



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

**ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

№31/АВГУСТ 2023

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	5
Путин поздравил российских железнодорожников с профессиональным праздником	5
Министр транспорта доложил президенту РФ о модернизации пунктов пропуска.....	6
Правительство РФ утвердило Положение о единой государственной информационной системе обеспечения транспортной безопасности	7
Министерство транспорта Филиппин собирается изучить целесообразность реализации нескольких проектов по строительству железных дорог общей протяженностью 1024 км	8
Оператор инфраструктуры Adif начинает реализацию второго этапа либерализации рынка пассажирских перевозок (Испания)	8
Вучич: Сербию и Северную Македонию соединит скоростная железная дорога.....	10
Проект строительство тоннеля Эстония – Финляндия может быть возрожден	10
В Израиле намерены построить новые железные дороги	11
Ряд ключевых объектов в железнодорожной сфере возвращают в собственность Казахстана.....	12
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	13
Программа реформ Британских железных дорог	13
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА.....	13
Объявлен тендер на строительство железнодорожной линии Гливице – Катовице (Польша).....	13
В Венгрии объявлен инвестиционный план развития железных дорог	15
Железные дороги Венгрии умирают	16
В железнодорожную инфраструктуру Шотландии будет инвестировано 5 млрд евро	17
Ассоциация железнодорожной промышленности Великобритании положительно оценила два новых тендера на поставку подвижного состава.....	18
Отказ от электроники Huawei отбросит развитие немецкой железной дороги на 5-6 лет ..	19
В первом полугодии выручка SNCF превысила 20 млрд евро	19
Правительство увеличило капвложения в Центральный транспортный узел	20
АО ХК «Новотранс» выплатило третий купонный доход по третьему выпуску облигаций.....	20
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ.....	21
Глава РЖД Олег Белозёров осмотрел строящиеся объекты на БАМе	21
В Хабаровском крае ввели новый второй путь на участке БАМа.....	21
Поддали току Восточному полигону	22
На севере Бурятии завершилась реконструкция железнодорожной станции Таксимо	22
ТРАНСПОРТНЫЙ ПОЛИГОН «СЕВЕР-ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ	24

В Волгоградской области открыли железнодорожный терминал в индустриальном парке «Орловка»	24
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА	25
BNSF подала в суд на федеральное агентство за принуждение к выделению большего количества поездов для нужд угледобывающей компании NTEC (США)	25
Расширяем коридор возможностей	26
РЭЦ и РЖД запустили услугу по доставке товаров МСП для b2b-торговли в Китай	27
АО «ФГК» тестирует контрейлерный маршрут из Поволжья на Дальний Восток	28
Снижение тарифов на перевозку скоропорта не повысит спрос	29
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ	31
Завершена модернизация центрального железнодорожного вокзала Гданьска (Польша) ..	31
Amtrak инвестировал 770 млн долларов в создание доступной среды	34
406 миллионов пассажиров перевезли китайские железные дороги за июль 2023 года	35
БЖД за семь месяцев перевезла более 1,5 млн человек в сообщении с Россией	35
РЖД стали продавать на сайте билеты на самолеты и автобусы по всей России	36
«Госуслуги» стали отображать купленные железнодорожные билеты	37
«Гранд сервис экспресс» представил обновленный состав в новой livрее	38
Единый биометрический цифровой проездной для всех видов транспорта могут создать в России к 2030 году	39
В Черноземье планируют запустить новые туристические поезда	39
В Коми запустили ретропоезд на паровой тяге с новой экскурсионной программой	41
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	42
Деятельность британского оператора междугородних железнодорожных перевозок LNER	42
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ	42
DB Cargo UK подтверждает вывод из эксплуатации электровозов (Великобритания)	42
РКР Intercity заново инициировала тендер на закупку пассажирского подвижного состава (Польша)	43
Alstom оказалась единственным претендентом на поставку 12 водородных поездов в Румынию	45
Siemens построит 90 поездов для Мюнхена за 2 млрд евро	46
В Египте локализуют производство ряда компонентов для подвижного состава	48
Железнодорожный парк Ирана получил 346 отечественных вагонов и локомотивов	48
КТЖ обновляют парк пассажирских вагонов	49
На угольном разрезе в Казахстане появились маневровые роботы-тягачи	49
Холдинг наращивает тягу	51
Производители локомотивов исчерпали свои возможности	52

Директор инжиниринговой компании «Аксель» Руслан Гелетей об опыте успешного применения обратного инжиниринга для транспортных предприятий.....	54
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ.....	54
Облачное программное обеспечение Ideagen Coruson	54
BNSF испытывает две локомотивные системы мониторинга геометрии пути.....	55
В Ницце 11 человек пострадали при опрокидывании вагона туристического поезда.....	56
30 человек погибли: в Пакистане поезд сошёл с рельсов	57
Шесть вагонов с зерном сошли с рельсов в Молдавии	57
ФСБ задержала воронежца за незаконный доступ к охраняемой информации РЖД.....	57
ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА.....	58
HS2 Ltd стала первой британской компанией, получившей и сохраняющей флагманскую аккредитацию по вопросам равенства	58
Центральная пригородная пассажирская компания подготовила 100% персонала к запуску МЦД-3	60
Тысячи сотрудников железной дороги Молдовы жалуются на многомесячную задержку зарплаты	61
ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.....	62
Компьютерное зрение поможет распознать знаки безопасности.....	62
Тройка? Банковская карта? Биометрия!.....	63
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	64
Интеллектуальный анализ видеоданных (Великобритания)	64

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Путин поздравил российских железнодорожников с профессиональным праздником

Президент РФ Владимир Путин поздравил работников железной дороги с профессиональным праздником и отметил их вклад в развитие важнейшей стратегической отрасли страны.

«Дорогие друзья, поздравляю с профессиональным праздником всех работников и ветеранов железнодорожного транспорта России! – сказал глава государства в своем видеопоздравлении. – Свой вклад в развитие этой важнейшей стратегической отрасли вносят представители самых разных профессий и специальностей: машинисты, проводники, транспортные строители, ремонтники, инженеры, диспетчеры».

По его словам, каждый из представителей железнодорожной отрасли работает на своем ответственном участке, гордится профессией и продолжает ее традиции. Президент напомнил, что эти традиции начали закладывать в первой половине XIX века создатели Царскосельской железной дороги. Отрасль, как отметил президент, развивалась по мере того, как новый вид транспорта становился все более необходимым для страны. «В том числе для обеспечения ее безопасности», – подчеркнул Путин.

О Дне железнодорожника в России

День железнодорожника отмечают в России в первое воскресенье августа. Сотрудники железнодорожного транспорта первыми в России получили свой профессиональный праздник. Он был учрежден приказом министра путей сообщения Российской империи Михаила Хилкова в 1896 году. Первоначально его отмечали 25 июня (по старому стилю) – в день рождения императора Николая I, в ходе правления которого была открыта первая в России железная дорога. В последний раз устанавливался указом президиума Верховного Совета СССР от 1 октября 1980 года «О праздничных и памятных днях». Сейчас его отмечают в некоторых странах бывшего СССР.

Источник: tass.ru, 06.08.2023

Министр транспорта доложил президенту РФ о модернизации пунктов пропуска

2 августа президент РФ Владимир Путин провел совещание с членами правительства. Одной из тем стала реализация мероприятий по обустройству пунктов пропуска через государственную границу России, сообщает пресс-служба Минтранса. С докладом по этому вопросу выступил министр транспорта Виталий Савельев.

Как напомнил министр, в настоящее время в России функционирует 314 пунктов пропуска через государственную границу. Минтрансом совместно с ФСБ и ФТС России утвержден перечень из 84 приоритетных пунктов пропуска. «Через них проходит более 65 % грузов, их модернизация необходима в первоочередном порядке, – сообщил глава Минтранса. – В соответствии с Вашим поручением мы расширили указанный перечень до 87 пунктов пропуска, дополнительно включив в него три автомобильных пункта пропуска, расположенных в Забайкальском крае: Олочи, Верхний Ульхун, Соловьёвск».

С 2021 года Минтрансом проведена масштабная работа в области правового регулирования отрасли, издано 3 федеральных закона и 15 актов правительства, в числе которых впервые утверждены нормативы по содержанию пунктов пропуска. В. Савельев обратил внимание, что до 2022 года на реализацию мероприятий по строительству и оснащению пунктов пропуска, а также обеспечению их нормативного содержания выделялось от 9 до 10 млрд рублей ежегодно. «Благодаря Вашей поддержке и решениям правительства в 2022 году мы получили 20,7 млрд рублей, в 2023 году лимиты определены на уровне 25 млрд рублей, а со следующего года финансирование составит 35 млрд рублей ежегодно», – сказал министр.

Особое внимание Минтранс уделяет приоритетным участкам государственной границы. Так, на сухопутной границе с Казахстаном (7,6 тыс. км) сейчас функционирует 50 пунктов пропуска. В апреле текущего года совместно с казахстанской стороной утвержден план мероприятий, предусматривающий комплексную реконструкцию 10 наиболее приоритетных автомобильных пунктов пропуска. Все работы планируется завершить в 2027 году.

На границе с Китаем (4,2 тыс. км) работает 19 пунктов пропуска. В прошлом году реконструирован крупнейший в стране железнодорожный пункт пропуска Забайкальск, который пропускает почти 16 млн тонн грузов в год. Совместно с ФТС России переведен на круглосуточный режим работы автомобильный пункт пропуска Забайкальск, его пропускная способность увеличена с 280 до 600 грузовых автомобилей в сутки. Кроме того, был введен трансграничный железнодорожный мост и пункт пропуска Нижнеленинское

(5 млн тонн грузов в год), переведен на круглосуточный режим работы железнодорожный пункт пропуска Махалино, запущено движение через автомобильный пункт пропуска Кани-Курган.

Значительная работа ведется на российско-азербайджанском участке границы, на котором расположено 5 пунктов пропуска. В текущем году планируется завершить полную реконструкцию пункта пропуска Яраг-Казмаляр. Количество грузовых полос там увеличено с 4 до 11, что позволило увеличить пропускную способность с 400 до 1100 грузовых транспортных средств в сутки. Запущено движение в пункте пропуска Тагиркент-Казмаляр, там обеспечена пропускная способность в объеме 600 грузовых транспортных средств в сутки. В результате выполненных работ пропускная способность на российско-азербайджанском участке границы выросла более чем в 4,5 раза – с 400 до 1900 грузовиков в сутки. «Если в 2020 году грузооборот составлял 6,7 млн тонн, в 2021 году – 7,4 млн тонн, то в 2022 году он составил уже 11,7 млн тонн. За первое полугодие 2023 года перевезли 6,6 млн тонн грузов, что на 35 % больше, чем за аналогичный период прошлого года», – сказал В.Савельев.

В этом году также планируется завершить реконструкцию единственного на границе с Грузией автомобильного пункта пропуска Верхний Ларс. Ранее в этом году в пункте пропуска за счет уникальных проектных решений было увеличено число полос движения с 15 до 39.

Глава Минтранса также доложил о разработке и внедрении в пунктах пропуска инспекционно-досмотровых комплексов. «Впервые в России в 2022 году установили порталные комплексы на границе. Их преимущество заключается в том, что водителю не надо выходить из кабины транспортного средства, соответственно это позволяет сокращать время контрольных процедур в 2–2,5 раза», – уточнил министр.

Всего в 2023 году запланирован комплекс мероприятий в 73 пунктах пропуска. В перспективе до 2025 года планируется в 2 раза увеличить пропускную способность приоритетных пунктов пропуска, а также привести в нормативное состояние не менее 50% всех пунктов пропуска через государственную границу к концу 2025 года.

Источник: seanews.ru, 03.08.2023

Правительство РФ утвердило Положение о единой государственной информационной системе обеспечения транспортной безопасности

Положением устанавливаются цели и задачи единой системы, основные

принципы ее построения, функционирования и развития. Определяется структура и состав информационных ресурсов и информационных подсистем единой системы, состав и полномочия участников информационного взаимодействия. Регламентируются требования к формированию и ведению информационных ресурсов и информационных подсистем единой системы, а также требования к защите информации, содержащейся в единой системе.

Источник: publication.pravo.gov.ru, 04.08.2023

Министерство транспорта Филиппин собирается изучить целесообразность реализации нескольких проектов по строительству железных дорог общей протяженностью 1024 км

Министерство транспорта Филиппин назначает консультантов для проведения технико-экономических обоснований четырех проектов по строительству железнодорожной инфраструктуры общей протяженностью 1024 км. По словам министра транспорта Хайме Батисты, на эту деятельность, которая продлится более года, будет выделено 600 млн песо (10,66 млн долл.).

Крупнейшим из вышеупомянутых проектов является North Long Haul line протяженностью 853 км, предполагающий строительство Y-образного неэлектрифицированного расширения к северу от Манилы и 2 веток на месте заброшенных железных дорог.

Второй проект предусматривает строительство линии протяженностью 100 км на острове Панай. Линия соединит города Рохас и Илоило.

В рамках очередного технико-экономического обоснования также будут сформированы предложения по строительству участка протяженностью 54 км, относящемуся к проекту железной дороги на острове Минданао.

Наконец, будет рассмотрена целесообразность строительства 17-километровой железной дороги, которая соединит 2 пригородных района Манилы (Родригес и Сан-Матео) со столичной линией LRT 2.

Источник: railwaygazette.com, 04.08.2023 (англ. яз.)

Оператор инфраструктуры Adif начинает реализацию второго этапа либерализации рынка пассажирских перевозок (Испания)

Оператор инфраструктуры Adif и его подразделение Adif Alta Velocidad (отвечает за строительство и эксплуатацию высокоскоростных магистралей) приступили ко второму этапу процесса либерализации железных дорог в

Испании. Сначала будет проведен опрос, в котором потенциальные участники рынка пассажирских перевозок выразят свое мнение касательно формы взаимодействия перевозчиков друг с другом, а также с владельцем инфраструктуры. Кроме того, будут заслушаны и другие заинтересованные стороны. Опрос завершится 15 сентября. Полученная в ходе опроса информация будет обрабатываться с учетом строжайших принципов конфиденциальности.

Опрос будет представлять собой анкету, в которой кандидаты должны указать наиболее интересные для них маршруты, тип подвижного состава, сообщить о готовности заключить рамочный контракт и на какой срок, а также изложить наиболее предпочтительный способ взаимодействия с компаниями, оказывающими услуги по техническому обслуживанию и обслуживанию пассажиров (например, на вокзалах). Также нужно обозначить и другие предпочтения: интервал попутного следования, количество остановок на маршруте сервиса перевозок, ожидаемый пассажиропоток и т.п. Особое внимание будет уделено использованию пропускной способности на участке с тоннелем Аточа – Чамартин (Мадрид) и инфраструктурой с европейской шириной колеи или на смежных объездных путях. В дополнение, заинтересованные стороны поделятся информацией о характеристиках планируемого к эксплуатации подвижного состава, количестве мест в вагонах, а также о максимальной скорости.

Как было указано выше, оператору инфраструктуры интересно знать мнение сторон о предпочтительной модели рамочного соглашения, а также о возможности его продления и распространения его действия на другие направления (при наличии имеющихся возможностей и средств). Судя по информации, предоставленной Adif, сотрудничество в осуществлении перевозок и обслуживании пассажиров будет упрощено – за счет внедрения практики «код-шеринга» (по аналогии с отраслью авиаперевозок – когда авиарейс совместно эксплуатируется двумя или более авиакомпаниями), а также критериев приоритизации пропускной способности для тех или иных поездов.

Стоит отметить, что в рамках первого этапа либерализации рынка пассажирские перевозки стали осуществлять 3 независимых оператора на 3 магистральных высокоскоростных железных дорогах. В Adif утверждают, что в результате пассажиропоток на этих участках превысил допандемийные показатели. Также компания отметила тенденцию к перераспределению перевозок в пользу железнодорожного транспорта.

Второй этап либерализации рынка железнодорожных пассажирских перевозок в стране усилит конкуренцию, что позволит большему количеству операторов выйти на рынок и предоставлять более качественные услуги. В то

же время оператор инфраструктуры сможет более оперативно реагировать на нужды перевозчиков и сократить расходы на техническое обслуживание железных дорог.

Процесс либерализации в Испании основан на четвертом железнодорожном пакете Европейского союза, утвержденного Европейским парламентом в декабре 2016 г. в целях реформирования системы железнодорожного транспорта Европы за счет повышения конкурентоспособности и оптимизации законодательства в этой сфере.

Источник: railwaypro.com, 08.08.2023 (англ. яз.)

Вучич: Сербию и Северную Македонию соединит скоростная железная дорога

Глава Сербии рассказал о планах по развитию транспортной инфраструктуры.

Строящаяся на территории Сербии скоростная железная дорога соединит страну с соседней Северной Македонией. Соответствующее заявление перед журналистами сделал глава государства Александр Вучич. Политик выступил совместно со своим иностранным коллегой Стево Пендаровски в среду второго августа. Он добавил, что сейчас власти работают над объединением транспортных систем. Построим скоростное полотно «Белград – Ниш», начинаются работы на участке в 23 километра «Ниш – Брестовац», это 60-70 миллионов евро. Еще 450 миллионов евро будет стоить железная дорога до Прешево, пограничного перехода.

Президент Сербии заявил собравшимся, что у братских народов не осталось открытых вопросов после признания Сербской православной церковью автокефалии Македонской православной церкви.

Источник: piter.tv, 03.08.2023

Проект строительство тоннеля Эстония – Финляндия может быть возрожден

Административный суд Эстонии постановил повторно рассмотреть запрос на оценку влияния проекта железнодорожного тоннеля между Эстонией и Финляндией на окружающую среду, так как в прошлый раз, по мнению суда, Министерство финансов Эстонии и Консультативный совет по защите прав потребителей и техническому регулированию, вынося решение против

строительства, привели незаконные аргументы.

Finest Bay Area Development, компания-подрядчик, надеется, что проект будет возрожден. Напомним, изначально открытие тоннеля планировалось уже 24 декабря 2024 года. Однако, в 2021 году Эстония отказалась в нем участвовать. Министр экономики и инфраструктуры республики Таави Аас пояснил, что для бюджета страны данная инициатива является слишком дорогой.

Finest Bay Area Development отметили, что ранее получили множество вопросов от властей Эстонии, включая вопросы об установке биотуалетов на искусственном острове, который будет построен на эстонской стороне. Более 1500 страниц дополнительной информации было предоставлено на запросы Министерства экономики Эстонии.

Расстояние между Финляндией и Эстонией составляет всего 85 км, но добраться из одной балтийской столицы до другой можно лишь по морю. Время в пути занимает более 2 ч. Вопросы соединения соседей обсуждаются с 1871 года. Проект предполагает строительство пяти станций, в том числе: Улемисте, рядом с Таллиннским аэропортом, которая обеспечит соединение с новой линией Rail Baltica.

В августе 2016 года ЕС все-таки выделил 1,3 млн евро на исследование проекта по строительству тоннеля. Тогда было заявлено, что стоимость создания этого тоннеля составит 9-13 млрд евро, а срок окупаемости – около 37 лет.

Источник: rzd-partner.ru, 04.08.2023

В Израиле намерены построить новые железные дороги

Правительство Израиля дало старт проекту формирования сети железнодорожных линий, которые должны связать Тель-Авив с основными городами севера и юга страны, в частности с портом и курортом на побережье Красного моря Эйлатом и городом Кирьят-Шмона, расположенным неподалеку от границы с Ливаном. Этот проект под названием Connecting Israel оценивается в 100 млрд шекелей (27 млрд долл. США).

Концепция создания такой сети была одобрена правительством еще в 2010 г., однако дальнейших шагов не последовало.

С появлением новых линий протяженность железнодорожной сети страны вырастет на 300 км. Эти железные дороги будут рассчитаны на скорость движения до 250 км/ч и предназначены для пассажирских и грузовых перевозок. Завершить строительство планируется к 2035 г.

В рамках проекта Connecting Israel предусмотрено построить три основных участка. Центральный двухпутный участок длиной 64 км с семью станциями между городами Хадера и Лод, проходящий с запада на восток параллельно автомагистрали 6, планируют ввести в эксплуатацию в 2026 г.

Северный двухпутный участок длиной 54 км от Кармиэля до Кирьят-Шмона будет включать в себя 20 км тоннелей. В перспективе в проект северного участка может быть включено восстановление сообщения с сетью железных дорог Иордании, что позволит сформировать часть железнодорожной магистрали между Средиземным морем и Персидским заливом. В мае 2023 г. возможность создания мультимодального железнодорожно-морского коридора между Восточным Средиземноморьем, Персидским заливом и Индией обсуждалась с участием представителей нескольких стран.

Южный высокоскоростной участок позволит довести железнодорожную сеть Израиля до Эйлата. Этот участок будет обслуживать существующий международный аэропорт Рамон в долине Тимна на юге Израиля и планируемую воздушную гавань в районе Эйлата.

В правительстве страны рассчитывают, что реализация проекта позволит осуществлять перевозки грузов по железной дороге из Эйлата до портов Средиземного моря. В перспективе также планируется связать Израиль с Саудовской Аравией и другими странами Аравийского полуострова.

Источник: zdmira.com, 04.08.2023

Ряд ключевых объектов в железнодорожной сфере возвращают в собственность Казахстана

Вопросы возврата в госсобственность некоторых предприятий в области железнодорожных перевозок и здравоохранения рассмотрены на Комиссии по демополизации экономики под председательством Премьер-Министра РК Алихана Смаилова.

Так, главе Правительства был представлен доклад о ходе возврата в собственность государства ряда объектов железнодорожной инфраструктуры, сделка о передаче которых в конкурентную среду была признана судом недействительной.

В частности, были установлены факты растраты вверенного имущества. В рамках уголовного дела следственные органы арестовали активы с передачей их в управление КТЖ до принятия окончательного процессуального решения. Обеспечена охрана имущественного комплекса.

Премьер-Министр поручил активизировать работу по аналогичным

объектам в других регионах республики, обозначив важность сохранения всех технологических процессов и деятельности работников соответствующих предприятий.

По предварительным данным, частная компания, принявшая на себя управление активом, на протяжении долгого времени не выполняет функции по основному профилю деятельности и нарушает условия согласованной инвестиционной программы.

По итогам обсуждения принято решение сформировать межведомственную комиссию для проведения проверки эффективности управления. По ее результатам будет приниматься решение о целесообразности расторжения договора и возврата актива в госсобственность.

Источник: Сайт Премьер-Министра Республики Казахстан, 08.08.2023

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Программа реформ Британских железных дорог

Сегодня продолжается подготовка к созданию государственной общественной организации Great British Railways (GBR), которая станет «руководящим центром» национальной железнодорожной сети и будет осуществлять надзор за железнодорожным транспортом в Великобритании. В то же время сокращение расходов как на эксплуатационную деятельность, так и на инфраструктуру начинает сказываться на качестве обслуживания и способности железных дорог способствовать достижению амбициозных целей по декарбонизации транспорта.

Источник: Railway Gazette International. – 2023. – № 5. – P. 18–23(англ. яз.)

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Объявлен тендер на строительство железнодорожной линии Гливице – Катовице (Польша)

РКР Polskie Linie Kolejowe объявила тендер на проектирование и реконструкцию железнодорожной линии Гливице – Катовице через Руда-Кочловице, в 10 км к западу от центра города Катовице, в Силезском

воеводстве. Тендер является частью программы «Kolej +», которая будет реализовываться до 2029 г.

Проект предусматривает реконструкцию 20 км существующей линии, строительство и модернизацию 7 станций (Опавска, Забже Макошовы, Руда Бельшовице, Руда Халемба, Руда Вирек, Руда Кочловице и Хожув Хайдуки).

Железнодорожная линия № 141, которая проходит через Руда-Кочловице и соединяет Гливице с Катовице, используется грузовыми поездами, и проект направлен на предоставление услуг пассажирских перевозок.

Модернизация линии Гливице – Катовице позволит пассажирским поездам курсировать со скоростью до 120 км/ч, предоставляя жителям Гливице, Забже и Руда-Сленска доступ к скоростным поездам и возможность альтернативного железнодорожного сообщения с Катовице.

В Силезском воеводстве (Сленске) программа «Kolej +» включает в себя 7 проектов ориентировочной стоимостью более 2 млрд польских злотых (450 млн евро). Проекты включают в себя в общей сложности 112 км железнодорожных линий, охватывающих модернизацию, реконструкцию и расширение железнодорожного сообщения. Работы по восстановлению и расширению запланированы на протяжении 79 км, структурированные в рамках 5 проектов, включая восстановление сообщения между двумя городами Пысковице и Здруй с Катовице (всего 38 км), работы по расширению линий №189, 132 и 162, а также строительство двухпутной линии между Ясковице и Катовице (20 км). Для 2 других проектов были предложены только восстановительные работы на 33 км трассы.

Проектами в Силезском воеводстве под эгидой «Kolej +» являются:

– вышеупомянутый проект для линии Гливице – Руда–Кочловице – Катовице (20 км);

– реконструкция существующих линий для восстановления сообщения между Катовице, Гливице и Пысковице (3 км);

– подготовка альтернативного соединения агломерации Тихи с районами Катовице Мурки и Катовице Лигота по железнодорожной линии №142 (15 км);

– работы на железнодорожных линиях №189 и 132 и строительство нового маршрута Кузница – Бытом-Бобрек для создания соединения Руда – Чебзе/Забже – Бытом, включая строительство двух остановок (15 км);

– реконструкция и расширение линии Ястшембия – Здруй для обеспечения прямого доступа к Катовице (35 км);

Восстановление железнодорожной линии №162 на участке Домброва Гурнича – Домброва Голоног – Домброва Стшемещице, которое также включает работы по реконструкции и расширению (10 км);

– увеличение пропускной способности железнодорожной линии №140 на участке Катовице Лигота – Оржеше Ясковице путем строительства второго пути и дополнительных пассажирских остановок.

В декабре 2022 г. PKP Polskie Linie Kolejowe подписала шесть контрактов с местными властями на реализацию программы «Kolej +» в Силезском воеводстве. Стоимость этих контрактов составляет 1,5 млрд польских злотых (337,3 млн евро) и позволит пассажирам пользоваться поездами, соединяющими Катовице. В январе 2023 г. распорядитель польской железнодорожной инфраструктурой объявил два тендера на общую сумму 87 млн евро на разработку проектной документации для восстановления железнодорожного маршрута Тихи – Катовице и на строительные и реконструкционные работы для прямого железнодорожного сообщения Бытома с Забже, Руда-Чезе и Катовице.

Общий бюджет программы «Kolej +» составляет 13,3 млрд польских злотых (3 млрд евро), из которых 11,2 млрд польских злотых (2,5 млрд евро) предоставляются правительством через Министерство инфраструктуры, в то время как 2 млрд польских злотых (450 млн евро) покрываются местными или региональными властями. 34 отобранных проекта включают в себя более 1200 км железнодорожных участков, из которых 515 км линий нуждаются в реконструкции и/или расширении, 400 км должны быть реконструированы и 285 км железнодорожных линий будут построены для обеспечения доступа к услугам пассажирского транспорта.

Источник: railwaypro.com, 08.08.2023 (англ. яз.)

В Венгрии объявлен инвестиционный план развития железных дорог

Министерство строительства и транспорта Венгрии представит правительству 10-летнюю программу развития железных дорог, которая будет включать обновление железнодорожных линий и закупку нового подвижного состава, заявил министр строительства и транспорта Венгрии Янош Лазар.

Я.Лазар сказал, что целью программы является поэтапная модернизация стареющей железнодорожной сети и парка в течение 10 лет, сосредоточив внимание на важных задачах. Министр отметил, что железные дороги являются ведущим поставщиком общественного транспорта в Венгрии. В Будапеште необходимо модернизировать линии НÉV (пригородный железнодорожный транспорт), как железнодорожные пути, так и подвижной состав, улучшить железнодорожное сообщение между крупными городами и линиями, проходящими через Венгрию, а также линии, соединяющие уезды и окружные

центры. По словам министра, совместно с Volán (венгерской автобусной компанией) необходимо обеспечить доступ к железнодорожному сообщению.

Я.Лазар подчеркнул, что это требует инвестиций и наличия у железнодорожной отрасли собственного подвижного состава. По его словам, в эту область стоит инвестировать, потому что речь идет о перевозке 5 млн человек. В настоящее время в бюджете нет денег на работы по консолидации и развитию железных дорог. С помощью европейских фондов и инструментов денежного рынка можно было бы собрать необходимую сумму, которая могла бы составить 6 трлн форинтов (около 15,3 млрд евро), но до тех пор цель состоит в том, чтобы обеспечить ежедневную работу железнодорожной системы без аварий.

Источник: railwaypro.com, 04.08.2023 (англ. яз.)

Железные дороги Венгрии умирают

Венгерская группа транспортных компаний MÁV-Volán признала, что железные дороги страны практически полностью изношены, а подвижной состав устарел – все это говорит о том, что железнодорожная сеть в стране находится в глубоком упадке. Об этом пишет Daily News Hungary.

«Железнодорожная линия Балассагьярмат–Лошонц проработала 127 лет. 127-летняя глава в истории Балассагьярмата и долины Иполи подошла к концу», – говорится в сообщении, которое было опубликовано в последний день работы линии – 1 августа.

Но венгерские железные дороги находятся в упадке и на других направлениях. По всей стране MÁV гораздо активнее использует автобусы вместо поездов для обслуживания пассажиров, ссылаясь на нехватку транспортных средств.

МÁV признаются, что средний возраст железнодорожного подвижного состава достигает 40-50 лет, несмотря на то, что за последнее десятилетие они модернизировали свой парк более чем на 200 новых транспортных средств. В компании также признаются, что только четверть поездов оснащена кондиционерами. Во многих поездах даже нет обычных современных кондиционеров, но есть оборудование для кондиционирования воздуха, которое почти ничего не делает для охлаждения воздуха выше 30-35 градусов по Цельсию.

«Железнодорожная компания имеет стареющий парк и стареющие пути: это не позволит ей сохранить конкурентоспособность. К сожалению, техническое обслуживание существующего автопарка также значительно

осложняется. Разрушение цепочек поставок и трудности с поставками материалов ускорили ухудшение состояния путей: поломки колес и тележек нашего подвижного состава в значительной степени вызваны состоянием пути, а время и стоимость приобретения именно этих деталей многократно возросли», – говорят в MAV.

По словам бывшего государственного секретаря по транспорту Давида Витези, транспортная политика страны застряла в 20 веке. «В то время как в восточной части страны автомагистрали с низкой загруженностью все еще строятся на средства венгерских налогоплательщиков и бюджета, правительство закрывает линии региональной железнодорожной сети», – отметил он. Эксперт считает, что упор должен быть сделан именно на развитие железнодорожной дороги, так как этот вид транспорта является наиболее устойчивым как для грузовых, так и для пассажирских перевозок. По его мнению, неприемлемо, что MAV просто разводит руками, объявляя, что не в состоянии изменить ситуацию.

Источник: rzd-partner.ru, 04.08.2023

В железнодорожную инфраструктуру Шотландии будет инвестировано 5 млрд евро

Компания Network Rail Scotland объявила об инвестициях в размере 4,2 млрд фунтов стерлингов (4,9 млрд евро) в Шотландскую железную дорогу в рамках Контрольного периода 7 (CP7) между 2024 и 2029 годами в качестве стремления «создать более безопасную, экологичную и надежную железную дорогу».

Центральное место в плане занимают крупные инвестиции в обновление железнодорожной инфраструктуры, борьбу с изменением климата, более широкое использование технологий, повышение производительности поездов и рост числа пассажиров и грузов.

Инвестиции направлены на создание эффективной железной дороги, приносящей пользу гражданам, при этом приоритетными являются безопасность, надежность и эксплуатационные характеристики.

В феврале 2023 г. правительство Шотландии опубликовало свой отчет о результатах высокого уровня (HLOS) и отчет о доступных средствах (SoFA), в котором подробно описывается, чего оно хочет от Шотландской железной дороги и какой объем финансирования был доступен для этого.

Чтобы обеспечить более пунктуальную и надежную работу железных дорог и улучшить качество обслуживания пассажиров и грузоперевозчиков,

СР7 для Шотландии предусматривает внедрение инновационных решений и технологий для повышения безопасности и надежности по всей сети. План включает инвестиции в размере 1,9 млрд фунтов стерлингов (2,2 млрд евро), которые будут направлены на обновление оборудования, что приведет к повышению безопасности и надежности. В соответствии с СР7 для Шотландии Network Rail окажет поддержку всем пользователям железных дорог, увеличивая инвестиции в адаптацию к изменению климата для повышения устойчивости железнодорожной сети к растущему воздействию экстремальных погодных условий и продолжая разработку нашей долгосрочной стратегии адаптации к изменению климата для железных дорог Шотландии.

Инвестиции также будут направлены на увеличение объема грузовых железнодорожных перевозок за счет достижения амбициозной, но реалистичной цели роста на 8,7%, при этом один грузовой поезд позволит убрать с автодорог до 129 большегрузных грузовых машин.

Источник: railwaypro.com, 07.08.2023 (англ. яз.)

Ассоциация железнодорожной промышленности Великобритании положительно оценила два новых тендера на поставку подвижного состава

Ассоциация железнодорожной промышленности (RIA), голос сообщества поставщиков железнодорожного транспорта, положительно оценила два недавних тендера на поставку подвижного состава: до 70 новых или отремонтированных поездов системы многих единиц для оператора Chiltern Railways и 450 аналогичных поездов для оператора Northern Trains.

Это следует из недавнего отчета RIA «Индустрия подвижного состава Великобритании: как сделать 2023 год годом возможностей, а не кризиса», в котором подчеркивались риски для цепочки поставок в Великобритании, если заказы на новый подвижной состав будут отсутствовать.

Оба тендера подчеркивают потребность в гибком подвижном составе с низким содержанием углерода, который позволит творчески подходить к разработке перспективных конструкций, улучшая предложение железной дороги как с точки зрения экологической устойчивости, так и с точки зрения удобства пассажиров.

Источник: railuk.com, 08.08.2023 (англ. яз.)

Отказ от электроники Huawei отбросит развитие немецкой железной дороги на 5-6 лет

Государственный железнодорожный оператор междугородных и пригородных маршрутов Германии, компания Deutsche Bahn, отказалась комментировать информацию из внутренних документов, согласно которым обсуждаются последствия отказа от компонентов производства Huawei и ZTE в инфраструктуре.

Поскольку системы немецких железных дорог во многом зависят от китайской электроники, а ввиду растущего влияния Китая и соответствующих угроз для экономики компоненты требуется заменить, отказ от продуктов Huawei и ZTE может обернуться колоссальными тратами. По оценкам, сумма составляет порядка 437,44 млн. долл. США

Но дело ещё и в том, что отказ от китайской электроники отбросит развитие железных дорог Германии на 5-6 лет. Оператор просто не сможет реализовать запланированные проекты.

Источник: ferra.ru, 05.08.2023

В первом полугодии выручка SNCF превысила 20 млрд евро

Национальное общество железных дорог Франции (SNCF) отчиталось о финансовых результатах своей деятельности в первом полугодии 2023 г. За этот период выручка SNCF выросла на 2,2 % по сравнению с январем-июнем 2022 г. и составила 20,7 млрд евро.

У оператора пассажирских перевозок SNCF Voyageurs этот показатель в первой половине 2023 г. увеличился на 11,3 %, до 9,3 млрд евро. Основным драйвером роста в SNCF считают перевозки высокоскоростными поездами TGV. В первом квартале 2023 г. выручка в этом сегменте выросла на 21 %, а объем перевозок поездами TGV и Intercity – на 10 %.

Рост финансовых поступлений в первом полугодии в SNCF связывают с улучшением населенности поездов, которая для экспрессов TGV составила 80 % – на 5 п.п. выше, чем за тот же период 2022 г.

Неплохие результаты имеет и частично принадлежащий SNCF оператор общественного транспорта Keolis, который не так давно заключил контракт на эксплуатацию автоматизированных линий 16 и 17 метро Парижа. Строительство этих линий ведется в рамках проекта Grand Paris Express. Выручка Keolis за первое полугодие 2023 г. выросла на 7,3 %, до 3,5 млрд евро.

Финансовые результаты SNCF могли оказаться и гораздо лучше, если бы не негативное влияние майских забастовок во Франции. Так, чистая прибыль

SNCF в первые 6 мес 2023 г. составила 158 млн евро, в то время как в январе-июне 2022 г. – 928 млн евро. Согласно данным SNCF, ущерб от забастовок оценивается в 500 млн евро.

Источник: railtech.com, 01.08.2023

Правительство увеличило капвложения в Центральный транспортный узел

Правительство России утвердило увеличение объема капиталовложений в развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла до 691,9 млрд рублей с 622,2 млрд, соответствующее распоряжение опубликовано на портале правовой информации.

«... абзац первый изложить в следующей редакции... «Объем капитальных вложений в ценах соответствующих лет – 691,9 млрд рублей (без налога на добавленную стоимость)», – говорится в тексте распоряжения.

До новой редакции объем капитальных вложений в ценах соответствующих лет составлял 622,2 млрд рублей (без налога на добавленную стоимость).

Кроме того, согласно распоряжению, уточняются объемы и источники финансирования инвестиционного проекта. Так, средства ОАО «РЖД» составят 48% от общей суммы вложений (335,1 млрд рублей), бюджетные ассигнования федерального бюджета составят 7% (47,5 млрд рублей), бюджетные ассигнования бюджетов субъектов РФ – 30% (204,1 млрд), средства Фонда национального благосостояния – 15% (105,2 млрд рублей).

Источник: Iprime.ru, 04.08.2023

АО ХК «Новотранс» выплатило третий купонный доход по третьему выпуску облигаций

АО ХК «Новотранс» выполнило свои обязательства по выплате третьего купонного дохода по облигациям третьего выпуска (регистрационный номер выпуска 4B02-03-12414-F-001P от 21.09.2022) в размере 831 345 тыс. руб., размер доходов в расчете на одну облигацию – 29 руб. 17 коп. Средства выплачены в полном объеме.

Техническое размещение третьего выпуска биржевых облигаций АО ХК «Новотранс» серии 001P-03 номинальным объемом 18,5 млрд рублей по ставке купона 11,70% годовых состоялось 01 ноября 2022 года на Московской

Бирже. Сбор заявок со стороны всех групп рыночных инвесторов состоялся 27 октября 2022 г. Дополнительное размещение третьего выпуска биржевых облигаций АО ХК «Новотранс» серии 001P-02 03 номинальным объемом 10 млрд рублей состоялось 21 марта 2023 г.

Источник: advis.ru, 02.08.2023

ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ

Глава РЖД Олег Белозёров осмотрел строящиеся объекты на БАМе

Во время рабочей поездки в Бурятию Олег Белозёров вместе с главой региона Алексеем Цыденовым проверили, как идёт развитие инфраструктуры на перегоне от Нижнеангарска до Северобайкальска.

В рамках проекта строители:

- уложили двухпутные вставки на прилегающих перегонах Северобайкальск – Тья, Северобайкальск – Блокпост 1084 км. Это увеличило пропускную способность станции на 15% за счёт того, что появилась возможность одновременного приёма и отправления поездов;
- на самой станции смонтировали два дополнительных пути, два действующих удлиннили, ещё два приспособили для перегонки локомотивов, чтобы не занимать основные пропускные способности.

Источник: t.me, 04.08.2023

В Хабаровском крае ввели новый второй путь на участке БАМа

Второй путь на участке Байкало-Амурской магистрали ввели в Хабаровском крае для увеличения пропускной способности в направлении тихоокеанских портов. Об этом сообщила пресс-служба Дальневосточной железной дороги (ДВЖД), передает ТАСС.

«В рамках реализации программы по увеличению пропускной способности БАМа в направлении портов Дальнего Востока во временную эксплуатацию введен второй путь на перегоне Кенай – Удоми», – говорится в распространенном сообщении.

Перегон расположен на важнейшем участке БАМа по направлению от Комсомольска-на-Амуре к портам Ванино и Советской Гавани. Модернизация перегона позволит увеличить его пропускную способность в 3,6 раза.

Во время работ было уложено более 8 км новых путей, отсыпано почти 200 тыс. кубометров полотна, построены три моста и пять водопропускных труб. Перегон оборудовали современными системами микропроцессорной централизации и автоблокировки. Для приема длинносоставных поездов на станциях Кенай и Удоми дополнительно уложено более 12 км рельсошпальной решетки и 14 стрелочных переводов.

В этом году на ДВЖД ведутся строительные работы на более чем 100 объектах, на 65 из них до конца года откроют движение поездов.

Источник: rzd-partner.ru, 03.08.2023

Поддали току Восточному полигону

Завершили реконструкцию сразу трёх тяговых подстанций на участке Междуреченск – Тайшет, который соединяет Западную и Восточную Сибирь.

Обновлённые объекты энергетики – Мана, Курагино и Кравченко – обеспечивают энергоснабжение самых сложных горно-перевальных участков с большим количеством подъёмов и спусков, в том числе 9 железнодорожных тоннелей.

В рамках модернизации подстанции практически построили заново. В частности:

- установили новое электротехническое оборудование;
- смонтировали современные мощные трансформаторы;
- подключили устройства микропроцессорной защиты, теперь сможем управлять этими объектами дистанционно;

Усиление тягового энергоснабжения позволит применять на этом сложном участке мощные локомотивы, которые способны «тащить» составы весом 7,1 тыс. тонн. Также сможет сократиться интервал попутного следования – с 20 до 8 минут.

Источник: kras.rzd.ru, 04.08.2023

На севере Бурятии завершилась реконструкция железнодорожной станции Таксимо

Проект по реконструкции железнодорожной станции Таксимо реализован на севере Бурятии. Об этом сообщили журналистам в пресс-службе республиканского правительства.

«Основная цель реконструкции станции – оптимизация технологического процесса, а также увеличение провозной способности на участке Лена – Таксимо с 37 до 40 млн тонн в год, на участке Таксимо – Новая Чара – с 30 до 38 млн тонн в год», – сообщили в правительстве.

В ходе модернизации, которая стала частью инвестпроекта ОАО «РЖД» по увеличению пропускных способностей БАМа и Транссиба, построили три дополнительных приемоотправочных пути и отремонтировано четыре пути. Уложили 13 новых стрелочных переводов, протянули более 6 км контактной сети и 58 км новых линий связи. Обустроили освещение, реконструировали технологические здания и сооружения. Наличие дополнительных путей на станции Таксимо позволит увеличить ее пропускную способность с 25 до 59 грузовых поездов в сутки и нарастить мощности Восточного полигона.

Старт движению поездов по путям дали в режиме телемоста министр транспорта России Виталий Савельев, генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров и глава Бурятии Алексей Цыденов.

По словам Белозёрова, станция Таксимо – важнейший железнодорожный узел Восточно-Сибирской магистрали, обеспечивающий большой объем маневровой работы, переработки груза и смену вида тяги. «Строительство дополнительных приемоотправочных путей на станции позволит не только обеспечить с существенным запасом потребную пропускную способность прилегающих участков, но и выстроить эффективный технологический процесс работы станции», – приводит его слова пресс-служба.

Ранее в Минвостокразвития сообщали, что пропускная способность Восточного полигона к 2032 году должна вырасти до 255 млн тонн. Планируется построить 277 объектов капитального строительства, это более 2 тыс. км вторых главных путей (в основном БАМ), а также реконструировать более 50 станций. По поручению президента России Владимира Путина предполагается привлечь частных инвесторов, уже принята концессионная инициатива на строительство Северомуйского, Кодарского и Кузнецовского тоннелей и моста через Амур.

Источник: tass.ru, 04.08.2023

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

В Волгоградской области открыли железнодорожный терминал в индустриальном парке «Орловка»

Многофункциональный контейнерный терминал построен на территории индустриального парка «Орловка» в Городищенском районе. Создание комплекса стало еще одним шагом в развитии транспортно-логистической инфраструктуры волгоградского региона.

«Индустриальный парк «Орловка» успешно развивается, на его территории уже действуют 11 организаций, в их числе химические производства, предприятия стройиндустрии. Такие площадки, обеспеченные необходимой инфраструктурой, позволяют ускорить реализацию инвестпроектов, сократить время до запуска производства, уменьшить издержки, – отметил заместитель губернатора волгоградской области Олег Николаев. – С открытием контейнерного терминала резиденты и партнеры парка получили дополнительные возможности. Новый транспортно-логистический объект создает условия для своевременной отправки и получения грузов, позволяет открыть новые рабочие места. Дальнейшая реализация инвестпроекта станет хорошим вкладом в решение стоящей перед регионом задачи по удвоению к 2034 году объема промышленного производства в регионе, в социально-экономическое развитие Волгоградской области, в повышение качества жизни жителей нашего региона».

Инвестор и оператор терминала – компания «Рускон» (мультимодальный интегратор услуг группы компаний «Дело»). Реализация проекта предусматривает два этапа. В рамках первого были уложены железнодорожные пути, подготовлены автомобильные подъезды, организована контейнерная площадка, установлен козловой контейнерный кран грузоподъемностью 38 т. До конца 2023 года в рамках второго этапа предполагается возведение крытого склада площадью 1200 кв. м для хранения сельскохозяйственных и прочих грузов для отправки как на экспорт, так и по России. Кроме того, будет запущен комплекс для переработки, очистки и фасовки зерна мощностью 1 тыс. т в месяц.

«Запуск собственного терминала в Волгограде расширит наши возможности для обеспечения логистики клиентов на Юге России – крупнейших местных предприятий и сельхозпроизводителей, а также ключевых импортеров. Мы рассчитываем, что в будущем терминал станет важным звеном на маршруте международного транспортного коридора Север – Юг и обеспечит

дополнительные возможности для приёма, отправки и транзита грузов», – отметил руководитель «Рускона» Сергей Берёзкин.

Напомним, международный коридор Север – Юг пройдет по территории Волгоградской области, в него войдут несколько крупных дорожно-транспортных объектов, в том числе строящийся обход Волгограда. В рамках соглашения между управляющей компанией и «Русконом» в дальнейшем в индустриальном парке планируется разместить производство технологического такелажного оборудования, рымных узлов контейнеров и систем эксплуатации – уже идет проектирование.

Напомним, «Орловка» стала первым объектом в Волгоградской области, включенным Минпромторгом РФ в реестр российских индустриальных парков. Общий объем выручки производственной площадки по итогам 2022 года превысил 700 млн рублей.

Развитие индустриальных и технопарков направлено на решение поставленной губернатором Волгоградской области Андреем Бочаровым задачи по увеличению объема выпускаемой продукции, созданию новых точек роста в промышленности. Этому также способствует реализация инвестпроектов: в 2014-2022 годах в регионе завершены 128 индустриальных проектов общей стоимостью порядка 311 млрд рублей, создано около 9,2 тыс. рабочих мест. В 2023 году реализуются еще 27 проектов на сумму более 70 млрд рублей.

Источник: ИА INFOLine (по материалам Администрации Волгоградской области)/Advis.ru, 04.08.2023

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА

BNSF подала в суд на федеральное агентство за принуждение к выделению большего количества поездов для нужд угледобывающей компании NTEC (США)

Железная дорога I класса BNSF подала в суд на Совет по наземному транспорту (STB) за принуждение к выделению большего количества поездов для нужд угледобывающей компании (грузоотправителя) Navajo Transitional Energy Co. (NTEC) в Монтане. Соответствующее заявление было направлено в Апелляционный суд пятого округа США, в чьей юрисдикции находится BNSF.

BNSF не привела ясных аргументов в пользу иска к STB. Тем не менее, адвокаты компании заявили, что вышеупомянутые санкции со стороны STB «не

законны, произвольны, капризны, превышают установленные законом полномочия этого ведомства, не подкреплены весомыми доводами и по большей части не соответствуют закону». В связи с этим железная дорога I класса просит суды отменить решение STB.

Ранее STB выпустила предписание в форме предварительного судебного запрета, согласно которому BNSF должна перевезти 4,2 млн т угля из шахты Спринг-Крик (штат Монтана) в терминал в канадской провинции Британская Колумбия в 2023 г. По данным BNSF, для этого компании придется отправлять примерно 23 поезда в месяц.

Ведомство STB также призвало BNSF перевезти еще 1 млн угля и отправлять на этом направлении до 6 дополнительных поездов в месяц – при наличии у компании такой возможности. В решении STB приводятся показания грузоотправителя NTEC: так, BNSF смогла соблюсти эти показатели в 2021 г., но не в 2022 и 2023 г.

По мере развития ситуации другие угольные компании-грузоотправители начинают опасаться, что если STB окончательно удовлетворит запрос NTEC, то их логистические цепочки тоже могут пострадать, ведь для исполнения предписания этого ведомства железной дороге I класса BNSF возможно придется убрать поезда с их направлений, что непременно скажется на грузообороте.

Источник: freightwaves.com, 03.08.2023 (англ. яз.)

Расширяем коридор возможностей

Объём груза, перевезённого за шесть месяцев 2023 года через пограничный переход Гродеково – Суйфэньхэ из России в Китай, составил 4,2 млн тонн, увеличившись на 4,5%, а в обратном направлении перевозки выросли на 24,9% к уровню прошлого года.

Об этом говорилось в Харбине на совещании делегации Дальневосточной магистрали и Харбинской корпорации «Китайских железных дорог». Начальник ДВЖД Евгений Вейде также подчеркнул вклад железных дорог двух стран в открытие нового погранперехода Нижнеленинское – Тунцзян. За первое полугодие 2023 года в данном направлении дополнительно перевезено более 1,3 млн тонн грузов. С учётом этого общий грузооборот двух пограничных переходов составил 5,5 млн тонн с ростом к уровню 2022 года на 37,2%.

В ходе совещания стороны не только подвели итоги работы, но и обсудили вопросы взаимодействия пограничных железных дорог на

перспективу, определяя первоочередные меры по увеличению объёма перевозки грузов.

Источник: advis.ru, 07.08.2023

РЭЦ и РЖД запустили услугу по доставке товаров МСП для b2b-торговли в Китай

Российский экспортный центр (РЭЦ, группа ВЭБ.РФ), АО «РЖД Логистика», АО «РЖД Бизнес Актив» и ТЛЦ «Белый Раст» запустили новую услугу по перевозке сборных грузов в Китай, сообщает РЭЦ.

«Это позволит перевозить небольшие партии товаров для b2b-торговли. Первый поезд отправился по маршруту Россия – Китай 7 августа. О запуске такого сервиса было объявлено на Петербургском экономическом форуме в этом году», – говорится в сообщении.

Регулярный логистический сервис на указанном маршруте будет курсировать по установленному расписанию с привлекательными фиксированными ставками на отправку сборных грузов для субъектов малого и среднего предпринимательства (МСП), а формат взаимодействия с логистической платформой Китая по приему поезда позволит отправлять как сборные, так и одиночные контейнеры полносоставной отправкой, и загружать его обратным импортом.

«Малые и средние компании сталкивались с проблемой доступа к контейнерной логистике, поскольку их объемы поставок на экспорт с точки зрения полносоставных поездных отправок незначительны, а стоимость перевозки высокая. Теперь благодаря совместной работе с Центром фирменного транспортного обслуживания и дочерними предприятиями холдинга РЖД для МСП появилось эффективное решение: консолидировать грузы в сборные контейнеры и отправлять их регулярным поездом, тем самым позволяя экономить на доставке и сокращать сроки перевозки. Это позволит удовлетворить потребности экспортно-ориентированных предприятий МСП, резидентов китайских торговых площадок и торговых домов», – заявила генеральный директор РЭЦ Вероника Никишина.

«РЖД Логистика» оказывает полный комплекс услуг по консолидации грузов из регионов Северо-Западного, Центрального и Приволжского федеральных округов, отправки поезда по расписанию, а также обеспечивает клиентское сопровождение на всем пути следования груза китайским покупателям. Привлечение грузовой базы и предоставление подвижного состава обеспечено «РЖД Бизнес Актив».

«Мы видим большой спрос на перевозку небольших партий грузов в сегменте b2b. Новый сервис позволит обеспечить регулярность и снижение стоимости транспортных услуг для компаний малого и среднего бизнеса. РЖД располагают всеми необходимыми инструментами и ресурсами, чтобы обеспечить регулярное функционирование логистического сервиса, отвечающего высоким стандартам качества и потребностям наших клиентов сегмента МСП», – подчеркнул заместитель генерального директора – начальник центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» Алексей Шило.

«РЖД Логистика» уже давно сотрудничает с Российским экспортным центром, и наши совместные проекты, такие как «Агроэспресс», перевозки по МТК «Север – Юг», помогают российским экспортерам, в числе которых как крупные отечественные холдинги, так и представители МСП, адаптироваться к новым экономическим условиям. Учитывая обширные компетенции нашей компании в сфере организации перевозок сборных партий грузов, мы сформировали качественный сервис, который отвечает потребностям представителей малого и среднего бизнеса, заинтересованных в быстрой доставке мелких партий товаров по оптимальной цене», – отметил генеральный директор АО «РЖД Логистика» Дмитрий Мурев.

Источник: ria.ru, 08.08.2023

АО «ФГК» тестирует контрейлерный маршрут из Поволжья на Дальний Восток

Самарское агентство транспортного обслуживания АО «ФГК» организовало контрейлерную перевозку со станции Грабово Куйбышевской ж.д. на станцию Хабаровск-2 Дальневосточной ж.д. Первые пять контрейлерных платформ модели 13-6701 колодецевого типа, груженные полуприцепами-цистернами, прибыли на станцию назначения 08 августа 2023 года, преодолев более 8 тыс. км. Время в пути составило 10 суток.

Начальник Самарского агентства транспортного обслуживания АО «ФГК» Андрей Нектов рассказал, что для организации перевозки детально проработан маршрут следования, осуществлена регистрация перевозимых транспортных средств, открыта по параграфу «4к» станция Грабово: «Ранее клиенту приходилось перегонять свои полуприцепы через всю страну по автомобильным дорогам, что требовало существенных временных, трудовых и финансовых затрат. Сегодня экономически целесообразно воспользоваться контрейлерным сервисом, который предлагает АО «ФГК»: скорость доставки,

гарантии по срокам доставки, сохранность груза, безопасность. Полуприцепы-цистерны после выгрузки уже забрали тягачи для дальнейшей транспортировки в них светлых нефтепродуктов. Все технологические вопросы решались в интенсивном взаимодействии с Куйбышевским территориальным центром фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» и Куйбышевской дирекцией управления движением ОАО «РЖД». Всего до конца года планируем осуществить более 40 контрейлерных отправок».

Главной особенностью контрейлерной платформы модели 13-6701 колодцевого типа является то, что она свободно вписывается в основной габарит погрузки вместе с перевозимым полуприцепом, при этом при транспортировке обеспечивается надежная устойчивость от опрокидывания. Платформа адаптирована к имеющейся инфраструктуре и может курсировать без ограничений маршрутов следования. Модель 13-6701 предназначена как для контрейлерных перевозок, так и для отправки крупнотоннажных контейнеров, что делает такой вагон более универсальным.

АО «ФГК» осуществляет контрейлерные перевозки на полигоне Северной ж.д., а также по маршрутам Москва – Новосибирск, Москва – Хабаровск-2. Компания имеет положительный опыт организации контрейлерных перевозок со станций Октябрьской ж.д. на станции Дальневосточной ж.д., со станций Западно-Сибирской ж.д. в Якутию. Контрейлерные перевозки, в основном, востребованы на дальние расстояния или в труднодоступные для автомобильного транспорта регионы.

Источник: wagon-cargo.ru, 08.08.2023

Снижение тарифов на перевозку скоропорта не повысит спрос

Скидку на 21% железнодорожный монополист установил на рефконтейнерные перевозки по маршруту Селятино (Подмосковье) – Сергели (Узбекистан). Перевозки осуществляются через пограничную станцию Канисай, а в обратном направлении – через станцию Озинки. Однако, как рассказали РЖД-Партнеру участники рынка, эта скидка вряд ли повысит загрузку на железнодорожную сеть, потому что сохраняется классность грузов. Более того, заявлено о необходимости уравнивания тарифов на отправку грузов в сухих и рефконтейнерах.

Температура со скидкой

Именно тарифную политику РЖД считают одним из тормозов для процесса развития рынка перевозок скоропортящейся продукции по железнодорожной сети. «Дополнительных операций РЖД с рефрижераторными

контейнерами не проводит, за температурный режим ответственности не несет, но тариф берет повышенный», – объясняют РЖД-Партнеру в АО «Евросиб СПб-транспортные системы». Валерий Барченко, председатель совета директоров ООО «Рефагротранс», соглашается с этим заявлением. Он, выступая на семинаре «Грузовая панорама. Перевозки скоропортящихся грузов», которую организовал и проводит сегодня РЖД-Партнер, ссылается на действующий прейскуртант для доказательства тормозящего эффекта тарифной системы на перевозку. Согласно документу тариф на перевозку скоропорта 1 класса составляет 124 тыс. руб., а перевозка скоропортящейся продукции третьего класса – это пиво, вино, медикаменты, кормовые добавки – обходятся грузовладельцу уже в три раза дороже, до почти 314 тыс. руб. Косметику по маршруту Москва – Владивосток привозят и вовсе по тарифу в 348,7 тыс. руб.

«Привлечь к перевозкам клиентов, у которых второй класс скоропортящейся продукции – это молочные продукты, консервы, соки и воды, мы не можем! У них увеличенный вдвое тариф, до 204 тыс. руб. Мы их не можем привлечь на сеть, даже в режиме термосов», – объясняет Барченко.

Простыми словами, резюмирует он, те грузы, которые клиенты готовы перевозить в рефконтейнерах, мы взять не можем из-за тарифной политики. У владельцев изотермического подвижного состава отсутствует база для увеличения загрузки, так как на железнодорожной сети «в политике просто запретительные ставки на перевозку грузов из-за определения классности грузов. Выпадают такие грузы, как косметика, молочные изделия, напитки соки, кондитерские изделия».

«Грузы второго и третьего класса перевозят в универсальных контейнерах. Операторы не получают сверхдоходности, но и РЖД ведь тоже не получают, так как отгрузок нет», – продолжает эксперт.

Павел Иванкин, президент Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры, добавляет, что в настоящее время идет работа над новым прейскуртантом. И он, возможно, уравнивает тарифы на перевозку грузов разных классов в сухих и рефрижераторных контейнерах. Это необходимо для стимулирования вывода на сеть нового подвижного состава и для раскатки новых коридоров.

«Российские железные дороги, нельзя сказать, что охотно, но, в принципе, дают стимулирующие скидки на экспортные перевозки, на раскатку коридора Север – Юг. Очень неплохо дают скидки на китайском направлении», – рассуждает Иванкин.

Новый коридор – тарифы тоже

Первая перевозка рефрижераторных контейнеров по маршруту Селятино (Подмосковье) – Сергели (Узбекистан) через пограничную станцию Канисай, а

в обратном направлении – через станцию Озинки обойдется их владельцам на 21% дешевле нынешнего тарифа.

«Снижение тарифа на 21% никак не повлияет на перевозки, пока будет классность», – негодует В. Барченко.

Понятно, что решение, принятое в РЖД, заодно обозначает направления, которые будут раскатываться в ближайшее время. Но внутрироссийские перевозки такие же важные, а где-то и более важные, чем экспортные, говорит П. Иванкин.

Скоропортящуюся продукцию доставляют в том числе и по Севморпути. Участники рынка надеются на скидки и на этом маршруте. Подчеркнем, в 2023 году по Севморпути сразу семь судов ГК «Антей» при поддержке «Атомфлота» и «Дальрефтранса» доставили еще живого краба из Баренцева моря в Приморье. Но так морскую продукцию доставляют не на внутренний рынок, а с целью перепродажи на целевых рынках Юго-Восточной Азии, об этом рассказывает Михаил Синев, президент АСОРПС.

«Такой маршрут транспортировки краба с Севера на Дальний Восток и далее в Китай использовался впервые», – добавляет Синев.

В направлении портового Китая российские операторы оперативно перешли на интермодальные схемы перевозок через Владивосток, признается он. Сразу несколько новых морских линий открылось с начала 2023 года. Например, линия из северо-западных портов в Китай и обратно, а также из Санкт-Петербурга через Суэцкий канал.

Источник: rzd-partner.ru, 02.08.2023

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

Завершена модернизация центрального железнодорожного вокзала Гданьска (Польша)

Министр инфраструктуры Польши Анджей Адамчик и госсекретарь Министерства инфраструктуры Анджей Биттель торжественно открыли модернизированный Главный железнодорожный вокзал Гданьска (рис. 1), на строительство которого потребовались инвестиции в размере 120 млн польских злотых (27 млн евро), софинансируемые ЕС в рамках программы «Инфраструктура и окружающая среда». Реконструкция и модернизация исторического здания вокзала началась в 2019 г.



Рис. 1. Модернизированное здание главного вокзала Гданьска

Как сказал министр инфраструктуры, завершение модернизации главного железнодорожного вокзала Гданьска ожидалось многими жителями и туристами и является важным элементом масштабной модернизации польских железных дорог, проводимой правительством страны.

Проект включал в себя косметический ремонт фасада, работы по увеличению внутреннего пространства, в частности, в зале ожидания вокзала были реконструированы все стеклянные окна. Станция также расширила функциональность зоны обслуживания пассажиров. Самой важной частью вокзала является холл, который также служит залом ожидания, где установлены системы кондиционирования воздуха. Вокруг него расположены билетные кассы, центр обслуживания клиентов PKP Intercity и InfoDworzec. Рядом с вестибюлем будет несколько коммерческих помещений.

Были установлены два лифта и эскалатора, чтобы обеспечить быстрый и расширенный доступ к помещениям станции и платформам, а также создан просторный зал ожидания, оснащенный всеми необходимыми удобствами для родителей с детьми. С подземного уровня туннель соединяет здание вокзала с существующими переходами к платформам и обеспечивает пассажирам доступ к услугам общественного транспорта, включая трамвайную остановку, обеспечивающую доступ к центру города.

На вокзале была установлена современная система информирования пассажиров.

Архитектурные барьеры в здании вокзала и его окрестностях также были устранены, что сделало его полностью доступным для людей с ограниченными возможностями, которые, кроме того, пользуются шрифтом Брайля и тактильными указателями.

Вокзал стал более экологичным и безопасной. В здании были установлены тепловые насосы, кондиционеры, а также энергосберегающее освещение. Системы частичной рекуперации дождевой воды и использованной воды позволяют экономить расход, что позволяет осуществлять рециркуляцию воды.

Вокзал Гданьска также был оснащен интеллектуальной системой управления зданием, которая оптимизирует потребление электроэнергии, тепла и воды. Системы безопасности, такие как мониторинг, контроль доступа или сигнализация о взломе и нападении, а также системы противопожарной защиты, обеспечивают безопасность пассажиров.

Реконструкция железнодорожного вокзала затронула и его окрестности. Работы заключались в основном в строительстве новой наземной зоны, а также подъездной инфраструктуры к зданию.

В дополнение к восстановлению первоначальной цветовой гаммы стен были восстановлены дубовые окна билетных касс и оригинальные дверные столярные изделия. Восточный витраж сочетает в себе мотивы, символизирующие мощь и открытость города Гданьска, в то время как западный демонстрирует мощь железной дороги. Боковые витражи сочетают геометрические узоры с цветочными мотивами.

Работы по сохранению исторического облика были важным элементом реконструкции вокзала. Была воссоздана первоначальная форма здания с покатыми крышами и башенками, покрытыми листовой медью в северной части. Крыша станции покрыта желтой и зеленоватой зигзагообразной керамической черепицей. Была отремонтирована 48-метровая башня с часами, а также многочисленные архитектурные детали фасада, включая гербы Гданьска над главным входом. Группа гербов на фасаде со стороны платформ, а также две крылатые оси – символы железной дороги – на верхней части крыши над главным залом также подверглись реконструкции (рис. 2). Весь эффект был подчеркнут новым освещением станции.



Рис. 2. Символ железной дороги и гербы на фасаде вокзала Гданьска

Главный железнодорожный вокзал Гданьска был построен между 1896 и 1900 г. в стиле так называемого «гданьского ренессанса».

В рамках инвестиционной программы железнодорожных вокзалов Польша инвестирует 3 млрд польских злотых (674,7 млн евро) в модернизацию

почти 200 железнодорожных станций по всей стране, таких как железнодорожные вокзалы Гданьск-Вжещ, Прущ-Гданьский и Желистржево.

Источник: railwaypro.com, 07.08.2023 (англ. яз.)

Amtrak инвестировал 770 млн долларов в создание доступной среды

С 2012 г. национальный пассажирский оператор США Amtrak инвестировал 770 млн долл. США в проекты, связанные с обеспечением более доступной среды на железнодорожных станциях, а также с созданием условий для безопасной и комфортабельной поездки для пассажиров с ограниченной мобильностью. В частности, выполняется ремонт и реконструкция платформ, пандусов и пешеходных дорожек, обновление лестничных проемов, комнат отдыха и т. д. Всю эту работу Amtrak планирует завершить в 2029 г.

В соответствии с требованиями к обеспечению доступной среды, заложенными в долгосрочной специальной программе Amtrak по вопросам проектирования и строительства, оборудованы объекты на 117 станциях, в том числе парковки, станционные здания, пассажирские платформы и т.д. Ведется проектирование и установка специальных подъемных устройств для посадки и высадки пассажиров в инвалидных колясках. Станции оснащаются системами голосового и визуального оповещения пассажиров.

Кроме того, реализуются проекты улучшения доступности для пассажиров как существующего, так и нового подвижного состава. Бортовыми системами информирования пассажиров в реальном времени о местонахождении поезда, скорости его движения и т.д. планируется оснастить новые поезда Acela и Airo. В салонах этих поездов предусмотрены просторные зоны для размещения пассажиров в инвалидных колясках. В составе поездов будут находиться вагоны-рестораны, адаптированные для лиц с ограниченной мобильностью.

К мерам по улучшению доступности также относятся установка специальных поручней в купе, откидных столиков в вагонах с местами для сидения, применение противоскользящего напольного покрытия в тамбурах и др.

В текущем финансовом году (заканчивается 30 сентября 2023 г.) в рамках специальной программы Amtrak по обеспечению на станционной инфраструктуре доступной среды для маломобильных пассажиров соответствующую работу проведут еще на 39 станциях. Для этого предусмотрено выделить 140 млн долл.

Источник: zdmira.com, 03.08.2023

406 миллионов пассажиров перевезли китайские железные дороги за июль 2023 года

За июль текущего года пассажиропоток на железнодорожном транспорте Китая составил 406 млн человек. Об этом сообщает информагентство «Синьхуа» со ссылкой на данные, опубликованные Китайской государственной железнодорожной корпорацией.

По сведениям ведомства, среднесуточное число пассажирских поездок по железным дорогам страны составило в июле 13,1 миллиона. При этом по стране ежедневно курсировало 10 169 пассажирских железнодорожных составов, что на 14,2% больше, чем за аналогичный период 2019 года.

В целях повышения качества обслуживания пассажиров в пиковый летний сезон железнодорожные отделения на местах оптимизировали планы работы на основе больших данных. На вокзалах крупных городов КНР – Гуанчжоу, Шэньчжэня и Чанша – был увеличен штат сотрудников, чтобы ускорить процесс прохождения пассажиров в залы ожидания и повысить эффективность работы.

Пиковый сезон летних поездок обычно представляет собой напряженный период для железнодорожной системы КНР, отмечают обозреватели. В это время студенты китайских вузов массово возвращаются домой на каникулы; также спрос на транспортные услуги резко возрастает из-за турпоездов.

Источник: trud.ru, 02.08.2023

БЖД за семь месяцев перевезла более 1,5 млн человек в сообщении с Россией

Порядка 150 поездов еженедельно курсируют между Белоруссией и Россией, в январе – июле 2023 года объем перевозок пассажиров составил 1,5 млн человек. Об этом сообщили в пресс-центре Белорусской железной дороги (БЖД).

«В целом в настоящее время между Республикой Беларусь и Российской Федерацией организовано регулярное пассажирское сообщение в направлении Москвы, Санкт-Петербурга, Адлера, Калининграда, Мурманска, Архангельска, Анапы и Самары. Еженедельно между двумя государствами курсируют порядка 150 поездов», – говорится в сообщении. По оперативным данным ведомства, в январе – июле «объем перевозок пассажиров в сообщении с РФ составил 1533,7 тыс. пассажиров, что на 6,2% выше уровня аналогичного периода 2022 года».

Отмечается, что самыми популярными направлениями по-прежнему являются Москва и Санкт-Петербург. «На долю перевозок между Беларусью и двумя крупнейшими городами России приходится почти 87% прямого международного сообщения или более 1180 тыс. пассажиров», – сообщили в пресс-центре.

В БЖД обратили внимание, что до конца сентября в сообщении с Санкт-Петербургом Белорусской железной дорогой назначен дополнительный поезд международных линий №250/249 Минск – Санкт-Петербург – Минск. Также в составе данного поезда курсирует прицепной вагон Минск – Псков. Кроме того, еженедельно курсируют поезда № 66/65 Минск – Мурманск и № 366/365 Минск – Архангельск. Отмечается, что летом данное направление особенно популярно у любителей туризма.

Источник: tass.ru, 02.08.2023

РЖД стали продавать на сайте билеты на самолеты и автобусы по всей России

РЖД стали продавать на своем сайте в дополнение к железнодорожным билетам на самолеты всех российских авиаперевозчиков и автобусы ряда компаний: это предлагается на маршрутах, где добраться только на поезде невозможно, разъяснили в компании.

Изначально на сайте РЖД можно было найти и купить билеты только на поезда. Если же задавался маршрут, по которому нельзя добраться по железной дороге, то всплывала информация, что билетов не найдено. Однако в 2020 году компания запустила конструктор мультимодальных маршрутов. РЖД постепенно начали предлагать на определенные направления такие поездки, когда можно было купить в одном заказе поездки на разных видах транспорта. Это были популярные у пассажиров направления, например, туристические.

Холдинг расширял эту опцию, и теперь на сайте РЖД можно купить к железнодорожному билету на самолет и автобус, по сути, между всеми городами России, где работают перевозчики, продающие билеты онлайн.

«Сейчас на платформе... аккумулирован билетный контент от более 5000 перевозчиков, включая всех железнодорожных в дальнем сообщении, все российские авиакомпании, автобусные компании и операторов регулярных водных маршрутов (как речного, так и морского сообщения). Маршруты можно построить между городами, где есть перевозчики с достаточной степенью автоматизации и цифровизации деятельности. Пул перевозчиков, безусловно, расширяется», – рассказали в РЖД.

Так, на сайте компании при выборе такого путешествия предлагается добраться в нужный город, комбинируя поезда, самолеты или автобусы, а где-то даже водный транспорт.

При этом все будет оформлено в рамках одной покупки. «На сайте РЖД в настоящее время пассажиры могут подобрать оптимальный маршрут для путешествия, используя различные виды транспорта. Вся поездка оформляется в рамках одного заказа. Схема построения мультимодальных маршрутов очень гибкая, она позволяет пассажиру самому моделировать путешествие. Условно, пассажиру нужно добраться из Ханты-Мансийска в Рязань, но прямого сообщения на этом маршруте нет. На портале в таком случае можно построить мультимодальный маршрут», – пояснили в РЖД.

Мультимодальные маршруты, продолжили в РЖД, показываются там, где они могут дополнить прямые маршруты железнодорожных перевозчиков. «Тем не менее, иногда сами перевозчики предлагают варианты согласованных маршрутов их рейсов с автобусами или самолетами», – добавили в РЖД.

Как купить

Все как обычно при покупке железнодорожного билета на сайте РЖД. Запрашиваете на сайте необходимый маршрут. «Если появляется сообщение о том, что прямого железнодорожного сообщения нет, то выбрать вариант «Найти рейсы с пересадками». Пассажирам доступен широкий перечень маршрутов с использованием различных видов транспорта. Остается только выбрать подходящий вариант и оплатить заказ», – рассказали в компании.

Так, пассажир может выбрать предпочтительный вариант составного маршрута, выбирая к поезду самолет или автобус. Предлагаемые виды транспорта обозначены соответствующими значками. По ходу оформления предлагается вся полная информация о дате, времени отправления, стоимости и т. д.

При этом пассажиру надо самому спланировать, как добраться в рамках одного города от одного вида транспорта до другого. Например, надо самостоятельно посмотреть, как доехать от самолета, прилетевшего в аэропорт «Шереметьево», до поезда на Ленинградском вокзале.

Источник: ria.ru, 09.08.2023

«Госуслуги» стали отображать купленные железнодорожные билеты

Портал «Госуслуги» стал отображать железнодорожные билеты, купленные по паспорту РФ, заметили в агентстве РИА Новости в описании к обновлению приложения и проверили эту опцию.

«Ваши железнодорожные билеты теперь в разделе Документы – QR-коды документов. Не важно, каким способом куплен билет – в кассе или онлайн, он появится автоматически, если билет оформлен по паспорту РФ», – говорится в описании к обновлению приложения.

Отмечается, что теперь не нужно запоминать номер поезда или вагона – железнодорожные билеты на «Госуслугах» всегда под рукой.

Корреспондент РИА Новости проверил, как работает эта система при покупке билета онлайн. Купил билет на поезд через приложение РЖД. Он отобразился в «Госуслугах» в разделе, как и указано выше в описании.

Источник: ria.ru, 03.08.2023

«Гранд сервис экспресс» представил обновленный состав в новой ливрее

Железнодорожный перевозчик «Гранд сервис экспресс» (ГСЭ) представил 6 августа в День железнодорожника, фирменный состав поезда в обновленной ливрее на Ленинградском вокзале в Москве. Внешний вид поезда ГСЭ «Гранд экспресс» сменился с бордового на сливовый, «переоделся» как локомотив, так и вагоны.

В 2023 году ГСЭ также изменил у поезда дизайн всех купе, люксов. Дизайн вагонов СВ был представлен компанией на Транспортной выставке в Москве в конце 2022 года.

«Гранд экспресс» является первым частным в новейшей истории России пассажирским поездом категории люкс. Он отправился в первый рейс 15 июля 2005 года. Поезд задумывался и создавался как отель на колесах. Компания официально зарегистрировала соответствующий товарный знак. «Гранд экспресс» – это ночной поезд, который ежедневно курсирует между Москвой и Санкт-Петербургом.

В составе поезда три типа вагонов и восемь классов обслуживания.

«Гранд сервис экспресс» – частный железнодорожный перевозчик, созданный в 2002 году. В декабре 2019 года компания организовала пассажирские перевозки в Крым. Поезда «Таврия» курсируют круглый год.

Источник: tass.ru, 06.08.2023

Единый биометрический цифровой проездной для всех видов транспорта могут создать в России к 2030 году

Единый биометрический цифровой проездной для всех видов транспорта могут создать в России к 2030 году. Об этом сообщается в проекте цифровой трансформации транспортной отрасли на сайте Минтранса. Называется проект «Зеленый цифровой коридор пассажира». Ранее РЖД заявили, что рассматривают возможность тестирования посадки по биометрии в «Сапсаны». В случае успешной проработки рисков перевозчик может допустить пилотный проект в первом квартале 2024 года.

Источник: europaplus.ru, 03.08.2023

В Черноземье планируют запустить новые туристические поезда

В стадии проработки железнодорожный тур «Две губернии», который свяжет Москву, Воронеж и Липецк. В первое путешествие пассажиры смогут отправиться уже весной 2024 года

В макрорегионе могут появиться новые туристические маршруты с использованием железнодорожного транспорта. Круизные поезда в ЦЧР из Москвы и туристические перевозки в Тамбовскую и Липецкую области – это те проекты, которые сейчас разрабатывает ОАО «Российские железные дороги» для развития внутреннего туризма, рассказали РБК Черноземье в пресс-службе корпоративных коммуникаций ЮВЖД.

Так, уже во втором квартале 2024 года в расписание введут новый маршрут Москва – Воронеж – Липецк – Москва. Отправка первого турпоезда «Две губернии» запланирована на 27 апреля, последующие рейсы – 8, 17, 24 мая, 12 июля, 20 сентября и 2 ноября.

С 22 марта 2024 года в направлении ЮВЖД снова начнет курсировать литературно-туристический поезд «Вкус эпохи» к местам, исторически связанным с известными русскими писателями Львом Толстым и Иваном Буниным. В течение двух дней пассажиры смогут посетить Елец, поселок Лев Толстой и Липецк.

На данный момент на Юго-Восточной магистрали реализуется шесть проектов туристических перевозок железнодорожным транспортом, в том числе поездами на паровозной тяге. Например, экскурсионная электричка из Воронежа ходит в музей-заповедник «Дивногорье», «Экскурсионный поезд» – в музей-заповедник «Прохоровское Поле» и «Графский поезд» – по маршруту Воронеж – Рамонь.

В прошлом году стартовал проект в рамках программы «Соединяя Черноземье». Пригородное сообщение между областными центрами (Воронеж и Курск, Воронеж и Белгород, Воронеж и Липецк) развивается в том числе и как туристическое. В 2023 году пассажирами-экскурсантами таких составов стали почти 34 тыс. человек.

С 2023 года у жителей Черноземья появится возможность прокатиться на ретропоезде «Дорогой мужества» по новому туристическому маршруту Старый Оскол – Сараевка. С конца апреля стал ходить туристический состав выходного дня «Бобренок» по направлению Воронеж-1 – Графская – о.п. им. Пескова – Хава. На рельсовом автобусе РА2 можно доехать до Воронежского биосферного заповедника имени В.М. Пескова, где расположен единственный в России бобровый питомник.

Как отмечают в пресс-службе корпоративных коммуникаций ЮВЖД, среди пассажиров сейчас набирает популярность железнодорожный формат туризма. Только с начала года число путешественников по турнаправлениям Центрального Черноземья составило более 68,2 тыс. человек.

Открытие новых туристических маршрутов на поездах подогревает интерес туристов к путешествиям по России и положительно сказывается на росте внутреннего туризма, считает глава правления межрегионального общественного объединения «Союз отельеров» Роман Сабиржанов.

«По опросу ВЦИОМ, в этом году 15% респондентов собираются выехать в другой город России, что является максимумом с 2004 года. С учетом увеличения доли путешественников соответственно будет увеличиваться и доля тех людей, которые предпочитают поездки на железной дороге», – утверждает эксперт. В числе основных причин он выделил увеличение доли людей, которые боятся путешествовать на самолетах, а также рост впечатлений, запрос у туристов на погружающий и впечатляющий опыт.

«По сравнению с допандемийным периодом, туристические услуги в РЖД изменились как в части ассортимента, так и спектра задач. До 2020 года «визитной карточкой» железнодорожных туров были паровозные туры из Москвы, Санкт-Петербурга, по Кругобайкальской железной дороге, а также железнодорожные круизы по Транссибу и Северу России на поезде «Императорская Россия». При этом самая внушительная доля приходилась на въездной туризм, а именно на туристические группы из Европы. Сейчас время экономики впечатлений, и мы видим большой интерес к продуктам с партисипацией и инфотейментом во всех сферах HoReCa (сегмент в бизнесе, который ориентирован на оказание услуг в сфере гостеприимства, – прим. ред.)», – добавил он.

В Коми запустили ретропоезд на паровой тяге с новой экскурсионной программой

Экскурсионный ретропоезд на паровой тяге вновь запустили в Республике Коми по маршруту Сыктывкар – Микунь – Сыктывкар, сообщила ТАСС директор Финно-угорского этнопарка Елена Иванова.

«Второй год подряд совместно с Минэкономки Коми и Федеральной пассажирской компанией мы открыли экскурсионную программу на ретропаровозе. В этом году посвящаем ее истории железной дороги в нашем крае, пройдут совершенно новые экскурсионные программы. Изначально рейсы были запланированы на 6, 12, 20, 22 и 26 августа, но все билеты уже распроданы, поэтому проработали запуск дополнительных рейсов», – рассказала директор этнопарка.

Впервые ретропоезд запустили в 2022 году в дни празднования 100-летия Республики Коми. Поезд с локомотивом ПЗ6-0147 доставлял туристов в село Усть-Вымь, паломнический центр региона, где расположен первый в Коми крае Михайло-Архангельский мужской монастырь.

В 2023 году для пассажиров подготовили путевую экскурсию в поезде с локомотивом «Лебедянка». По прибытии в Микунь их встретят сотрудники местного музея, проведут обзорную экскурсию по городу, мастер-класс по изготовлению сувениров на память. Организовано посещение местного храма – прихода Почаевской иконы Божией Матери и Микуньского филиала Сыктывкарского автомеханического техникума. В федеральной учебной мастерской «Управление локомотивом» покажут, как обучают машинистов. Это единственная на сегодня мастерская на Северо-Западе России. Путешественникам предложат также обед и поход на местную ярмарку с сувенирами и дикоросами. По данным Северной железной дороги, поезд будет курсировать до 30 августа через день.

Микунь – важный транспортный узел Северной железной дороги и в системе магистральных нефте- и газопроводов. История города связана со строительством Северо-Печорской железной дороги. Ее начали прокладывать в 1937 году, 28 декабря 1941 года через Микунь прошел первый эшелон с углем из Воркуты для блокадного Ленинграда. Во время Великой Отечественной войны Микунь приобрел важное стратегическое значение, через станцию проходили составы с углем, нефтью, лесом и другими материалами для фронта. В 1942 году Микунь стал участковой станцией, где паровозы могли заправиться водой и топливом. Такие станции ставили через каждые 130-150 км с учетом возможностей паровозов. В 1956 году построили железную дорогу Сыктывкар – Микунь протяженностью 96 км. Символом города является паровоз

«Лебедянка», единственный в Коми памятник-паровоз установлен рядом с железнодорожным вокзалом города.

Источник: tass.ru, 03.08.2023

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Деятельность британского оператора междугородних железнодорожных перевозок LNER

В то время как правительство Великобритании по-прежнему обеспокоено падением пассажиропотока и увеличением субсидий, необходимых железнодорожному сектору после пандемии Covid-19, один британский железнодорожный оператор идет против этой тенденции. Крупный оператор междугородних железнодорожных перевозок LNER, который обслуживает магистраль на Восточном побережье между Англией и Шотландией, показывает практически уникальные среди британских транспортных операторов результаты. LNER демонстрирует увеличение количества пассажиров в междугородних перевозках, которое значительно превышает допандемический уровень. А стратегия сотрудничества между оператором и управляющим инфраструктурой повышает показатели деятельности.

Источник: Railway Gazette International. – 2023. – № 5. – P. 24–27 (англ. яз).

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

DB Cargo UK подтверждает вывод из эксплуатации электровозов (Великобритания)

DB Cargo UK, один из крупнейших железнодорожных грузовых операторов Великобритании, подтвердил вывод из эксплуатации своих электрических локомотивов Class 90, сославшись на экономическое давление и высокие эксплуатационные расходы (рис. 3).



Рис. 3. Электровоз Class 90 оператора DB Cargo UK

В заявлении компании говорится, что теперь она сосредоточит свои планы в области устойчивого развития на использовании биотоплива в качестве замены электропоездов.

Как сообщил представитель DB Cargo UK, было принято смелое решение отказаться от парка электровозов Class 90 из-за затрат на их эксплуатацию и техническое обслуживание, учитывая чрезвычайное экономическое давление, с которым сталкивается железнодорожный сектор страны.

Несмотря на то, что 24 электровоза Class 90 составляли лишь малую часть парка оператора DB Cargo UK, который насчитывает 228 локомотивов, их вывод из эксплуатации является плохим знаком для будущего технологий в железнодорожной отрасли Великобритании и следует за аналогичным решением оператора Freightliner, принятым в 2021 г.

Теперь DB Cargo UK сосредоточит усилия по обеспечению устойчивого развития на существующей программе производства биотоплива, включая использование гидроочищенного растительного масла для заправки своих локомотивов Class 67, 66 и 60, которые в настоящее время используют дизельное топливо.

Источник: railway-technology.com, 02.08.2023 (англ. яз.)

РКР Intercity заново инициировала тендер на закупку пассажирского подвижного состава (Польша)

Оператор железнодорожных перевозок дальнего следования РКР Intercity заново инициировал тендер на закупку 38 семивагонных двухэтажных поездов и 45 многосистемных электровозов. Предыдущий тендер был аннулирован в связи со слишком высокой ценой, указанной в заявках – она превышала запланированный бюджет на закупку подвижного состава. В связи с этим РКР Intercity переработала закупочную процедуру и добавила в нее больше гибких условий, а также увеличила бюджет.

Новая процедура является открытым тендером, а не как в прошлый раз – конкурентными переговорами. РКР Intercity решила сделать сроки поставки всего подвижного состава более гибкими. Ранее оператор требовал, чтобы заказ был завершён не позднее 31 мая 2026 г. Теперь прогнозируемый срок составляет максимум 54 месяца (4,5 г.) с даты заключения договора.

Кроме того, РКР Intercity изменила правила оплаты заказа. Если в прошлый раз был включён аванс в размере 5%, то теперь помимо аванса в размере 5% оператор пассажирских перевозок берёт на себя дополнительные частичные платежи:

- после изготовления кузова каждой единицы и проведения частичной приемки с положительным результатом – 15% от стоимости одной единицы;
- после успешной заводской приемки каждой единицы – 15% от стоимости одной единицы;
- после успешной заключительной приемки каждой единицы – 65% от стоимости одной единицы.

В 2020 году РКР Intercity начала подготовку к закупке и провела переговоры с несколькими производителями подвижного состава. Благодаря этому удалось сформировать перечень требований, необходимый для инициирования процедуры тендера.

Стоит отметить, что тендер реализуется в рамках национального плана по восстановлению экономики страны после пандемии COVID-19 (NRP). Однако это предполагает завершение закупки к концу 2026 г., что, в связи с новым гибким сроком поставки до 54 месяцев с момента подписания договора, становится невозможным. Поскольку средства на финансовую программу NRP предоставляются в том числе из средств Европейского союза, компания РКР Intercity совместно с Министерством инфраструктуры Польши собирается направить в Европейскую комиссию заявление с просьбой перенести инвестиции на реализацию других проектов. В результате тендер будет финансироваться из других источников.

Согласно тендеру, подрядчику необходимо будет поставить 38 головных вагонов, 228 промежуточных вагонов и 45 многосистемных электровозов. Локомотивы будут адаптированы для работы в двухтактном режиме (push-pull). В итоге они смогут как толкать, так и тянуть поезда, что должно снизить потребность в проведении маневровых работ. Кроме того, часть подвижного состава также сможет эксплуатироваться на железнодорожной сети Чехии (после получения дополнительного разрешения). Электровозы также могут быть использованы для тяги составов с необмоторенными вагонами.

Заказываемые в рамках тендера двухэтажные семивагонные пассажирские поезда позволят вмещать до 700 пассажиров. Они будут обладать полной совместимостью с модернизированной инфраструктурой,

оборудованной европейской системой управления движением поездов ETCS – как следствие, составы смогут двигаться со скоростью до 200 км/ч. Головной вагон будет оборудован сиденьями первого класса и «тихой» зоной, а в остальных – та же «тихая» зона, сиденья второго класса (в некоторых вагонах предусмотрены специальные места для семей с детьми), пространства для перевозки велосипедов или лыж, торговые автоматы.



Рис. 4. Один из рендеров (изображений, сгенерированных на компьютере) возможного внешнего вида двухэтажного поезда

У поездов будет совершенно новый дизайн (рис. 4). Салоны будут дополнительно оборудованы всеми удобствами, которые пассажиры привыкли ожидать от поездов дальнего следования (например, USB-разъемы для зарядки мобильных устройств, Wi-Fi, дружелюбная для пассажиров с ограниченными возможностями среда). Для повышения безопасности пребывания на поезде, в салонах будут присутствовать дефибрилляторы и смонтированы системы мониторинга обстановки в вагоне.

Источник: railwaypro.com, 03.08.2023 (англ. яз.)

Alstom оказалась единственным претендентом на поставку 12 водородных поездов в Румынию

Орган по реформе железнодорожного транспорта страны ARF получил только одну заявку на соответствующий тендер, объявленный в апреле. Конкурс также предусматривает техническое обслуживание подвижного состава и услуги по снабжению и заправке водородом. Партнером Alstom по проекту выступит газовая компания Linde Gaz Romania. Контракт должен быть подписан до конца года, а поставка поездов завершиться к августу 2026 года.

Сообщается, что в зависимости от срока технического обслуживания (15 или 30 лет) стоимость закупки может составить от 490 млн евро до 830 млн евро без учета налогов. Она будет профинансирована их средств Фонда восстановления и устойчивости Румынии. Прошлый конкурс был отменен в феврале связи с отсутствием заявок.

Alstom приступила к производству водородных поездов Coradia iLint в 2018 году, с 2022 года они введены в постоянную эксплуатацию в Германии.

Источник: t.me, 02.08.2023

Siemens построит 90 поездов для Мюнхена за 2 млрд евро

По итогам европейского тендера компания Siemens выбрана в качестве поставщика 90 электропоездов стоимостью более 2 млрд евро для городской железной дороги (S-Bahn) Мюнхена. В контракте предусмотрен опцион, допускающий приобретение дополнительных поездов. Первые поезда должны приступить к работе на S-Bahn Мюнхена в 2028 г.

Поезда длиной 202 м будут состоять из 13 сочлененных вагонов (всего 28 осей). В каждом из них 480 мест для сидения при общей пассажировместимости 1841 чел. Впервые на городских железных дорогах Германии предусмотрен сквозной проход вдоль всего состава. В концевых вагонах будут расположены семейные зоны, в просторных многофункциональных зонах устроят 80 откидных сидений (рис. 5). Еще 376 мест распределены между зонами с классическим расположением кресел, в том числе по схеме 2+2, причем расстояние между креслами увеличится на 10 см по сравнению с существующими моделями.



Рис. 5. Дизайн будущих электропоездов Siemens Mobility для Мюнхена

Кресла оборудуют электрическими и USB-розетками. С каждой стороны поезда будет 31 дверь шириной 1,4 м (на 20 см шире, чем в эксплуатируемых поездах). Ширина вагонов – около 3 м.

Мощность поезда составит 7,8 МВт, максимально допустимая скорость движения – 160 км/ч.

Вагоны оснастят системами кондиционирования воздуха с экологически безопасными хладагентами, которые рассчитаны на работу при температуре окружающей среды от –20 до +45 °С. В поезде установят 166 мониторов (104 внутри, 62 снаружи) для информирования пассажиров, на которые будут выводиться данные, обновляемые в реальном времени.

Поезда будут удовлетворять всем требованиям в отношении безбарьерного доступа для маломобильных пассажиров, для этого их концепция прорабатывалась совместно с соответствующими общественными объединениями. В концевых вагонах каждого поезда можно будет разместить инвалидные коляски, а в дверях этих вагонов будут выдвижные площадки для устранения зазора между поездом и платформой. Пассажиры с нарушениями слуха смогут подключать свои слуховые аппараты по каналу Bluetooth к бортовой системе и получать таким образом аудиосообщения для пассажиров.

Минимизацию затрат жизненного цикла и повышение энергоэффективности обеспечат тяговые преобразователи с силовыми модулями на основе карбида кремния, безмасляные трансформаторы и интеллектуальная система управления в сочетании с облегченной конструкцией вагонов и оптимизацией их аэродинамики. Повышению эксплуатационной готовности поездов способствуют дублирование многих компонентов оборудования поезда и применение пакета приложений Railigent X для мониторинга состояния и организации предупредительного обслуживания поезда по фактическому состоянию.

Поезда оборудуют европейской системой управления движением поездов ETCS, а также системами контроля полносооставности и автоведения с управлением по радиоканалу.

Финансирование проекта обеспечат по лизинговой модели власти Баварии, для этого привлекается баварская лизинговая компания LHI Leasing и два кредитора – Европейский инвестиционный банк и банк UniCredit. Оператором S-Bahn Мюнхена по договору с баварской железнодорожной компанией BEE от 2020 г. является DB Regio, входящая в состав железных дорог Германии (DB). По этому договору ежегодно должен обеспечиваться объем поездной работы в размере примерно 21 млн поездо-км.

В Египте локализируют производство ряда компонентов для подвижного состава

Создание совместного предприятия Египетских национальных железных дорог (ENR) и местной компании Linza под названием ECEID было одобрено кабинетом министров страны. В рамках СП в промышленной зоне Ком Абу Ради должен быть построен завод площадью 20,2 тыс. м². На первом этапе там планируется наладить производство колес, сцепок и тормозных колодок. Заявляется, что локализация будет осуществляться в сотрудничестве с Talgo, Hyundai Rotem и Alstom (все эти компании поставляют подвижной состав в страну).

Предполагается, что инвестиции в проект составят 3 млрд египетских фунтов (97 млн долл.). Он будет реализован в два этапа. В рамках первого планируется покрыть потребности национального перевозчика в комплектующих. В рамках второго – покрыть потребности компаний, связанных с Министерством транспорта. В более дальней перспективе рассматриваются экспортные поставки, в частности в другие страны Африки.

Источник: rollingstockworld.ru, 07.08.2023

Железнодорожный парк Ирана получил 346 отечественных вагонов и локомотивов

Иранский железнодорожный парк получил 346 новых вагонов и локомотивов отечественного производства на сумму 10,09 триллиона риалов (около 20,63 млн долл. США) в субботу на церемонии, на которой присутствовал глава железных дорог Исламской Республики Иран (известной как RAI) Миад Салехи.

Как сообщает IRNA, из упомянутых 346 вагонов и локомотивов, 339 грузовых, два локомотива и пять пассажирских вагонов.

Все упомянутые вагоны и локомотивы произведены отечественными компаниями и фирмами, включая Marfa Group, Pars Wagon, Kowsar Wagon Complex и Green Polour Industrial Group.

Количество локомотивов и вагонов, добавленных в железнодорожный парк страны с начала текущего иранского календарного года (21 марта), увеличилось на восемь процентов по сравнению с тем же периодом предыдущего года.

Развитие железнодорожного сектора было одной из макрополитик иранского правительства, поскольку это было подчеркнуто общей политикой планов национального развития страны.

В связи с этим в прошлый и текущий иранские календарные годы национальный железнодорожный парк постоянно пополнялся новыми локомотивами и вагонами отечественного производства.

Всего в прошлом году железнодорожный парк страны пополнился 1660 вагонами и локомотивами в четыре этапа.

Такие преимущества, как меньшее потребление топлива и меньшее загрязнение окружающей среды, а также высокая безопасность, делают железную дорогу приоритетной по сравнению с некоторыми другими транспортными системами и делают ее развитие экономически выгодным.

Источник: iran.ru, 07.08.2023

ҚТЖ обновляют парк пассажирских вагонов

Парк железных дорог Казахстана («НК «Қазақстан темір жолы» – ҚТЖ) насчитывает около 2100 пассажирских вагонов. За последние 10 лет ҚТЖ закупили 1236 пассажирских вагонов, в том числе 600 вагонов производства компании Talgo. В период 2025-2030 гг. ҚТЖ планируют приобрести еще 537 пассажирских вагонов производства Stadler, в связи с чем швейцарская компания планирует модернизировать производственную площадку в Астане. В 2023 г. ожидается поставка 50 пассажирских вагонов, изготовленных на заводе компании «ЗИКСТО» (г. Петропавловск, Казахстан).

За первое полугодие 2023 г. по сети ҚТЖ перевезено 6,5 млн пассажиров (за весь 2022 г. – 14 млн чел., за 2021 г. – 11,6 млн). При неизменно высоком спросе пассажиры выражают претензии в связи с неудовлетворительным состоянием устаревших вагонов. В настоящее время на сети ҚТЖ эксплуатируются 2553 пассажирских вагона, из которых 957 ед. (37,5%) имеют возраст более 28 лет, 486 (19 %) вагонов – от 11 до 20 лет, остальные – 11 и менее лет.

Источник: telemetr.me, 02.08.2023

На угольном разрезе в Казахстане появились маневровые роботы-тягачи

На крупнейшем в Казахстане угольном разрезе «Богатырь» в рамках проекта модернизации построена автоматическая система погрузки угля в железнодорожные вагоны по циклично-поточной технологии с применением маневровых роботов-тягачей для автоматизированного перемещения составов массой до 6900 т без отцепки вывозных тепловозов (рис. 6).



Рис. 6. Маневровые роботы-тягачи

Пять двухсекционных роботов-тягачей DER–300 поставила немецкая компания Vollerl. Сцеп из двух коротких трехосных секций (одна дизель-генераторная, вторая – с силовым электрооборудованием и кабиной управления) оснащен силовой установкой компании Caterpillar и высокопроизводительным компрессором компании Atlas Copco. Сцеп рассчитан на полностью автоматическое, дистанционное или ручное управление. Масса каждого сцепа в рабочем состоянии составляет 150 т, тяговое усилие – 300 кН.

Роботы-тягачи обеспечивают точное позиционирование состава на пути комплекса погрузки угля. Система управления роботами-тягачами по радиоканалу построена на технологиях компании Siemens, для передачи данных используется сеть радиосвязи Wi-Fi с 11 точками доступа вдоль четырех погрузочных путей, каждый из которых имеет длину 1,3 км. Роботы-тягачи оборудованы системой дистанционного мониторинга технического состояния.

Подача робота-тягача на погрузочный путь осуществляется в режиме дистанционного управления с использованием мобильного пульта оператора. Затем управление передается в здание комплекса погрузки. После сцепки порожнего состава с локомотивом маневровый робот-тягач устанавливает первый вагон под погрузочный желоб. С началом процесса погрузки уголь с установленной скоростью непрерывно подается в вагоны. Весь процесс погрузки занимает 3 ч. После этого поезд отправляется к потребителю, а маневровый робот-тягач перемещается для приема следующего состава.

Новая система погрузки вагонов официально введена в эксплуатацию в декабре 2022 г. и должна быть выведена на проектную мощность до конца лета 2023 г.

Источник: zdmira.com, 08.08.2023

Холдинг наращивает тягу

Для увеличения перевозок по сети ОАО «РЖД» до 2035 года необходимо закупить около 8,2 тыс. локомотивов. Об этом вчера заявил генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров на заседании Совета по взаимодействию компании с предприятиями транспортного машиностроения.

По словам Олега Белозёрова, в прошлом году, когда против российской промышленности были введены западные санкции, машиностроители справились с задачей импортозамещения. Они произвели даже больше локомотивов, чем предполагалось по плану (497 вместо 491), и все их закупила компания.

«При переходе машиностроения к технологической независимости важно не потерять качество выпускаемой и ремонтируемой продукции», – подчеркнул Олег Белозёров.

В 2023 году план вырос еще на 20%, компания предполагает получить 602 машины. «Мы сосредоточили внимание прежде всего на открывшихся перспективах самостоятельного развития. В результате научно-технические разработки не только не остановились, но и получили новые направления для реализации, – рассказывал руководитель Департамента технической политики Владимир Андреев. – Производители подвижного состава в прошлом году создали новые образцы локомотивов, которые вообще не требуют комплектующих из недружественных стран».

При этом среди закупаемых машин – девять ЗЭС8: полностью отечественный 12-осный магистральный грузовой электровоз постоянного тока с асинхронным тяговым двигателем. Кроме того, в числе новинок – российский маневровый тепловоз нового поколения модульной конструкции ТЭМ23. По оценкам экспертов, это очень перспективная модель с хорошими экологическими характеристиками. В начале июля на полигон ВНИКТИ прибыл для приемочных и сертификационных испытаний грузовой магистральный тепловоз 3ТЭ28. Он может водить составы весом до 7100 тонн в условиях сложного рельефа БАМа и Транссиба, работать в любых климатических условиях и позволит обеспечить бесперебойные грузовые перевозки на неэлектрифицированных участках российских железных дорог колеи 1520 мм.

В компании также рассчитали потребность в закупке тягового подвижного состава до 2035 года. Предварительно она составляет около 8,2 тыс. единиц, или около 680 локомотивов в год.

Производители локомотивов исчерпали свои возможности

Как сообщил на вчерашнем совещании в Кремле с представителями обрабатывающей промышленности гендиректор АО «Трансмашхолдинг» Кирилл Липа, машиностроители подошли к пределу своих возможностей.

«Наши мощности полностью исчерпаны, больше мы наращивать уже физически не в состоянии», – признал К. Липа.

Ранее источник, близкий к РЖД, отмечал высокую загрузку локомотивостроителей. По его словам, компания под завязку разместила заказы на Новочеркасском электровозостроительном заводе, в основном по грузовым электровозам для Восточного полигона, а также на Брянском машиностроительном, который выпускает тепловозы. Похожая ситуация складывается и с СТМ.

В I полугодии построено 256 локомотивов, что почти на 19% больше, чем за 6 месяцев 2022 года. Рост к прошлогоднему периоду произошел как по магистральным тепловозам и электровозам, так и по маневровым локомотивам.

В прошлом году машиностроители произвели для РЖД 497 ед. тягового подвижного состава. В 2023 году план вырос на 20%, холдинг предполагает получить 602 машины.

Как заявил на днях генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров, для увеличения перевозок по сети монополии до 2035 года необходимо закупить около 8,2 тыс. локомотивов, то есть в среднем около 680 ед. в год.

С «Российскими железными дорогами» сейчас обсуждается сценарий расширения мощностей локомотивных заводов и дальнейшего их развития в случае, если такая потребность будет зафиксирована заказчиком, уточнил К. Липа. По словам менеджера, важно сохранить тот темп, который был задан.

«Сегодня отрасль железнодорожного транспорта, я могу с уверенностью это утверждать – абсолютно суверенная. Это не значит, что мы все производим – до каждого болта и гайки, но это значит, что в каждом элементе подвижного состава, который мы производим, у нас есть свои инженерные компетенции, мы его очень хорошо понимаем. И при необходимости, если такая задача будет поставлена и деньги будут выделены, мы сможем организовать и его производство», – заверил гендиректор ТМХ.

Пока что основная часть производимой техники – локомотивы действующих серий, имеющие высокую степень локализации. Это, в частности, электровозы 3ЭС5К (4ЭС5К) «Ермак» и 2ЭС6 (3ЭС6), тепловозы 2ТЭ25КМ и ТЭМ18ДМ.

Например, РЖД в текущем году планируют закупить 100 локомотивов 2ЭС6 (ЗЭС6) для Московской, Южно-Уральской, Куйбышевской, Западно-Сибирской железных дорог. На МЖД уже поступили 25 электровозов.

Между тем с этого года планируется выводить на рынок парк новых серий, разработанных в свете импортозамещения. В этом году межведомственная комиссия завершила приемку нового 12-осного электровоза постоянного тока с асинхронным приводом ЗЭС8 «Малахит». Планируется, что в ближайшее время на локомотив будет получен сертификат, и завод «Уральские локомотивы» приступит к выпуску новых машин.

Еще одна новинка – грузовой магистральный тепловоз ЗТЭ28. В настоящее время два его опытных образца на полигоне ВНИКТИ проходят приемочные и сертификационные испытания. Локомотив предусмотрен для вождения поездов весом до 7100 т в условиях сложного рельефа БАМа, он должен прийти на смену тепловозу ЗТЭ25К2М, в конструкции которого применен американский дизель General Electric. В сентябре планируется завершить испытания ЗТЭ28 и начать серийный выпуск. До конца 2023 года РЖД планируют приобрести 30 таких локомотивов.

Кроме того, на Дальневосточной магистрали в этом году должно пройти испытание еще одного импортозамещенного тепловоза 2ТЭ35А. Если эксперимент пройдет успешно, в следующем году эти машины будут закуплены, говорит источник, близкий к РЖД.

В числе перспективных серий для маневрового движения – тепловоз модульной конструкции ТЭМ23. Первый локомотив должен поступить на Московскую магистраль до конца года.

Особенностью ТЭМ23 является то, что он способен работать как на одной силовой установке, так и на двух, в зависимости от необходимой мощности. Это должно повлиять на эффективность его применения с учетом простоев в рабочем состоянии.

Одновременно идет работа над созданием маневрового локомотива гибридного типа. Это контактно-аккумуляторный электровоз ЭМКА 2. Главная его особенность – работа там, где нет электросети, на заряде, который машина получает за время нахождения на электрифицированном участке железной дороги. Зона работы такого локомотива – частично электрифицированные станции и промышленные предприятия.

Источник: rzd-partner.ru, 04.08.2023

Директор инжиниринговой компании «Аксель» Руслан Гелетей об опыте успешного применения обратного инжиниринга для транспортных предприятий

«В 2022 году на рынке запчастей для подвижного состава сложилась очень тяжелая обстановка в связи с тем, что предприятия остались без импортных деталей. Проблема до сих пор для многих стоит ребром – или привозить из-за границы, что дорого и долго, или использовать китайские аналоги.

Мы в компании «Аксель» давно используем метод обратного инжиниринга в своей работе и в этой ситуации как раз видим разумный выход решения вышеуказанной проблемы с запчастями.

В работе мы опираемся на свой десятилетний опыт в данной области, ведь эта технология востребована не только для того, чтобы создать точную копию импортной или очень редкой детали. Этот метод с успехом используется в работе по восстановлению изделий, с потерянной или частично потерянной для выпуска документацией. Фактически мы с нуля поднимаем весь процесс от подготовки конструкторской документации до запуска в серийное производство.

К нам все чаще обращаются предприятия, обслуживающие подвижной состав. В сложившейся в наше время ситуации в их интересах иметь на руках готовые решения для запуска в производство готовых изделий. Наша команда с радостью принимает в работу эти проекты.

Среди проектов компании «Аксель» есть немало технически сложных изделий, которые были запущены в производство при помощи метода реверсивного инжиниринга».

Источник: rollingstockworld.ru, 03.08.2023

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Облачное программное обеспечение Ideagen Coruson

Компания GB Railfreight планирует внедрить облачное программное обеспечение Ideagen Coruson для управления требованиями комплаенса, которое, как ожидается, поможет улучшить безопасность, отчетность и управление рисками, а также обеспечит принятие решений, основанных на рисках, с использованием самых последних и точных данных.

ПО Coruson также обеспечит прямую связь с интеллектуальной системой управления безопасностью, которая внедряется британским Советом по безопасности и стандартам на железнодорожном транспорте RSSB.

По заявлению менеджера по безопасности, окружающей среде и качеству GB Railfreight Стюарта Андерсона, Coruson позволит улучшить и модернизировать управление бизнес-информацией, отчетность по безопасности и соответствие требованиям, устранив дублирование усилий, человеческие ошибки, а также увеличив скорость получения информации.

Роб Клинтон, вице-президент Ideagen по железнодорожным перевозкам, сказал, что внедрение Coruson оптимизирует все процессы управления безопасностью, отчетность о соблюдении требований и бизнес-информацией GB Railfreight для более чем 680 сотрудников по всей Великобритании, позволяя им принимать правильные решения, основанные на оценке рисков, на основе самых современных, доступных, актуальных и точных данных.

Источник: railpage.com.au, 02.08.2023 (англ. яз.)

BNSF испытывает две локомотивные системы мониторинга геометрии пути

Североамериканская железная дорога первого класса BNSF приступила к тестированию автономной локомотивной системы мониторинга состояния геометрии пути LATGMS, разработанной японской компанией Kawasaki (рис. 7). Летом 2021 г. эта компания сообщила о получении заказа на поставку первой такой системы для неназванной североамериканской железной дороги.

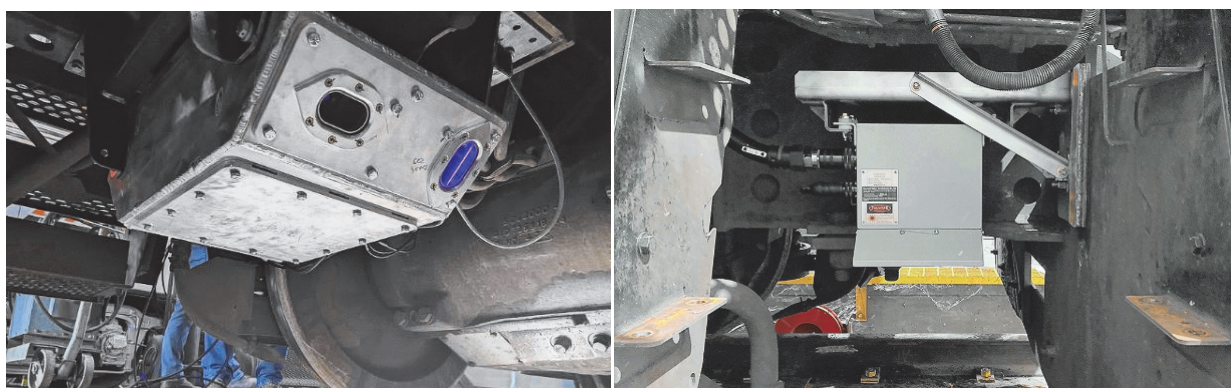


Рис. 7. Локомотивная система мониторинга состояния геометрии пути LATGMS

Система LATGMS способна контролировать основные геометрические параметры пути при скорости движения локомотива до 120 км/ч и передавать собранные и предварительно обработанные данные по радиоканалу в облачную платформу в режиме, близком к реальному времени. При выявлении

отклонения параметров от допустимых значений железная дорога получает соответствующее уведомление.

Kawasaki сообщила, что за время испытаний с 2021 г. система LATGMS собрала данные о геометрии пути на железнодорожных участках общей протяженностью более 800 тыс. км. Kawasaki также тестирует в Японии локомотивное устройство для мониторинга состояния рельсовых скреплений.

BNSF испытывает также локомотивную систему ODIN собственной разработки с похожим функционалом. Она предназначена для установки на существующие грузовые локомотивы BNSF и способна выполнять измерения при скорости движения до 112 км/ч (70 миль/ч).

Прототип системы ODIN изготовлен в центре технических исследований и разработок TR&D железной дороги BNSF в городе Топика (штат Канзас, США). Он состоит из двух модулей – измерительного и вычислительного. Измерительный модуль монтируется под кузовом локомотива и включает в себя лазеры и камеры для измерения ширины колеи, профиля рельса и поперечного уклона с шагом примерно 30 см. После предварительной обработки вычислительный модуль отправляет собранную информацию в облачную платформу для дальнейшего анализа.

В ходе тестирования полученные системой ODIN данные будут сравнивать с информацией, получаемой путеизмерительным вагоном.

Источник: zdmira.com, 07.08.2023

В Ницце 11 человек пострадали при опрокидывании вагона туристического поезда

Один из вагонов туристического поезда в Ницце перевернулся, пострадали 11 человек.

«Последний вагон туристического поезда в Ницце, особенно популярного среди туристов в Ницце в это время года, перевернулся на Английской набережной у дома номер 1 напротив Монумента Столетия», – говорится в сообщении телеканала France 3.

В результате происшествия пострадали 11 человек, троих госпитализировали с травмами лёгкой степени тяжести. Уточняется, что один из получивших травмы – несовершеннолетний.

Источник: russian.rt.com, 05.08.2023

30 человек погибли: в Пакистане поезд сошёл с рельсов

30 человек погибли, не менее 80 пострадали при крушении поезда вблизи города Навабшах на юго-востоке Пакистана. Десятки вагонов сошли с рельсов. В местных больницах объявлено чрезвычайное положение. В спасательной операции задействованы военные. Причина крушения пассажирского поезда на данный момент неизвестна.

Источник: russian.rt.com, 06.08.2023

Шесть вагонов с зерном сошли с рельсов в Молдавии

Шесть вагонов с зерном сошли с рельсов в Молдавии, говорится в сообщении «Железной дороги Молдовы».

«В 16:02 на железнодорожном секторе Culma – Cead îr-Lunga произошло ДТП, в котором шесть вагонов, гружённых зерном, сорвались и сошли с рельсов», – следует из заявления.

По предварительным данным, авария произошла из-за чрезвычайно высоких температур – сварные пути утратили прочность.

Поезд двигался со станции Басарабьяска на Украину.

Источник: russian.rt.com, 05.08.2023

ФСБ задержала воронежца за незаконный доступ к охраняемой информации РЖД

В Воронеже вынесли приговор 59-летнему сотруднику одного из региональных филиалов ОАО «Российские железные дороги». Его признали виновным в неправомерном доступе к охраняемой законом компьютерной информации компании. Мужчине назначили 3 года лишения свободы условно. Его также на 2 года лишили права доступа к любым данным, содержащимся в критической информационной инфраструктуре. Кроме того, осужденный выплатит штраф в 250 тыс. рублей. Незаконную деятельность пресекли сотрудники УФСБ по Воронежской области, рассказали в пресс-службе ведомства во вторник, 8 августа.

Установлено, что воронежец незаконно получил данные из информационных и автоматизированных систем РЖД, а также сведения, составляющие коммерческую тайну госкомпании. В связи с этим судебный вердикт вынесли по ч. 2 ст. 274.1 УК РФ (неправомерный доступ к охраняемой

законом компьютерной информации, повлекший причинение вреда критической информационной инфраструктуре РФ) и по ч. 1 ст. 183 УК РФ (собрание незаконным способом сведений, составляющих коммерческую тайну). Максимальное наказание, предусмотренное первой статьей, – 6 лет лишения свободы со штрафом в 1 млн рублей, второй – 2 года лишения свободы.

Источник: rzd-partner.ru, 02.08.2023

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

HS2 Ltd стала первой британской компанией, получившей и сохраняющей флагманскую аккредитацию по вопросам равенства

HS2 Ltd, компания, занимающаяся строительством ВСМ HS2, стала единственной организацией в Великобритании, которая достигла и сохраняет престижный стандарт аккредитации, установленный для признания исключительной приверженности равенству, разнообразию и инклюзивности (Equality, Diversity and Inclusion, EDI) в рабочей силе.

Платиновый стандарт Clear Assured, который впервые был достигнут государственной компанией в 2021 г., свидетельствует о ее стремлении внедрять передовые практики во все элементы своей работы, включая проектирование и строительство новой британской ВСМ HS2.

С помощью оценки, основанной на фактических данных, HS2 Ltd продемонстрировала, что ее политика и процессы в области EDI по-прежнему являются передовой практикой и устанавливают новые стандарты для отрасли. Компания стремится создать инклюзивную рабочую среду для всех сотрудников. Были оперативно приняты меры отзывам Clear Assured в 2022 г. для поддержания прогресса в таких областях, как справедливость и соразмерность результатов оценки талантов, поддержка старших сотрудников в вопросах инклюзивного руководства и укрепление приверженности подходу абсолютной нетерпимости к дискриминации.

По словам представителя по вопросам равенства из компании Clear – HS2, несмотря на то, что уже являются лидерами EDI в отрасли, постоянно расширяют границы инклюзивной передовой практики с момента первоначального получения аккредитации Clear Assured Platinum в 2021 г. Стремление HS2 к количественной оценке воздействия своих действий и проактивный подход к инклюзивному набору персонала и поощрению

разнообразного высшего руководства демонстрируют их приверженность достижению своих целей в области EDI.

Объявление совпадает с публикацией отчета HS2 Ltd по EDI за 2022/23 г., который показывает, что проект строительства второй ВСМ в Великобритании HS2 лидирует и превосходит отраслевые показатели по разнообразию рабочей силы.

Являясь крупнейшим инфраструктурным проектом в Европе, HS2 устанавливает новые стандарты и стимулирует изменения как в железнодорожном машиностроении, так и в строительстве. Компания достигает этого благодаря стратегической приверженности EDI, инклюзивной практике закупок и привлечению своих поставщиков уровня 1 к ответственности за их эффективность в области EDI, а они, в свою очередь, делают то же самое для своих субподрядчиков.

В результате представительство этнических меньшинств в цепочке поставок HS2 уровня 1 увеличилось на 2% в 2022/23 г. и в настоящее время составляет 20%. Число женщин в цепочке поставок 1-го уровня также увеличилось с 28% до 30%.

Являясь заказчиком проекта, HS2 Ltd ставит перед собой собственные сложные задачи по представлению рабочей силы. В 2022/23 учебном году представительство этнических меньшинств достигло 24% против целевого показателя в 23%, но не дотянуло до амбициозного целевого показателя в 40% для женщин в рабочей силе, обеспечив показатель в 38% – на один процентный пункт выше, чем в предыдущем году. Это значительно выше действующих строительных и отраслевых стандартов, которые составляют от 21% до 23%.

Поощрение большего числа женщин приходит на работу и развивать свою карьеру в этом секторе остается ключевым направлением деятельности HS2 Ltd. 40% ее руководящей команды составляют женщины, а 36% занимают должности директоров в компании. В течение 2023/24 г. HS2 Ltd продолжит уделять особое внимание своим стратегиям найма и удержания персонала, чтобы увеличить число женщин в своих отделах доставки, где гендерное представительство остается проблемой.

По словам директора по персоналу HS2 Ltd Ширы Джонсон, мы гордимся нашими достижениями в области EDI на сегодняшний день и приверженностью, проявленной тысячами британских предприятий, вовлеченных в нашу цепочку поставок. Плоды нашей работы действительно начинают обретать форму. Все больше женщин и представителей этнических меньшинств выступают вперед, чтобы сыграть свою роль в развитии железных дорог Великобритании, поскольку признается важность, которую мы придаем обеспечению того, чтобы HS2 был инклюзивным рабочим местом для всех.

Стандарт Clear Assured обеспечивает тщательную оценку и надзор, позволяя распределять ответственность по всей организации и последовательно измерять ее. HS2 Ltd всегда может сделать больше, и это остается в центре внимания компании на последующие месяцы и годы.

Источник: railstaff.co.uk, 04.08.2023 (англ. яз.)

Центральная пригородная пассажирская компания подготовила 100% персонала к запуску МЦД-3

Центральная пригородная пассажирская компания (ЦППК) подготовила к запуску Ленинградско-Казанского диаметра (МЦД-3) необходимое количество сотрудников локомотивных бригад и билетных кассиров. Об этом сообщили в пресс-службе ЦППК.

«К запуску третьего диаметра компания подготовила около 400 сотрудников локомотивных бригад и более 350 билетных кассиров. Специалисты прошли курсы теории и практики, а общее время занятий одних только машинистов электропоезда составило почти 4,5 месяца чистого времени», – значит в сообщении.

Курсы проводились на базе учебного центра ЦППК, а также партнерских заведений – Колледжа Московского транспорта и Московского колледжа транспорта РУТ МИИТ.

«Кадровый состав на маршрутах МЦД-3 полностью укомплектован, и все машинисты, помощники и кассиры готовы к работе. Время обучения одних только локомотивных бригад составило почти 900 часов теории и в большей степени практики, в том числе в кабинах наших поездов в депо, с помощью VR-тренажеров и технологий адаптивного обучения», – отметил гендиректор ЦППК Иван Конев, чьи слова приводит пресс-служба ЦППК.

Обучение состояло из двух модулей: общего и профессионального. Теоретические занятия проводились в очном формате с промежуточными внутренними аттестациями. По наиболее значимым предметам были внутренние экзамены: студенты отвечали на контрольные вопросы по билетам, предоставляли письменные отчеты и сдавали зачеты, а после проходили итоговую аттестацию. Подготовка также включала занятия на собственных VR-тренажерах учебного центра.

После теории будущие машинисты и их помощники выезжали в депо для практики на действующих современных электропоездах ЦППК. Большое внимание уделялось занятиям по выходу из аварийных и нестандартных ситуаций при эксплуатации электропоездов. Так, действующие и будущие

специалисты прорабатывали действия при остановке электропоезда и срабатывании различных индикаторов, а также разбирали вопросы аварийных ситуаций на инфраструктуре.

О диаметре

Протяженность МЦД-3 достигнет 85 км. На линии расположится 41 станция, 14 из которых – с пересадками на метро, МЦК и пригородные направления железной дороги. Время в пути для жителей Москвы и Подмосковья, как ожидается, сократится до 50%.

Ранее мэр Москвы Сергей Собянин сообщил, что запуск МЦД-3 запланирован в августе. Позже собеседник ТАСС, знакомый с планами транспортного комплекса столицы, уточнил, что инфраструктуру Ленинградско–Казанского Московского центрального диаметра планируют подготовить к его запуску до 15 августа.

Источник: tass.ru, 02.08.2023

Тысячи сотрудников железной дороги Молдовы жалуются на многomesячную задержку зарплаты

Тысячи сотрудников госпредприятия «Железная дорога Молдовы» жалуются, что уже на протяжении трех месяцев не получали зарплату и едва выживают в долгах, передает БЕЛТА.

«Мы выживаем от сегодняшнего дня до завтрашнего. А ребенка надо одеть и обуть», – поделился один из сотрудников, отвечающий за техническое обслуживание железнодорожных линий в муниципии Кишинев.

Работники кишиневского железнодорожного вокзала сетуют на большое количество долгов, в которые им пришлось влезть. Многие из них уже достигли предела отчаяния. «Мы боремся с долгами. Мы одалживаем деньги, затем получаем их и отдаем. Очень сложно», – рассказали они.

«Март, апрель, май и июнь. Получил зарплату за март – и все», – возмущаются сотрудники.

Однако люди по-прежнему ждут чуда и надеются получить свою зарплату. В настоящее время только 70% сотрудников предприятия получили зарплату за май.

Представители компании, в свою очередь, ссылаются на то, что предприятие сталкивается с финансовыми проблемами из-за сезонного снижения грузопотока. «Поскольку Железная дорога Молдовы является государственным предприятием, мы зависим от товаропотока. Это сезонная вещь, которая была и в прошлом году, и в другие предыдущие годы, когда

поток товаров уменьшается в переходный период весна – лето. У нас нет возможности вовремя и в полном объеме выплачивать зарплату», – прокомментировал сложившуюся ситуацию руководитель коммерческой службы Железной дороги Молдовы Дмитрий Прохницкий.

Как указывается, сейчас Железная дорога Молдовы имеет задолженность по зарплате почти на 90 млн леев перед более чем 6 тыс. сотрудников. В июле прошлого года заработная плата железнодорожников была увеличена на 89%. В 2020 и 2021 годах предприятие находилось на грани банкротства из-за финансовых проблем, когда сотрудники компании не получали заработную плату в течение полугода.

Источник: rzd-partner.ru, 02.08.2023

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Компьютерное зрение поможет распознать знаки безопасности

Одной из наиболее интересных разработок, представленных в финале конкурса «Большие вызовы», стало веб-приложение по распознаванию знаков безопасности. Наставниками проектной команды выступили эксперты Отраслевого центра разработки и внедрения информационных систем РЖД. Приложение создано на основе библиотеки MindAR. Его можно использовать на детских железных дорогах для интерактивного обучения школьников мерам безопасности.

Главные преимущества приложения – доступность, скорость и простота.

Участники 24 дня работали над созданием прототипа веб-приложения по распознаванию знаков безопасности на железной дороге. Проект объединяет несколько технологий: дополненная реальность, компьютерное зрение и мобильная разработка.

Чтобы воспользоваться приложением достаточно иметь телефон с камерой, а принцип работы понятен и взрослому, и ребенку. Результат готов в два шага:

Наведение камеры на QR-код. Приложение открывается в браузере как отдельная страница.

Технология компьютерного зрения считывает знак, открывается всплывающее окно с наименованием знака. По нажатию на всплывающее окно происходит переход в окно «Инфо» (далее) с подробным описанием знака,

предупреждением и описанием при несоблюдении мер безопасности, относящихся к конкретному знаку.

Для разработки веб-приложения команда использовала язык программирования JavaScript и платформы Unity и React. Применение этих сервисов обеспечило короткие сроки выполнения задач и расширенный список компетенций для учащихся.

Система распознавания знаков создана на основе библиотеки MindAR. Для проекта с дополненной реальностью нужно три составляющие: телефон с камерой, маркер и программа. Маркером выступает любой статичный предмет, в проекте – это знак безопасности. При запуске приложения и наведения камеры на маркер изображение распознается, появляется объект AR. Технология определяет только те объекты, которые были предварительно добавлены в базу данных приложения.

«Ключевая задача – обеспечить максимально быстрый доступ к данным, так как речь идет о безопасности. Система не требует установки специального приложения на телефон. Пользователь считывает QR-код, наводит камеру на знак, и информация сразу отображается на экране», – прокомментировал эксперт по XR-технологиям лаборатории виртуальной реальности ОЦРВ РЖД Антон Иванков.

Источник: rzddigital.ru, 04.08.2023

Тройка? Банковская карта? Биометрия!

Единый биометрический цифровой проездной для всех видов транспорта может быть создан в России до 2030 года. Проект документа опубликован на сайте Минтранса России.

Реализация проекта требует установку 700 объектов транспортной инфраструктуры системами биометрии.

В документе говорится: Ключевыми инициативами и проектами, направленными на приоритетное достижение цели цифровой трансформации, являются: проект «Зеленый цифровой коридор пассажира» – создание цифрового профиля пассажира, единого цифрового инструмента оплаты проезда для всех видов транспорта (с применением технологий биометрии).

Единый биометрический цифровой проездной позволит:

- сократить время на предрейсовые процедуры;
- обеспечить необходимый уровень транспортной безопасности;
- сократить количество преступных и мошеннических действий;
- снизить простой транспортных средств.

Источник: rollingstockworld.ru, 03.08.2023

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Интеллектуальный анализ видеоданных (Великобритания)

Технология автоматизированного интеллектуального видеонаблюдения (Automated Intelligent Video Review – AIVR), разработанная компанией One Big Circle, первоначально была опробована в Уэльсе для помощи в управлении растительностью вдоль железнодорожных путей. В настоящее время она развертывается на целом ряде операционных и инфраструктурных приложений по всей Великобритании с целью сокращения потребности в путевом персонале для связанного с высоким уровнем риска контроля мест рядом с железнодорожным полотном.

Источник: Railway Gazette International. – 2023. – № 5. – P. 36-37 (англ. яз.)