан-Паулу

Первый из 14 заказанных монорельсовых поездов для строящейся линии 17 (Gold) сети метро Сан-Паулу прибыл в порт Сантус в июне 2024 г., второй должен появиться в Бразилии в конце года, остальные изготовитель – китайская компания BYD (провинция Сычуань) поставит в течение 2025 г.

После соединения вагонов в поезд начнется процесс его тестирования для получения сертификата безопасности и допуска к эксплуатации.

На автоматизированной линии 17 будет применена система управления движением поездов по радиоканалу (СВТС). Пятивагонный поезд рассчитан на перевозку 616 пассажиров, из которых 114 смогут ехать сидя, также предусмотрены места для лиц с ограниченной мобильностью.

Все вагоны имеют ширину 3,2 м. Длина первого и последнего вагонов равна 13,5 м, промежуточных – 10 м. Общая длина поезда с учетом четырех межвагонных переходов составляет 60,8 м. Все вагоны оснащены двумя дверями с каждой стороны шириной по 1,6 м.

Монорельсовый поезд передвигается по бетонной несущей структуре шириной 800 мм. В каждом вагоне – по две тележки, каждая из которых оснащена тяговым двигателем, двумя опорными, четырьмя направляющими и двумя стабилизирующими колесами. Поезд развивает скорость до 80 км/ч, питаясь постоянным током напряжением 750 В. Он также оснащен аккумуляторными батареями, что позволит продолжить движение до следующей остановки в случае отключения основного источника.

Ввод в эксплуатацию линии 17 протяженностью 17,7 км намечен на июнь 2026 г., она станет первой монорельсовой линией сети метро Сан-Паулу.

Источник: zdmira.com, 10.07.2024

В Казахстане представили первую продукцию вагоностроительного завода TEXOL

На вагоностроительном заводе казахстанской группы компаний TEXOL в Атырау в начале июля 2024 г. представлены первые три полувагона, изготовленные на этом предприятии. К 2027 г. на увеличенной до 62 тыс. м² площади завода планируется создать более 3 тыс. рабочих мест для специалистов различных профилей и выпускать не менее 6 тыс. вагонов в год. В соответствии с проектом стоимостью более 160 млрд тенге (около 338 млн долл. США) уже инвестировано 79 млрд тенге, в процессе строительства находятся цеха по производству компонентов вагонов, также проектируется завод среднего и мелкого вагонного литья. В целях углубления локализации планируется использовать металлоконструкции, изготовленные компанией Qarmet (Караганда), подшипники – Brenco (Степногорск), диски и оси колесных пар – компанией «Проммашкомплект» (Экибастуз).

На предприятии в Атырау будут изготавливать нефтебензиновые и газовые цистерны, 40- и 80-футовые фитинговые платформы, полувагоны и крытые вагоны, а также комплектующие для их производства. В первую очередь намечено освоение выпуска сочлененной фитинговой платформы

модели 13-6741 с нагрузкой на ось 25 т. В 2025 г. планируется начать производство цистерн, включая предназначенные для перевозки сжиженного углеводородного газа (СУГ).

В рамках торжественной презентации Атырауским вагоностроительным заводом (АВСЗ) подписаны соглашения о намерениях с компаниями «ТрансВагонГрупп», «Союзконтакт-Транс», РТС Holding и «Исткомтранс».

Источник: zdmira.com, 12.07.2024

«Синара» совместно с партнёрами из КНР разрабатывает грузовые высокоскоростные поезда

Грузовые высокоскоростные поезда могут быть запущены в России после ввода в эксплуатацию второй и третьей линий ВСМ, сообщил вице-президент группы «Синара» Александр Мишарин на выставке «Иннопром».

«Это следующий этап (развития ВСМ), после запуска второй, третьей линии. Но я уверен, что такие поезда пойдут. Это очень интересное решение. (...) Когда ВСМ развивается и построено более 2 тыс. км, она превращается в грузопассажирскую», – цитирует топ-менеджера «Интерфакс».

По словам Александра Мишарина, эскизные проработки грузовых высокоскоростных поездов уже есть:

«И, кстати, даже мы прилично продвинулись, в том числе с нашими китайскими коллегами. Они, кстати, по нашим идеям уже сделали такой поезд. Будет и у нас».

Источник: interfax.ru, 10.07.2024

В РЖД раскрыли детали создания новых поездов, которые будут работать по технологии push-pull.

«Для пригорода поезд будет состоять из тепловоза ТЭП70БС, немоторных и одного головного вагона электропоезда ЭП2ДМ. Опытный образец планируется изготовить до конца 2024 года. Поезд предполагается к эксплуатации на неэлектрифицированных участках, в первую очередь на Октябрьской железной дороге», – заявил начальник департамента технической политики РЖД (ЦТЕХ) Владимир Андреев в интервью Rollingstock.

«Для дальнего сообщения в предпроектной стадии находится поезд постоянного формирования, который включит электровоз, промежуточные серийные двухэтажные вагоны локомотивной тяги и один двухэтажный вагон

с кабиной управления. Такие составы рассматриваются к перевозкам пассажиров на маршрутах между Москвой, Петербургом, Казанью, Екатеринбург, Ростовом-на-Дону, Оренбургом, Анапой, Сочи и Новороссийском», – сказал Андреев.

Push-pull – переводится как толкай-тяни. Кабина в последнем вагоне позволяет поезду менять направление движения без необходимости перецеплять локомотив.

Источник: rollingstockworld.ru, 11.07.2024

«Желдорремаш» хочет построить новый электровозоремонтный завод

Соглашение о намерениях было подписано между локомотиворемонтным холдингом и правительством Ростовской области на выставке ИННОПРОМ.

Общая площадь нового предприятия в Ростове-на-Дону должна составить 42 га. Заявляется, что проектная мощность превысит 600 секций современных электровозов платформы ЭС5К «Ермак» и тяговых агрегатов серии НП-1 в год. Для их среднего и капитального ремонта предприятие будет оснащено современным оборудованием с роботизированными линиями, а на производстве будет создано более 2 тыс. рабочих мест.

В создание площадки планируется вложить 39 млрд руб. Начало реализации проекта ожидается в 2025 году, завершение – в 2030-м.

В Ростове-на-Дону ремонт грузовых электровозов и тяговых агрегатов уже осуществляет Ростовский ЭРЗ. Как указывает замгубернатора Ростовской области Игорь Сорокин, производственные мощности предприятия загружены практически полностью.

Источник: 161.ru, 08.07.2024

Вагоны из алюминиевых сплавов на железную дорогу не пускают нормативы

Уменьшение тары вагонов и увеличение за счет этого их грузоподъемности – эффективный путь повышения производительности вагонов, об этом заявили участники Международной научно-технической конференции «Подвижной состав XXI века: идеи, требования, проекты». Однако на «Пространстве 1520» применение таких вагонов ограничено.

Алюминий – вес меньше, гибкости больше

В действующей нормативной документации нет данных по выносливости алюминия при действии динамических нагрузок. Между тем принципиальных отличий в методике проектирования алюминиевых несущих конструкций также нет. Юрий Бороненко, заведующий кафедрой «Вагоны и вагонное хозяйство» ПГУПС, это прямо указывает в своем докладе.

«Расчет несущих конструкций из алюминиевых сплавов аналогичен расчету конструкций из стали, но алюминиевые сплавы имеют отличные физические и механические свойства. Это вызывает появление ряда отличительных особенностей, которые необходимо учитывать при создании алюминиевых вагонов. Среди них главные: гибкость, коррозионная стойкость, прочность и выносливость», – продолжил он.

Модуль упругости алюминиевых сплавов в среднем равен 7105 Мпа. Если алюминий сравнивать со сталью, то это – почти в три раза меньше. Показатель влияет на прогибы и устойчивость конструкции.

«Проблема недостаточной жесткости решается увеличением высоты сечений, а недостаточность устойчивости – увеличением толщин применяемых материалов», – объяснил Бороненко.

Идут споры и о прочности вагонов из алюминия. При расчетах на прочность подвижного состава обычно используется показатель предела текучести с некоторым коэффициентом запаса, указал Бороненко. Прочность вагонов из алюминия ниже, чем у вагона из стали, но для компенсации его снижения возможно увеличение площади и моментов инерции несущих конструкций.

«С точки зрения удельной прочности по пределу текучести можно ожидать снижение массы конструкции с использованием алюминиевых сплавов на 1,5-1,7 раза», – подчеркивает докладчик.

Задачи по защите алюминия

Вагоны в России должны быть окрашены, таково требование нормативной документации. Но алюминиевые сплавы характеризуются высокой коррозионной стойкостью от атмосферных осадков. А это значит, что окрашивать вагоны из алюминия не надо. Требования по окрашиванию алюминиевых вагонов ведет к увеличению расходов и росту стоимости изготовления и ремонта вагонов, продолжил Бороненко.

«Требование по окраске алюминиевых частей вагонов предлагается исключить. Для этого необходимо вносить изменения в ГОСТы», – подчеркнул он.

В целом алюминиевые вагоны – это новый вызов. Вагоностроители должны защитить конструкцию от электрохимической коррозии. Из-за нее

непосредственный контакт стали и алюминия не допускается в силу разной электрохимической активности.

«Для решения этой проблемы применяются специальные прокладки. Опытная эксплуатация вагонов-хопперов 19-1244 не показывает коррозионной повреждаемости алюминиевых конструкций. Поэтому на данный момент эту проблему можно считать решенной», – заявил профессор.

Выносливость – это зависимость между величинами средних напряжений и числами циклов до разрушения. Этот показатель крайне важен для расчетчика вагонов. Однако таких данных в настоящее время недостаточно, подчеркнул докладчик.

Вагоностроители также испытывают сварные швы в вагонах из алюминия. Заявлено о существенной разнице в расчетах по ГОСТ 33211 и «Нормам». Со слов Бороненко, необходимо отказаться от упрощенного способа определения предела выносливости сварных соединений алюминиевых сплавов

«Важнейшей задачей становится экспериментальное определение показателей усталостной прочности сварных соединений алюминиевых сплавов для различных видов сварных соединений. Учитывая большое количество вариантов сварных соединений, необходима общая программа работ по испытаниям сварных соединений алюминиевых сплавов и на их основе создание справочной базы по показателям ограниченного предела выносливости сварных соединений алюминиевых сплавов», – резюмировал он.

Однако, несмотря на все сложности, железнодорожная сеть нуждается в вагонах из алюминия, настаивают участники рынка. Во-первых, ввиду высокой удельной прочности они имеют преимущества над сталью, обеспечивая возможность создавать вагоны и меньшего объема. А существенная проблема конструирования алюминиевых вагонов – это следствие недостаточной изученности показателей ограниченного предела выносливости сварных соединений алюминиевых сплавов. Именно этот параметр и не позволяет полностью реализовать преимущества алюминия при создании кузовов грузовых вагонов.

Источник: rzd-partner.ru, 10.07.2024

ОАО «РЖД» ожидает увеличение парка электропоездов «Финист» до 32 единиц до конца года

ОАО «РЖД» объявило о запуске электропоезда ЭС104 «Финист» в Пермском крае. В сообщении также отмечается, что к концу текущего года количество «Финистов» на российских железных дорогах вырастет до 32.

Ранее в начале этого года производитель электропоезда, завод «Уральские локомотивы» (входит в «Синара – Транспортные Машины», СТМ), сообщал о планах поставить до конца 2024 года» 150 вагонов ЭС104 «Финист» (30 составов). В конце июня стало известно, что объем поставляемых «Финистов» по контракту с ОАО «РЖД» увеличен согласно этим прогнозам – с 22 до 30 поездов, все составы должны быть поставлены до конца года.

В настоящее время «Уральские локомотивы» передали РЖД 25 пятивагонных составов электропоезда «Финист». Все они эксплуатируются в Свердловской области и на территории Пермского края.

Белорусский посол в России Дмитрий Крутой ранее заявлял о желании Беларуси также закупать электропоезда производства холдинга СТМ. На запрос о том, хватит ли производственных мощностей «Уральских локомотивов» для выполнения контрактов и для РЖД, и для Беларуси, в пресс-службе СТМ ответили, что предметных переговоров с белорусской стороной пока не идет, поэтому о производственных планах с учетом двух отдельных заказов говорить рано.

Источник: t.me, 11.07.2024

Двигатели «ТМХ-Электротех» для поездов метро одобрены к серийному выпуску

Квалификационная комиссия присвоила литеру О1 созданным предприятием «Трансмашхолдинга» (ТМХ) новым асинхронным тяговым электродвигателям ДТА-170, что дает право на их серийный выпуск после сертификации. Как указываются в ТМХ, установочная серия определена в 2400 двигателей, они будут поставляться для вагонов метро, выпускаемых «Метровагонмашем».

В рамках подготовки к производству было выпущено 28 опытных образцов ДТА-170, первый – в начале осени 2023 года. Асинхронные электродвигатели разработаны в самом ТМХ. В конструкции двигателя применен ротор с медной короткозамкнутой обмоткой. «По сравнению с алюминиевой, которая используется в аналогичных двигателях, представленных на рынке, она обеспечивает более высокую надежность системы», – отмечают в ТМХ.

Двигатель ДТА-170 ставится в производство в рамках масштабной программы развития выпуска асинхронных двигателей на «ТМХ-Электротех». Под эти цели завод в 2022 году получил два льготных займа из ФРП на 5,2 млрд руб. Для серийного выпуска ранее уже были сертифицированы

асинхронные тяговые электродвигатели ДТА-380 для электропоездов «Иволга», ДТА-200Т – для маневровых тепловозов ТЭМ23 и ДТА-125 – для контактно-аккумуляторных локомотивов ЭМКА2. «ТМХ-Электротех» в ходе ИННОПРОМ также подписал с Ростовской областью соглашение об инвестициях еще порядка 4 млрд руб. в расширение выпуска двигателей для локомотивов.

Источник: t.me, 12.07.2024

Завод «Трансмаш» выведен из состава ТМХ

Трансмашхолдинг продал расположенный в г. Энгельсе Саратовской области завод «Трансмаш», который является производителем грузовых вагонов и снегоуборочной техники. В результате совершенной сделки, основным акционером АО «Трансмаш» стал Концерн «Тракторные заводы».

Ранее, в июне, «Тракторные заводы» приобрели у ТМХ также брянский завод «Бежицкая сталь».

Холдинг намерен сосредоточиться на разработке и производстве сложной железнодорожной техники, предоставив заниматься развитием производства грузовых вагонов и литья профессиональной команде менеджеров, которая специализируется на соответствующей тематике.

Источник: t.me, 12.07.2024

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Узбекистан заказывает высокоскоростные поезда у Hyundai Rotem

Железные дороги Узбекистана заключили с южнокорейской компанией Hyundai Rotem контракт стоимостью 270 млрд вон (187,9 млн долларов США) на поставку шести поездов, рассчитанных на максимальную скорость 250 км/ч. Это первый экспортный заказ на высокоскоростные поезда для Hyundai Rotem. Контракт также включает техническое обслуживание, которое Hyundai Rotem проведет в сотрудничестве с корейским национальным оператором Korail. Новые поезда будут аналогичны поездам КТХ-Eum, которые начали курсировать на сети Korail в 2021 г. Ключевые отличия включают адаптацию к инфраструктуре колеи 1520 мм с высотой платформы 200 мм, а также использованию тягового тока напряжением 25 кВ, частотой 50 Гц. Новые поезда также оптимизируют с учетом местных условий: они будут способны

выдерживать высокие температуры пустыни и оснащены фильтрами, предотвращающими попадание пыли и песка.

Источник: International Railway Journal. – 2024. – № 7. – P. 6 (англ. яз.)

Компания RegioJet выводит из эксплуатации спальные вагоны после крушения поезда в Пардубице

Чешский частный пассажирский оператор RegioJet 8 июня 2024 г. вывел из эксплуатации свой парк из 16 спальных вагонов типа Vcmz в связи с тем, что в них были обнаружены не выявленные ранее недостатки конструкции. Решение приняли после расследования трагической аварии со столкновением пассажирского и грузового поездов в Пардубице, в 120 км к востоку от Праги, которая произошла 5 июня. В результате аварии четыре человека погибли и 22 получили ранения. Расследование показало, что причиной полного разрушения вагона в аварии стал разрыв рамы вагона. Именно это стало причиной гибели людей. Сообщается, что подобная авария с вагоном того же типа и аналогичным повреждением конструкции произошла в Зальцбурге 20 апреля 2018 г., в ней пострадали 54 пассажира. Вагоны типа Vcmz изначально производились для Австрийских федеральных железных дорог (ÖBB) в 1980-х гг.

Источник: International Railway Journal. – 2024. – № 7. – P. 9 (англ. яз.)

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Германия: на S-Bahn в Берлине впервые протестирована система распознавания препятствий

В Берлине на городской железной дороге S-Bahn была произведена установка системы обнаружения препятствий, которая будет использоваться для обеспечения безопасности движения поездов в повседневной эксплуатации. Это первый в мире опыт установки и проведения испытаний данной системы в эксплуатационных условиях. Новой системой был оборудован поезд серии 484, находящийся в регулярной эксплуатации на железной дороге S-Bahn. Испытания проводятся Siemens Mobility совместно с пассажирским оператором S-Bahn Berlin в рамках реализации инициативы Digital Rail Germany (DSD).

Основная цель – разработка вспомогательной системы для предотвращения аварий и обеспечения безопасности движения автономных поездов с небольшой скоростью.

В будущем датчики будут подключены непосредственно к системе управления поездом, что позволит обеспечить максимально быструю реакцию на препятствия и активацию экстренного торможения, а также выполнение маневровых операций в депо в автоматическом режиме.

Внедрение технологий автоматизированного управления является одним из ключевых способов повышения пропускной способности железнодорожного транспорта и повышения эффективности работы сети. Впервые система обнаружения препятствий, являющаяся ключевой технологией с точки зрения процесса автоматизации движения поездов, испытывается в условиях повседневной эксплуатации поезда.

Источник: press-siemens.com, 12.07.2024 (англ. яз.)

Ужесточены ограничения скорости на HSL-South

Голландский менеджер по инфраструктуре ProRail увеличил ограничения скорости движения поездов, введенные ещё в июле 2023 года на виадуках северного участка HSL-South высокоскоростной линии, соединяющей Амстердам с бельгийской границей из-за обнаруженных в опорах сооружений трещин. Максимальная скорость на HSL-South – 300 км/ч. После обнаружения дефектов её снизили до 120, а спустя год на пяти из 10 пострадавших от растрескивания виадуков и вовсе до 80 км/час.

Все пострадавшие опоры транспортных сооружений расположены между северным порталом туннеля «Зеленое сердце» протяженностью 8,67 км и развязкой в Хофддорпе, где высокоскоростной HSL-South соединяется с обычной железнодорожной сетью.

Менеджер инфраструктуры продолжает следить за развитием дефектов, увеличением и смещением горизонтальных трещин в 10 соответствующих конструкциях. Весьма вероятно, что их потребуется заменить. ProRail информирует перевозчиков, что работы будут завершены самое раннее в 2026 году.

Введение новых ограничений скорости добавило к существующему отставанию от графика еще 2-3 минуты и привело к общей задержке поездов на северном участке HSL-South более, чем на 10 минут.

HSL-South в основном используется внутренними перевозками железных дорог Нидерландов (NS) и трансграничными перевозками IC в Брюссель, а также рейсами Eurostar в Париж и Лондон.

NS резко отреагировали на новые ограничения скорости и заявляют, что время пассажиров в пути больше не может увеличиваться, и требуют от менеджера инфраструктуры ускорить решение проблемы.

В настоящее время между NS, ProRail и Infrasppeed, обслуживающими HSL-South, ведутся обсуждения. Компании пытаются определить, следует ли еще больше сократить количество поездов, использующих высокоскоростную линию, поскольку пропускная способность линии ограничена.

Виадук и другие сооружения на HSL-South были спроектированы и построены Rijkswaterstaat, департаментом гражданского строительства Министерства инфраструктуры и водного хозяйства.

Источник: railjournal.com, 11.07.2024 (англ. яз.)

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Возрастающая частота экстремальных погодных явлений требует от железных дорог определенных действий для повышения устойчивости инфраструктуры

В связи с изменением климата экстремальные погодные явления будут происходить все чаще. Мировой железнодорожный сектор уже ощущает на себе последствия повышения температуры, сильных дождей и наводнений, лесных пожаров, засух и оползней. Железные дороги и транспортные сети в таких разных местах, как Австралия, Северная Америка, Германия, Тайвань и Япония, в последние годы подверглись воздействию стихийных бедствий, часто с разрушительными последствиями. Железные дороги и управляющие инфраструктурой уже тратят миллиарды на защиту своих сетей. Однако, согласно новому отчету глобальной консалтинговой компании Agur, это действие в основном было реактивным. Огромные средства тратились на ликвидацию последствий. Однако традиционные локальные попытки менеджеров инфраструктуры и операторов снизить отдельные риски сами по себе не могут защитить города и регионы от этих растущих угроз. Вместо этого Agur выступает за общесистемный подход, основанный на разделении ответственности и общих целях различных команд и организаций. Вместо того, чтобы просто реагировать на чрезвычайные ситуации по мере их возникновения, необходимо четкое выявление и устранение уязвимостей до

того, как произойдет инцидент. Это приведет к более быстрому восстановлению услуг, минимизации сбоев в сети и снижению общих затрат для железных дорог и экономики в целом.

Источник: International Railway Journal. – 2024. – № 7. – P. 29 (англ. яз.)

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

Учиться по новым правилам

Филиал ПГУПСа – Санкт-Петербургский техникум железнодорожного транспорта – вошёл в федеральную программу «Профессионалитет».

Состоялось подписание соглашения о вступлении в программу. Свои подписи в документах поставили заместитель председателя Комитета по науке и высшей школе Санкт-Петербурга Анна Степанова, и.о. ректора ПГУПС Тамила Титова, руководитель СЗТУ Росжелдор Никита Каменир, заместитель начальника Октябрьской железной дороги по кадрам и социальным вопросам Сергей Середа.

Участие в ней помогает колледжам и техникумам обновить мастерские, лаборатории, закупить современное оборудование. Студентам – получить востребованную на рынке труда специальность в ускоренном формате – от 2,5 до 3,5 лет в зависимости от специальности. Кстати, он подразумевает обилие практики – реальное знакомство с отраслью, предприятиями и работодателем охватит более половины программы. Также есть возможность получить образование по двум или трём смежным профессиям. Благодаря «Профессионалитету» уже 1,35 млн молодых людей учатся по новым правилам.

«Мы с четвёртой попытки вошли в эту программу, – отметил директор техникума Евгений Шехтман. – Всё получилось благодаря поддержке Российских железных дорог. В этот этап вошли 79 техникумов и колледжей России. В университете мы вторые после Ярославского филиала ПГУПС».

Программа рассчитана до 2030 г. ОАО «РЖД» и Министерство просвещения РФ выделяют солидную сумму – всего 135 млн руб. Масштабные работы начнутся с модернизации лабораторий – будут подготовлены новые дизайн-проекты, закуплено современное оборудование, удобная мебель.

Анна Степанова рассказала, что выигрыш гранта дорогого стоит – в конкурсе участвуют около 4 тыс. учреждений среднего профессионального образования со всей страны.

Источник: pgups.ru, 15.07.2024

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Конкурс для женщин на вакансии машинистов поездов (Саудовская Аравия)

Во втором этапе набора машинистов поездов для работы на высокоскоростной магистрали Харамайн в Саудовской Аравии, направленном на привлечение в отрасль большего числа женщин, на 35 вакантных мест было подано 38 тыс. заявок. После отбора женщины пройдут обучение в Саудовском железнодорожном политехническом институте (SRP).

Источник: International Railway Journal. – 2024. – № 7. – P. 11 (англ. яз.)

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Великобритания: компания Northern опубликовала данные о 8 тыс. полученных через мессенджер WhatsApp обращений от клиентов за первый год работы сервиса

Компания Northern опубликовала данные об итогах первого года работы сервиса для обращений клиентов через мессенджер WhatsApp, который был создан на основе технологии искусственного интеллекта.

За год при помощи этой платформы было обработано 8 тыс. обращений от клиентов компании, при этом согласно оценкам экономия рабочего времени сотрудников составила в общей сложности около 1277 часов, которые они смогли уделить решению более сложных вопросов, требующих личного участия специалиста.

Клиенты могут воспользоваться сервисом, чтобы запросить информацию о расписании движения поездов в режиме реального времени, маршрутах других видов наземного транспорта, введенных обновлениях, а также о сбоях в движении. Кроме того, электронный помощник может подсказать пассажирам, как обратиться за помощью, уточнить информацию о пропаже имущества, подать обращение о возникших в пути проблемах, подать жалобу или заявление о выплате компенсации в случае задержки поезда.

Источник: globalrailwayreview.com, 16.07.2024 (англ. яз.)

Hitachi Rail внедрила цифровую МПЦ на скоростной линии в Германии

Компания Hitachi Rail сообщила о сдаче в постоянную эксплуатацию цифровой микропроцессорной централизации (МПЦ) на участке Майтинген – Мертинген линии Нюрнберг – Аугсбург – Мюнхен. Проект разработан в рамках программы цифровизации железных дорогах Германии (DB) бывшим железнодорожным бизнес-блоком Ground Transportation Systems компании Thales, который с конца мая 2024 г. входит в состав Hitachi Rail.

В цифровой МПЦ на участке Майтинген – Мертинген используются безопасный вычислительный комплекс и защищенные каналы обмена шифрованными данными по IP-протоколу между центральным компьютером и напольными устройствами. Это первый в Германии опыт реализации такого предсерийного проекта в коридоре Скандинавия – Средиземное море трансъевропейской сети TEN-T на линии со скоростью движения поездов до 200 км/ч. Зона действия МПЦ охватывает 25 км путей и 221 новое напольное устройство. Реализация проекта заняла 5 лет – строительные работы начались в феврале 2019 г., а в январе 2024 г. состоялся официальный пуск системы с последующим периодом опытной эксплуатации. Распорядительный пост МПЦ размещен на станции Донаувёрт.

В настоящее время на железных дорогах Германии эксплуатируются более 2600 постов централизации различных типов и поколений. Внедрение цифровых систем позволит многократно сократить число пунктов управления движения поездов и обеспечения безопасности.

Ранее Hitachi Rail получила от DB заказ на создание системы диагностики и управления техническим обслуживанием цифровой инфраструктуры на участке Майтинген – Мертинген. Система через стандартные диагностические интерфейсы собирает данные для контроля состояния оборудования, анализа диагностической информации и улучшения технического обслуживания компонентов железнодорожной инфраструктуры.

Цифровая МПЦ собственной разработки Hitachi Rail внедряется на линии Гера – Вайсшлитц.

Источник: zdmira.com, 15.07.2024

Партнерство RailPulse охватывает уже четыре железные дороги первого класса

Североамериканская железная дорога первого класса CSX присоединилась к партнерству RailPulse, образованному в 2020 г. для продвижения технологий цифровизации грузовых вагонов и отслеживания их

местоположения при помощи датчиков спутниковой навигации GPS. Таким образом, теперь в состав RailPulse входят четыре из шести крупнейших грузовых железных дорог Северной Америки.

CSX стала 11-м участником партнерства, которое охватывает в том числе железнодорожных операторов Genesee & Wyoming и Watco, а также вагоностроительные компании.

В число основных задач партнерства RailPulse входят обеспечение совместимости бортового телематического оборудования и создание ИТ-инфраструктуры для сбора, обработки и анализа данных о местоположении и состоянии грузовых вагонов и перевозимых в них грузов.

С партнерством RailPulse сотрудничают ведущие американские и европейские поставщики телематических устройств.

Источник: zdmira.com, 16.07.2024

В России появится новая премия «Роботизация»

В рамках исполнения Указа Президента РФ В.В. Путина (от 7 мая 2024 г. № 309) наша страна ставит амбициозную цель – войти в топ-25 мировых лидеров по плотности роботизации к 2030 году! Для достижения этой цели запускается отраслевая премия «Роботизация».

Награда победителям будет вручаться ежегодно на выставке ИННОПРОМ в рамках отдельной сессии. Премия будет чествовать лидеров в области внедрения и производства промышленных роботов.

Организатор премии – Минпромторг России. Оператором выступит Консорциум Робототехники и систем интеллектуального управления.

Номинации премии:

- Компания, которая больше всего внедрила роботов в свое производство;
- Компания, которая больше всего произвела промышленных роботов;
- Компания, которая сильнее увеличила плотность роботизации.

Победители будут определяться на основании данных Росстата и Минпромторга России.

Источник: strategyjournal.ru, 15.07.2024

Пилотный проект оплаты проезда по геолокации тестируется в пригородных поездах на ГЖД

Пассажиры пригородных поездов АО «ВВППК» сообщением «Нижний Новгород – Моховые Горы», курсирующих по ГЖД, могут оплачивать проезд через мобильное приложение «ПроТранспорт+». В тестовом режиме новую услугу запустили на Горьковской железной дороге 9 июля, сообщает пресс-служба ГЖД – филиал ОАО «РЖД».

Презентация новой системы оплаты проезда прошла на железнодорожном вокзале Нижний Новгород, где пассажирам электричек предлагалось воспользоваться услугой, установив на смартфон мобильное приложение.

Новый сервис дополняет уже существующие в ОАО «РЖД» возможности оформления электронных проездных документов. Перед началом поездки пассажиру нужно запустить приложение, которое с помощью расположенных на железнодорожных станциях Bluetooth-меток определит точное местоположение. Далее на станции прибытия необходимо сделать в приложении отметку о завершении поездки, после чего система самостоятельно рассчитает стоимость билета и спишет эту сумму с банковской карты. QR-коды электронных билетов и чеки отобразятся на экране смартфона.

«Внедрение технологии оплаты по геолокации позволит расширить возможности цифровых сервисов для пассажиров в сегменте городской мобильности. В ряде регионов уже проходит тестирование в наземном общественном транспорте. Объединение на базе единого приложения отработанных технологий оплаты в пригородном железнодорожном и городском наземном транспорте позволит реализовать бесшовную мультимодальную поездку для пассажира с возможностью применения единого тарифа», – подчеркнул генеральный директор АО «Волго-Вятская пригородная пассажирская компания» Анатолий Кузнецов.

Пассажир может выйти в любом из промежуточных остановочных пунктов, стоимость проезда будет рассчитываться на основании фактического расстояния поездки.

Источник: rzd-partner.ru, 09.07.2024

Пассажирам упростят доступ к сверхбыстрому интернету

Государство намерено упростить спутниковый доступ к интернету авиа- и железнодорожным пассажирам, пользователям водного транспорта, а также автомобилистам.

Это следует из материалов Госкомиссии по радиочастотам (ГКРЧ), заседание которой намечено на конец июля. Речь в них идет о подключении транспорта к так называемым негеостационарным системам спутниковой связи. В зависимости от высоты орбиты такие системы могут насчитывать от нескольких единиц до сотен и даже тысяч космических аппаратов и обеспечивать высокоскоростной интернет там, где зачастую его просто нет. Самая известная зарубежная система такого рода – Starlink Илона Маска. Но речь именно о российских системах, строительство которых только начинается, следует из документов ГКРЧ.

Для разработки, производства и применения в РФ терминалов негеостационарных систем комиссия планирует выделить неопределенному кругу лиц целый ряд диапазонов частот (10,7- 12,75 ГГц, 17,7-18,6 ГГц, 18,8-19,3 ГГц и выше), говорится в материалах ГКРЧ. Для работы на них спутникового оборудования не потребуется разрешений, указано в документах.

Такое оборудование можно будет купить в обычном магазине электроники и установить не только на транспорте, но и стационарно, чтобы использовать как обычный роутер для раздачи интернета, объяснил один из участников рынка связи. Получение разрешения на использование частот для отдельно стоящей спутниковой станции может занимать до полугода, а стоимость процедуры могла бы быть сопоставима с ценой самого терминала – это несколько десятков тысяч рублей, полагает один из специалистов по частному планированию.

ГКРЧ рассчитывает рассмотреть вопрос о возможном выделении частотных ресурсов для земных станций, работающих через космические аппараты на негеостационарной орбите, подтвердили в Минцифры.

Речь идет о терминалах, которые находятся в движении. Например, на воздушных и морских судах, железнодорожном и автомобильном транспорте. Это один из этапов, который необходим для развития перспективных сетей связи. В дальнейшем он позволит обеспечить высокоскоростным доступом в интернет, – считают в ведомстве.

Также направили запрос в «Роскосмос».

Пользователи и операторы должны следовать определенным правилам эксплуатации спутниковых систем, также говорится в материалах ГКРЧ. Например, весь трафик, формируемый любыми типами абонентских терминалов, должен проходить через станцию сопряжения, находящуюся на территории РФ. Устройства не должны использоваться при взлете и посадке воздушных судов. Естественно, такие девайсы не должны создавать помехи другой радиоэлектронике.

Спутниковые группировки на негеостационарных орбитах (НГСО) набирают обороты по всему миру, отметил партнер ComNews Research Леонид

Коник. По его словам, спрос на земные спутниковые станции, находящиеся в движении (Earth Stations in Motion, ESIM), растет, прежде всего, со стороны авиационных и морских заказчиков. Всемирная конференция радиосвязи – 23, которую Международный союз электросвязи провел в конце прошлого года в Дубае, приняла резолюцию 123, регламентирующую использование абонентского спутникового оборудования в движении при работе через спутники на НГСО, рассказал эксперт.

Это создает основу для действительно массового рынка услуг спутникового широкополосного доступа в интернет на всех видах транспорта, так как решение ГКРЧ избавит провайдеров услуг и пользователей от оформления разрешений на использование радиочастот – весьма длительной и непростой бюрократической процедуры, полагает он.

Решение ГКРЧ касается любых российских спутниковых группировок на НГСО, хотя в качестве примеров в документе приведены только три: «Экспресс-РВ» (четыре спутника на высокоэллиптической орбите), «СКИФ» (12 космических аппаратов на средней орбите), а также «Рассвет» (около 737 спутников на низкой орбите).

«Хочется надеяться, что поименование отдельных НГСО-группировок не помешает в развитии другим российским космическим проектам, включая «Гонец.МКА» (40 малых космических аппаратов на низкой орбите, совместный проект спутниковой системы «Гонец» и АО «ОКБ «Пятое поколение»), SR NET (672 спутника на низкой орбите для услуг ШПД, которые намерен запустить отечественный холдинг SR Space), а также инициативе ООО «Газпром СПКА» по выводу на орбиту низкоорбитальной ШПД-группировки из 78 спутников», – отметил эксперт.

Запрос на развитие интернет-доступа на транспорте действительно существует. В мае этого года министр цифрового развития, связи и массовых коммуникаций РФ Максуд Шадаев заявил, что в 2028 г. все россияне смогут пользоваться интернетом на борту самолета. Обеспечить доступ могли бы отечественные группировки НГСО-спутников, отмечали тогда эксперты.

Также в мае ОАО «РЖД» и компания «Бюро 1440» подписали соглашение о сотрудничестве в области применения спутниковых технологий.

«Улучшение качества и доступности услуг связи для пассажиров – ключевая задача. Сервисы на базе спутниковой связи низкоорбитальной группировки будут востребованы как в пассажирском комплексе, так и для грузоперевозок по всей территории России, в том числе для функционирования беспилотной техники. Тестирование системы планируем начать в 2025 году», – пояснил заместитель гендиректора ОАО «РЖД» Евгений Чаркин.

Сервис широкополосной передачи данных позволит до 10 раз увеличить ее скорость (с 100 Мбит/с до 1 Гбит/с на абонентский терминал) и существенно

снизить задержку передачи данных (с 700 до 70 мс), также сообщили в ОАО «РЖД».

«Принятие проекта решения ГКРЧ в представленной редакции, на наш взгляд, создаст необходимые условия для активной цифровизации транспортной отрасли через широкое внедрение спутниковой связи, что позволит участникам рынка реализовать намеченные проекты, а стране – утвердить лидирующие позиции в создании спутниковых сетей», – считают в компании «Бюро 1440», разрабатывающей группировку низкоорбитальных спутников.

Компания работает над вопросами интеграции абонентских терминалов в железнодорожные составы, воздушные и морские суда. 737 аппаратов на низкой орбите имеет российская спутниковая группировка «Рассвет».

Источник: iz.ru, 16.07.2024

Перевели на «цифру» две крупнейшие сортировки Центрального транспортного узла

Новое оборудование установили на сортировочных станциях Орехово-Зуево и Бекасово.

«Цифра» увеличивает скорость роспуска вагонов в автоматическом режиме, минимизирует человеческий фактор и повышает надёжность работы.

Программно-аппаратный комплекс базируется на промышленных компьютерах.

На мониторах дежурных – вся информация о движущихся вагонах, стрелках и сигналах. Ими теперь управляют с помощью компьютерной мышки.

Помимо Орехово-Зуево и Бекасово, на «цифре» уже работают станции Челябинск-Главный, Инская, Входная и Кинель.

Источник: t.me, 16.07.2024

РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ

Mitsubishi Electric запускает систему анализа энергоэффективности железных дорог

Японская корпорация Mitsubishi Electric объявила о запуске системы анализа данных с использованием цифровой платформы Serendie. Новая

технология позволяет вести мониторинг и оптимизировать энергопотребления подвижного состава и инфраструктуры.

Новая система анализа железнодорожных данных Mitsubishi Electric использует цифровую платформу Serendie, которая собирает и анализирует данные по энергопотреблению поездов, подстанций и станций (рис. 5). На основе полученных данных, система предлагает решения по оптимизации энергообеспечения железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава. Например, система предложит подходящие места для расположения инверторов на станциях и оптимальный режим эксплуатации подвижного состава с учетом загруженности станций, графиков движения и условий эксплуатации. Serendie также формирует рекомендации на основе данных об избыточной мощности, вырабатываемой при торможении поездов.



Рис. 5. Системная схема «Службы анализа данных для железных дорог»

Это уже не первое решение Mitsubishi для железнодорожного сектора. В мае 2022 года Mitsubishi Electric Europe и Siemens Mobility заключили соглашение по развитию применения карбида кремния для повышения энергоэффективности преобразователей для железнодорожных тяговых систем. Технология позволяет повысить производительность тяговых двигателей гибридных региональных поездов, использующих аккумуляторы.

Источник: *techzd.ru*, 16.07.2024

В Дубае планируют построить самую зеленую автомагистраль с трамваями на солнечной энергии

Архитектурная компания URB планирует построить и открыть самую зеленую автомагистраль в мире «Зеленый хребет» в Дубае (ОАЭ). В центре

магистралей будут расположены две трамвайные линии, электроэнергию для которых будут генерировать солнечные панели.

Общая длина всего проекта составит 64 км. По всей протяженности маршрута будут идти две автомагистрали для движения в обе стороны, между которыми будут расположены пешеходные бульвары, велодорожки, трамвайные линии и парковая зона.

Для питания трамваев вместо воздушных линий электропередач будут использоваться солнечные панели, которые разместят прямо на трамвайных путях. URB заявляет, что они будут способствовать выработке более 300 мегаватт чистой возобновляемой энергии. Такой объем может обеспечить электроэнергией около 130 тыс. домов в Дубае. Застройщик из ОАЭ утверждает, что переход на солнечную энергию после строительства этого коридора позволит сократить выбросы CO₂ на 1 млн тонн в год.

Источник: techzd.ru, 15.07.2024

Идет работа по стандартизации для внедрения водородной тяги в России

ОПЖТ сообщило, что до 25 июля будет идти публичное обсуждение предварительного национального стандарта на пункты хранения водорода и заправки им подвижного состава с тяговой установкой, включающей топливные элементы. Он должен определить требования к местам расположения зон хранения и заправки, а также их техническому оснащению. Проект документа разработан ВНИКТИ.

Действие предстандарта охватит инфраструктуру для локомотивов и моторвагонного подвижного состава. Предполагается, что заправки будут как в сервисных депо, так и на станциях оборота. Функционально заправки разделены в документы на совмещенные с производством водорода и на функционирующие с учетом привоза топлива.

В недавно опубликованном годовом отчете РЖД отмечали, что внедрение подвижного состава с водородной тягой запланировано на 2027-2028 годы. На днях гендиректор «Трансмашхолдинга» Кирилл Липа заявил РИА Новости, что появление опытного образца водородного поезда запланировано на 2025 год. В проекте запуска движения водородных поездов также участвует «Росатом», пилотным полигоном должна выступить железнодорожная система Сахалина. Создание водородного поезда включено в план развития водородной энергетики страны, который Правительство России утвердило в 2020 году.

Также ведется работа и по опытному образцу маневрового водородного локомотива. Как в начале года писал «Гудок» со ссылкой на главного инженера

Дирекции тяги РЖД Олега Чикиркина, создание первого образца такого четырехосного локомотива намечено на 2025 год, а эксплуатация предполагается на станциях Московского полигона. Тогда во ВНИКТИ заявляли, что водородный локомотив разрабатывается на базе маневрового тепловоза ТЭМ10 производства «Синара – Транспортные Машины» (СТМ). Соглашение о разработке локомотивов с водородной и аккумуляторной тягой было подписано между РЖД, СТМ и «Роснано» в 2021 году.

Источник: centrkodeks.cntd.ru, 11.07.2024

СТМ в 2027 году представит двигатели для разных видов газового топлива

АО «Синара – Транспортные Машины» (СТМ) работает над созданием линейки двигателей, способных работать на газовом топливе разных видов, в том числе на биогазах, заявил на «Иннопроме» технический директор дивизиона «Дизельные двигатели» СТМ Никита Григорьев (рис. 6).



Рис. 6. Линейка двигателей для разных видов газового топлива

«Мы поставили перед собой амбициозную задачу сделать мотор не только для газовых месторождений, к примеру, а универсальный, на котором можно использовать и газовый, и автономный транспорт. (...) Это новый проект, мы только в этом году его открыли, (...) двигатели на газомоторном топливе начинаем производить», – цитирует его «Интерфакс».

По словам Григорьева, в настоящее время компания проводит исследовательские работы по этому проекту с тем, чтобы в 2027 году «представить миру продукт».

«Безусловно, на предприятии он появится гораздо раньше – уже в следующем году у нас будет, но на потребительный рынок уйдет гораздо позже», – уточнил Григорьев, добавив, что это связано с решением вопроса промышленной безопасности.

Ранее директор по работе с органами власти СТМ Михаил Бойко сообщал, что предприятие планирует создать линейку газотепловозов

различной мощности. В настоящее время первая машина на газовом топливе – маневровый локомотив ТЭМГ1 находится в опытно-промышленной эксплуатации.

Второй машиной в линейке станет маневровый тепловоз ТЭМГ7 мощностью до 2000 л.с. Он проектируется на платформе дизельного восьмиосного тепловоза, но с использованием природного газа в качестве моторного топлива. Ввод локомотива в промышленную эксплуатацию запланирован на 2026 год.

Замкнет линейку магистральный СПГ-локомотив 2ТЭ35АГ мощностью 7000 л.с. с цистерной-тендером. В этом году запланирован выпуск первых машин на дизельных двигателях, далее – модификация на газовом топливе.

Источник: interfax.ru, 10.07.2024