



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

**ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

№32/АВГУСТ 2023

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	5
В ЕАЭС заинтересованы расширить грузоперевозки через Туркменистан и Иран в ОАЭ и обратно	5
Программу производства тягового подвижного состава до 2030 г. подготовят в сентябре..	5
Решение об отказе от схем метро на английском языке оставят за регионами	6
Азербайджан и Казахстан обсудили Дорожную карту развития Транскаспийского транспортного маршрута	7
Состоялась рабочая встреча руководства Белорусской железной дороги с представителями китайской провинции Цзянсу	8
Украина разорвала соглашение с Россией о железнодорожном транспорте	8
Интегрированный отчет РКР CARGO Group раскрывает концепцию устойчивого развития железнодорожного транспорта (Польша)	9
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА.....	10
Новые средства для внедрения ERTMS в Нидерландах	10
В I полугодии 2023 года железные дороги Нидерландов все еще убыточны	11
Финансовые результаты компании Aurizon за 2023 г. (Австралия).....	11
Инвестиции в железные дороги Китая выросли на 7%	12
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	13
О проекте бюджета на 2024 год и финансировании железнодорожной отрасли (Германия).....	13
Плата за доступ к железнодорожной инфраструктуре должна основываться на качестве (Германия).....	13
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ	14
Построена железнодорожная развязка на пересечении Транссиба и Южсиба	14
«Железные дороги Якутии» в 2023 году планируют строительство подъездных путей к пункту пропуска с КНР.....	14
На линии Хани – Тында (ДВЖД) появился еще один двухпутный перегон	15
ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «СЕВЕР – ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ	16
Ввод в эксплуатацию контейнерного терминала в порту Оля планируется в сентябре 2024 года	16
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА	17
Грузовые железнодорожные перевозки в Европе на пороге перемен	17
В Японии тестируют доставку грузов высокоскоростными поездами.....	18
Итоги 5 лет сотрудничества оператора CRE с сухим портом Суйфэньхэ.....	19

РЖД с ростом импорта смогут вывозить из ДФО больше контейнеров при достаточном парке	20
Первый удлиненный рефрижераторный контейнерный поезд отправлен из Москвы во Владивосток	21
Контейнеры поедут по квотам	22
Центр продажи услуг ОАО «РЖД» в Новосибирске привлек около 80 новых компаний с начала 2023 года	24
ТрансКонтейнер» построит на юге Подмосковья контейнерный терминал мощностью 424 тыс. ДФЭ	25
В Кузбассе открыли первый на сети РЖД таможенный склад.....	26
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ	26
РЖД с начала года оснастили более 200 вокзалов автоматическими камерами хранения .	26
СвЖД обновит вокзал на станции Верхняя Салда в Свердловской области и восстановит его исторический облик.....	27
В Санкт-Петербурге запустят новый туристический маршрут «Путешествие в столицу фонтанов».....	28
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	28
Высокоскоростные поезда AVE эксплуатируются во Франции с середины июля 2023 года	28
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ	29
Siemens Mobility поставит 28 региональных поездов Mireo для Баден-Вюртемберга (Германия).....	29
Siemens Mobility поставит MEDWAY локомотивы Vectron для развития трансграничных грузовых перевозок в Европе (Бельгия).....	30
Skoda Group и Titagarh Firema выиграла тендер на поставку до 370 пассажирских вагонов в Италию	31
РКР Intercity объявил тендер на поставку 46 электровозов.....	32
В Великобритании ввели в эксплуатацию 100 интермодальных вагонов FEAT-G и 50 полувагонов JNA-Xbox.....	33
Беспилотные рельсовые экипажи испытают на двух линиях в США	34
Hyundai Rotem показала будущий подвижной состав для Танзании.....	35
Cool Infinity сертифицировала новую модель изотермического вагона-термоса 16-9577 ..	35
РЖД провели испытания новых среднетоннажных контейнеров.....	36
Развитие производства редукторов важно для импортозамещения.....	37
«ТМХ-Электротех» выпустил новые генераторы для грузового тепловоза 3ТЭ30Г	38
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ	39
Крушения поездов в США: причины частых аварий на железных дорогах	39

Причиной аварии в туннеле Готтард был подвижной состав, а не инфраструктура (Швейцария)	43
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	45
Физические атаки на железнодорожную систему – исторический обзор	45
ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА.....	45
ОАО «РЖД» тестируют робота-рекрутера.....	45
Транспортный кластер будет создан в 2024 году на базе колледжа Иркутского университета путей сообщения	46
Железнодорожники СГОКа повысят навыки безопасного вождения	47
ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.....	47
Крупный интермодальный коридор переходит на электронный документооборот (Китай).....	47
Минтранс России представил обновленную стратегию цифрового развития транспортной отрасли	48
«Дело» развивает собственную ИТ-инфраструктуру	50
РЖД продолжают плановую адаптацию ОС «Аврора» для рабочих гаджетов сотрудников	51
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	51
Магнитный железнодорожный бортовой датчик MAROS – инновационное решение для определения местоположения поезда для цифровой железной дороги.....	51
Развитие технологии «Интернет поездов»	52
Управление железнодорожными активами с поддержкой искусственного интеллекта обеспечивает оптимизацию техобслуживания подвижного состава и повышение до 100% коэффициента готовности системы.....	52
РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ	53
Немецкий оператор водородных поездов выбирает аккумуляторные поезда для остальной части парка.....	53

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

В ЕАЭС заинтересованы расширять грузоперевозки через Туркменистан и Иран в ОАЭ и обратно

Эти и другие вопросы обсудили в ходе встречи министр по энергетике и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) Арзыбек Кожошев и посол Объединенных Арабских Эмиратов в России Мохаммад Ахмад Аль-Джабер.

Министр по энергетике и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) Арзыбек Кожошев и посол Объединенных Арабских Эмиратов в России Мохаммад Ахмад Аль-Джабер обсудили вопросы грузового транспортного сообщения между странами ЕАЭС и ОАЭ, в том числе и перспективы железнодорожных перевозок через Туркменистан.

По данным ведомства, стороны также обменялись мнениями по вопросам сотрудничества в рамках развития международного транспортного коридора «Север – Юг» и использования альтернативных источников энергии.

По словам Кожошева, в настоящее время предметом рассмотрения ЕЭК являются возможности расширения транспортировки грузов из стран ЕАЭС через Туркменистан и Иран по железной дороге с последующей доставкой их морским путем в Объединенные Арабские Эмираты и обратно. Министр подчеркнул, что ЕЭК также проявляет особый интерес к возможности увеличения объемов перевозки продовольственных товаров из стран-членов ЕАЭС в ОАЭ в рамках совместного проекта «Евразийский агроэкспресс».

Мохаммад Ахмад Аль-Джабер подчеркнул готовность ОАЭ к диалогу с ЕАЭС в сферах транспорта и энергетики, а также выразил интерес к скорому заключению соглашения об экономическом партнерстве между Объединенными Арабскими Эмиратами и ЕАЭС.

Источник: az.sputniknews.ru, 14.08.2023

Программу производства тягового подвижного состава до 2030 г. подготовят в сентябре

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин поручил Минпромторгу и Минтрансу при участии холдинга «Российские железные дороги» (РЖД) до 15 сентября текущего года подготовить программу производства и

капитального ремонта тягового подвижного состава до 2030 года. Об этом говорится в сообщении на сайте правительства РФ по итогам рабочей поездки Мишустина в Сибирский и Дальневосточный федеральные округа.

«Минпромторгу и Минтрансу при участии ОАО «РЖД» до 15 сентября 2023 года поручено подготовить программу производства и капитального ремонта тягового подвижного состава до 2030 года», – отмечается в документе.

Источник: rzd-partner.ru, 16.08.2023

Решение об отказе от схем метро на английском языке оставят за регионами

Обязанность дублировать схемы метро на английский язык была введена в рамках подготовки к ЧМ-2018. После внесения изменений в типовые правила пользования транспортом регионы смогут самостоятельно принимать решение о дублировании информации в метро на английском языке, говорится в сообщении Минтранса.

В настоящее время перевозчики внеуличного транспорта (метро, монорельса, канатных дорог и фуникулера) обязаны дублировать всю информацию на схемах, указателях, надписях и при объявлении станций на английском языке. Минтранс подготовил изменения, которые сделают это необязательным. Инициативу ведомство объяснило «многочисленными обращениями» россиян и регионов, «значительной информационной нагрузкой на пассажиров» и социально-политической ситуацией в стране.

«Проект приказа Минтранса не отменяет и не запрещает регионам дублировать информацию в транспорте на английском языке. Наоборот, с субъектов снимаются излишние требования о дублировании информации там, где в этом нет необходимости», – пояснили в министерстве.

Там отметили, что требование об информировании на английском языке было включено в типовые правила пользования внеуличным транспортом в рамках подготовки к ЧМ-2018. Целью этого было помочь иностранным гостям чемпионата ориентироваться в метрополитенах российских городов, где проходили матчи, сообщили в ведомстве.

«После утверждения приказа Минтранса принятие решения о дублировании информации на английском языке будет передано на уровень субъектов Российской Федерации и может быть предусмотрено региональными правилами пользования внеуличным транспортом», – заключили в министерстве.

В московском метро, на МЦК и МЦД объявление станций на английском

отменили еще в 2021 году на фоне снижения туристического потока из-за пандемии, а также из-за «жалоб от пассажиров на дополнительное информирование», сообщили в пресс-службе столичного метрополитена.

В Нижегородском метро заявили, что жалоб от пассажиров не поступало и убирать информацию на английском языке предприятие не будет. На систему информирования были потрачены немалые деньги, в город ездят туристы, и английский широко распространен, отмечал директор метрополитена Нижнего Новгорода Олег Яушев.

В метро Казани существуют таблички на русском, татарском и английском языках, объявление станций тоже происходит на трех языках. В казанском метрополитене отметили, что в случае выхода приказа отказаться от английского будут исполнять это решение.

В начале года президент Владимир Путин внес изменения в «Основы государственной культурной политики» России, включив в них «противодействие излишнему использованию иностранной лексики». В этом году он также подписал закон о запрете использования иностранных слов, имеющих русские синонимы. Норма касается представителей органов власти и чиновников.

Источник: rbc.ru, 14.08.2023

Азербайджан и Казахстан обсудили Дорожную карту развития Транскаспийского транспортного маршрута

Министерство индустрии и инфраструктурного развития (МИИР) Казахстана представило Азербайджану проект актуализированной Дорожной карты по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ), который будет подписан участниками ТМТМ. Документ разработан в рамках поручения премьер-министров Казахстана и Азербайджана по итогам июньской встречи.

Глава МИИР Марат Карабаев, возглавлявший большую казахстанскую делегацию, ознакомил министра цифрового развития и транспорта Азербайджана Рашада Набиева в ходе встречи в Баку с проектом Дорожной карты. В ней учтены рекомендации по комплексному развитию перевозок, отраженные в аналитическом отчете ЕБРР о транспортной связанности Европы и Центральной Азии.

Руководитель казахстанской делегации отметил успехи и достижения двух стран в развитии Транскаспийского международного транспортного маршрута. Также он подчеркнул, что расширение транзитного потенциала

является приоритетной задачей в укреплении дружественных отношений прикаспийских государств.

В завершение встречи М. Карабаев выразил уверенность в укреплении взаимовыгодных отношений двух стран и пригласил коллегу принять участие в 26-й международной выставке TransLogistica Kazakhstan 2023 в Астане.

Источник: report.az/ru, 14.08.2023

Состоялась рабочая встреча руководства Белорусской железной дороги с представителями китайской провинции Цзянсу

Встреча прошла 10 августа 2023 года в Управлении БЖД. С белорусской стороны в ней приняли участие Начальник Белорусской железной дороги Владимир Морозов, руководство профильных служб белорусской магистрали и государственного предприятия «БТЛЦ».

Делегацию провинции Цзянсу КНР представили президент государственной корпорации Jiangsu Suzhou Port Group Co., Ltd У Хун, директор коммерческого Департамента Правительства г. Шанхай, руководитель инициативной группы по развитию сотрудничества между Беларусью и КНР Ма Ши Цзе и генеральный директор Suzhou Commodity Electronic Trading Center Co., Ltd Юэ Сун.

В ходе встречи состоялось обсуждение сотрудничества Белорусской железной дороги с государственной корпорацией Jiangsu Suzhou Port Group Co., Ltd по вопросам создания для грузовладельцев Республики Беларусь новых устойчивых транспортно-логистических каналов для доставки грузов из Беларуси в Китай и обратно. Стороны детально проработают возможности использования как сухопутных, так и комбинированных маршрутов с задействованием инфраструктуры морских портов Российской Федерации.

Источник: rw.by, 11.08.2023

Украина разорвала соглашение с Россией о железнодорожном транспорте

Украина в одностороннем порядке прекратила действие соглашения с Россией о координации деятельности железнодорожного транспорта, сообщил представитель украинского правительства в Верховной раде Тарас Мельничук в своем телеграм-канале.

«Прекращено действие соглашения между правительством Украины и Советом министров – правительством Российской Федерации о координации

деятельности железнодорожного транспорта, подписанного 14 мая 1993 года в Москве», – написал Мельничук.

По его словам, на заседании правительства был одобрен проект закона «о ратификации протокола между кабинетом министров Украины и правительством Республики Молдова о внесении изменений в соглашение о деятельности железнодорожного транспорта». Законопроектом предполагается внести изменения в соглашение, ратифицированное 27 апреля этого года. «Изменения позволят осуществлять транзиты территорией Украины на участки Етулия (село на юге Молдавии) – Рени (город в Одесской области Украины) – Джурджулешть (порт в Молдавии на Дунае) пустого подвижного состава всех форм собственности и грузов, следующих со станций Молдавии и Украины или транзитом через Украину и Молдавию назначением на/со станции Джурджулешть и Галац-Ларга (Румыния) без остановки и проведения на станции Рени пограничного, таможенного и других мер официального контроля», – уточнил Мельничук.

Источник: ria.ru, 11.08.2023

Интегрированный отчет PKP CARGO Group раскрывает концепцию устойчивого развития железнодорожного транспорта (Польша)

Группа компаний PKP CARGO, публикуя интегрированный отчет, подчеркивает свою непоколебимую приверженность интеграции принципов устойчивого развития со своей всеобъемлющей деловой и стратегической повесткой дня.

Это обязательство воплощает в себе приверженность осуществлению значимых изменений, гарантируя, что результаты будут ощутимыми и послужат как окружающей среде, так и более широкой социальной сфере. С этой целью PKP CARGO предприняла значительные инвестиции с точки зрения финансовых затрат, человеческого капитала и развития инфраструктуры. Появление современного подвижного состава и расширение интермодальных услуг являются наглядным свидетельством их дальновидного подхода. Эти усилия позволяют существенно сократить выбросы углекислого газа с ежегодным компенсированием до 2,9 млн тонн выбросов CO₂. Кроме того, обеспечивая перевозку 100 млн тонн различных материалов в год, PKP CARGO играет незаменимую роль в поддержании национальной и региональной экономики.

Главный исполнительный директор PKP CARGO S.A. Дариуш Селига подробно описывает стратегическое развитие группы. Она предлагает

новаторские логистические услуги, основанные на использовании электрических двигателей, что обеспечивает снижение выбросов углекислого газа. Эта инициатива полностью соответствует потребностям заинтересованных сторон, а также находит отклик у потенциальных партнеров, заинтересованных в бережном отношении к окружающей среде. Д.Селига обращает внимание на неиспользованный потенциал железнодорожной логистики, особенно сектора интермодальных перевозок, подчеркивая его первостепенное значение для снижения выбросов парниковых газов. Для предприятий, занимающихся массовыми перевозками материалов, переход с автомобильного транспорта на железнодорожный представляет собой оптимальную стратегию сохранения окружающей среды.

Источник: railtarget.eu, 14.08.2023 (англ. яз.)

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Новые средства для внедрения ERTMS в Нидерландах

Европейская комиссия (ЕК) внесла поправки в голландскую схему развертывания ERTMS, выделив дополнительные средства в размере 21 млн евро. С учетом новых средств текущий бюджет этой инициативы составляет 67 млн евро. Однако ещё в 2019 г. железнодорожная отрасль Нидерландов заявила, что для развертывания ERTMS в стране потребуется не менее 90 млн евро.

Внедрение ERTMS в Нидерландах не было всеобъемлющим, поскольку в стране всё ещё используют свою собственную автоматическую систему безопасности движения поездов (ATB). Это был один из главных пунктов критики, высказанной железнодорожным сектором страны в адрес бывших государственных секретарей по инфраструктуре и управлению водными ресурсами.

Схема ЕС по внедрению ERTMS в Нидерландах была впервые одобрена в ноябре 2019 г. Тогда ЕК выделила 22,2 млн евро в качестве государственной помощи, а дополнительные 23,8 млн евро были профинансированы через фонд «Connecting Europe». Как уточнила ЕК, несмотря на новые средства, «срок действия измененной схемы остается неизменным и продлится до 31 декабря 2023 г.».

Голландская отрасль грузовых железнодорожных перевозок сетует на недостатки в обеспечении функциональной совместимости с ERTMS,

внедренной в Германии, что значительно облегчило бы трансграничные перевозки. Более того, разница между Нидерландами и Бельгией в их подходе к внедрению ERTMS значительна. Бельгия уже оснастила более половины своей железнодорожной сети европейской системой управления поездами, основным компонентом ERTMS для сигнализации и управления поездами, однако лишь несколько голландских железнодорожных линий оснащены ERTMS.

Источник: railfreight.com, 09.08.2023 (англ. яз.)

В I полугодии 2023 года железные дороги Нидерландов все еще убыточны

За первые 6 месяцев 2023 г. операционный убыток железных дорог Нидерландов (NS) составил 26 млн евро в сравнении с убытком 225 млн евро за аналогичный период 2022 г. при выручке 1,88 млрд и 1,32 млрд евро соответственно. Несмотря на прогресс, NS не рассчитывают на улучшение финансовых показателей в ближайшие годы, поскольку за время пандемии транспортные привычки пассажиров изменились, а эксплуатационные расходы в настоящее время увеличились.

В I полугодии 2023 г. также снизилась до 91,5% точность соблюдения графика движения (93,3% за тот же период 2022 г.), что стало следствием ряда проблем технического и природного характера.

Несмотря на увеличение пассажирооборота на 24% по сравнению с первым полугодием 2022 г., суточный объем перевозок в размере 1,1 млн чел. в среднем в будние дни не достигает допандемийного уровня (1,3 млн чел.). При этом наблюдается рост средней дальности поездки и пассажиропотока в выходные дни.

Источник: zdmira.com, 14.08.2023

Финансовые результаты компании Aurizon за 2023 г. (Австралия)

Оператор грузовых перевозок Австралии компания Aurizon сообщила, что базовая EBITDA группы за год, закончившийся 30 июня 2023 г. (2023 финансовый год), составила 1428 млн Австр. долл., что на 3% ниже показателя 2022 финансового года (1467 млн Австр. долл.).

Ключевыми факторами, повлиявшими на результаты за 2023 финансовый год, были:

1. Показатель EBITDA по углю снизился на 16% до 455 млн Австр. долл. по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, главным образом из-за

снижения объема, вызванного воздействием продолжительной влажной погоды, крупным сходом с рельсов подвижного состава стороннего оператора и проблемами с производством на ряде шахтах. Объем перевезенных грузов в размере 185 млн тонн был на 5% ниже, чем в 2022 финансовом году. Расходы по принципу «бери или плати» и более высокие операционные расходы также повлияли на прибыль.

2. Общий показатель EBITDA вырос на 59% до 214 млн Австр. долл., главным образом за счет дополнительной выручки от приобретения оператора One Rail Australia (сделка завершена 29 июля 2022 г.). Объем перевалки составил 68,2 млн тонн, что на 34% больше, чем в 2022 финансовом году. Объемы поставок зерна выросли по всей стране, а объемы перевозок прочих грузов увеличились благодаря новым и существующим покупателям. Это было частично компенсировано снижением объемов из-за дождливой погоды, сходов с рельсов и производственных проблем, связанных с конкретными потребителями в Квинсленде, Новом Южном Уэльсе и Северной территории.

3. Показатель EBITDA сети вырос на 1% до 813 млн Австр. долл. по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Это было обусловлено увеличением допустимой выручки, сокращением выручки GAPE, ростом других доходов, компенсированных увеличением платы за электрическую тягу и других эксплуатационных расходов. Объем перевозок угля на сети Центрального Квинсленда составил 207,6 млн тонн, что на 1% больше, чем в 2022 финансовом году.

Источник: railfreight.com, 09.08.2023 (англ. яз.)

Инвестиции в железные дороги Китая выросли на 7%

Китай продолжает наращивать инвестиции в железнодорожную инфраструктуру: за первые 7 месяцев 2023 г. они достигли 371,3 млрд юаней (около 52 млрд долл. США), что на 7% больше, чем за аналогичный период годом ранее.

Особое внимание уделяется при этом развитию железных дорог в западных регионах страны. Так, модернизация участка Синин – Голмуд магистрали Цинхай – Тибет позволила повысить скорость движения до 160 км/ч. В результате реконструкции увеличена до 250 км/ч скорость движения поездов по участку Ланчжоу – Синин магистрали Ланчжоу – Урумчи на северо-западе Китая.

В июле 2023 г. железные дороги Китая перевезли рекордные 406 млн пассажиров. На сети ежедневно выполнялось в среднем 10 169 рейсов

поездов, это на 14,2% больше, чем в аналогичный период 2019 г.

Источник: zdmira.com, 15.08.2023

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

О проекте бюджета на 2024 год и финансировании железнодорожной отрасли (Германия)

В проекте бюджета на 2024 г. для железной дороги предусмотрено 14,2 млрд евро. Это примерно на 3 млрд евро (+26%) больше, чем было запланировано на 2023 г. Публикуются некоторые другие данные, касающиеся выделения средств на развитие и поддержку железнодорожного транспорта.

Источник: Eisenbahntechnische Rundschau. – 2023. – № 7/8. – S. 10. (нем. яз.)

Плата за доступ к железнодорожной инфраструктуре должна основываться на качестве (Германия)

В своем недавно опубликованном отчете по железнодорожному сектору Монопольная комиссия предлагает ввести тарифное регулирование, ориентированное на качество. Например, при нормативном определении ежегодного верхнего предела сборов за доступ к железнодорожной инфраструктуре следует учитывать элемент качества, а это означает, что верхний предел цены увеличивается или уменьшается в зависимости от обеспечиваемого качества.

В документе предлагаются следующие характеристики качества, которые Федеральному сетевому агентству Германии (Bundesnetzagentur) следует определить и оценить в денежном выражении: надежность (например, количество минут задержек, сбоев или отмен), размер железнодорожной сети, качество активов (например, уровень цифровизации, пригодность для определенной скорости, технический срок службы), ограничения пропускной способности (например, пространственная и временная возможности ограничений и обязанность компенсировать задержки затронутым железнодорожным компаниям), качество обслуживания (например, качество связи). Комиссия также повторила свою рекомендацию разделить эксплуатационную и инфраструктурную сферы железных дорог Германии (DB) с точки зрения собственности.

Источник: Eisenbahntechnische Rundschau. – 2023. – № 7/8. – S. 8. – (нем. яз.)

ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ

Построена железнодорожная развязка на пересечении Транссиба и Южсиба

Два путепровода и новый второй путь появились на участке Тагул – Тайшет, на подходах к важнейшему узлу, который соединяет сразу 4 направления, сообщается в телеграм-канале РЖД,

Ввод объектов позволит развести потоки поездов по разным уровням и увеличить объем перевозок на Восточный полигон.

«При строительстве путепроводов использовали более 700 тонн металлических и железобетонных конструкций, а для заливки опор – свыше 1 тыс. кубометров бетона. Задействовали 3 крана, один из которых способен поднимать до 250 тонн. Соединили с путепроводом вновь уложенный второй путь Тайшет – Тагул. Его протяженность – 12,9 км», – рассказали в РЖД.

Движение по всему двухпутному участку откроется в конце сентября.

Источник: seanews.ru, 11.08.2023

«Железные дороги Якутии» в 2023 году планируют строительство подъездных путей к пункту пропуска с КНР

АО «АК «Железные дороги Якутии» (ЖДЯ) планируют в 2023 г. приступить к строительству подъездных путей к таможенному пункту пропуска Джалинда (РФ) – Мохэ (КНР), сообщает пресс-служба правительства Якутии.

«ЖДЯ в этом году начнут восстановление железнодорожных подъездных путей к погранпереходу. Такую задачу перед компанией поставил глава республики Айсен Николаев», – говорится в сообщении.

Речь идет о заброшенном участке Сковородино – Рейново, по которому можно будет привозить грузы из Якутии.

Также рассматривается вариант возобновления работы смешанного пограничного пункта пропуска. Он позволит начать грузовые перевозки еще до окончания строительства железнодорожных путей к Джалинде. Экспортируемые из Якутии товары смогут завозить до этого пункта речным транспортом и автомобилями.

«Мы там уже работаем практически около года. Прошли заседания совета директоров РЖД. Правительство Якутии тоже одобрило наш проект. Состоялись рабочие встречи с представителями китайской стороны, Амурской области, Минтранса России. Соответствующие протоколы есть. Надеемся, что к

концу этого года приступим к восстановлению подъездного пути длиной в 70 км от Сковородино», – приводятся в сообщении слова генерального директора ЖДЯ Василия Шимохина.

Таможенный пункт пропуска Джалинда – Мохэ был закрыт с 2008 г., так как не соответствовал нормам обустройства таких объектов. Регулярное грузовое и пассажирское сообщение через переход было приостановлено еще раньше, в 2004 г.

Вопрос о строительстве железнодорожного моста Джалинда – Мохэ обсуждался в ходе Восточного экономического форума осенью 2022 г. при участии ОАО «РЖД». Тогда же заинтересованные стороны договорились создать рабочую группу.

Новый международный мост может быть создан на базе закрытой пока железнодорожной ветки необщего пользования Сковородино – Рейново на условиях государственно-частного партнерства, сообщали РЖД. Пресс-служба ЖДЯ отмечала, что компания готова выступить подрядчиком при строительстве железнодорожных подходов к пограничному переходу.

Строительство моста Джалинда – Мохэ позволит увеличить до 10 млн тонн в год пропускную способность Восточного полигона железных дорог для вывоза грузов из Южной Якутии.

АО «АК «Железные дороги Якутии» учреждено в 1995 г. для управления и завершения строительства Амуро-Якутской железнодорожной магистрали. В настоящее время эксплуатирует ж/д линию от станции Нерюнгри до станции Нижний Бестях протяженностью 799 км. По данным ЖДЯ, на конец 2022 г. основными акционерами являлись ОАО «РЖД» и Якутия в лице министерства имущественных и земельных отношений.

Источник: interfax-russia.ru, 14.08.2023

На линии Хани – Тында (ДВЖД) появился еще один двухпутный перегон

На участке Дюгабуль – Ункур по новому пути началось движение поездов.

Ранее, в ходе I этапа программы развития Восточного полигона, между ст. Дюгабуль и Ункур был построен разъезд Мостовой. Затем, в том числе за счет переустройства этого разделительного пункта, на перегоне построили двухпутную вставку протяженностью 20,4 км. Под второй путь построены 8 мостов (самый крупный из них – длиной 310 м) и смонтированы 3 водопропускные трубы.

Дюгабуль – Ункур является сложным участком БАМа, проходящим в

прижимах к реке Нюкже. Чтобы повысить безопасность движения, на скально-обвальных участках смонтировали защитные сооружения в виде металлической сетки с тросовой обвязкой, анкерным креплением и устройством камнеулавливающих барьеров.

Всего на линии Хани – Тында будет построено более 216 км вторых путей. В результате ее пропускная способность увеличится с 30 до 44 пар поездов в сутки.

Источник: rzd-partner.ru, 14.08.2023

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

Ввод в эксплуатацию контейнерного терминала в порту Оля планируется в сентябре 2024 года

В передаче «Акценты» на канале «Астрахань 24» министр промышленности, торговли и энергетики Астраханской области Илья Волынский вместе со своими коллегами – депутатом Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации Ринатом Аюповым и заместителем министра внешних связей региона Ильёй Торопицыным обсудили темы эффективности использования потенциала международного транспортного коридора «Север – Юг», сообщает пресс-служба правительства Астраханской области.

Как рассказал И.Волынский, с уходом из экономики РФ недружественных стран для наших азиатских и африканских партнёров открылись большие возможности для расширения рынков сбыта продукции на территории России и, соответственно, доставки товаров из России.

«Грузопотоки по МТК «Север – Юг» изменились, потому что России необходимо обеспечить безопасный экспорт своей продукции в азиатские страны и, соответственно, получать импортные товары из дружественных стран, – считает он. – Инфраструктурные проекты, которые реализуются на территории Астраханской области, являются ярким тому примером. Государство уделяет большое внимание развитию коридора – и это видно на примере Астраханского воднотранспортного узла».

По словам министра области, в 2022 г. через порты Астраханской области было перевезено 3 млн тонн грузов, по сравнению с предыдущим годом грузооборот увеличился на 15%. Нарастают поставки грузов в Россию через Астрахань Иран, Индия, Бангладеш, другие страны Юго-Восточной Азии.

Активно включились в использование астраханских портовых мощностей наши партнёры из Беларуси.

По итогам 6 месяцев 2023 г. грузооборот по сравнению с прошлогодними показателями вырос на 60%. Уже перевалено около 2 млн тонн грузов – это один из лучших показателей за последние 7-8 лет.

И.Волынский подчеркнул, что для повышения конкурентоспособности российских портов и увеличения грузопотоков в Каспийском регионе Президентом Российской Федерации Владимиром Путиным дан ряд поручений по развитию международного транспортного коридора «Север – Юг» и привлечению транзитных грузов. Одно из них – создание портовой особой экономической зоны (ПОЭЗ) в Астраханской области в районе морского порта Оля.

«В настоящее время здесь идёт строительство первого в России современного контейнерного терминала с целью увеличения транзита грузов. Уже осенью этого года с 8 и 9 причалов отправятся первые грузы, а в сентябре 2024 г. будет введён в эксплуатацию контейнерный терминал», – сообщил министр промышленности, торговли и энергетики Астраханской области.

Источник: seanews.ru, 10.08.2023

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА

Грузовые железнодорожные перевозки в Европе на пороге перемен

Немецкое консалтинговое агентство SCI Verkehr представило отчет о состоянии европейского рынка грузовых железнодорожных перевозок (рис. 1) и его перспективах до 2027 г. С 2017 по конец 2022 г. рынок рос с темпом 0,6% ежегодно несмотря на пандемию коронавируса и геополитическую напряженность. SCI Verkehr прогнозирует увеличение темпов роста до 1,6% в период конца 2027 г.

В отчете отмечается нарастающая тенденция к включению железных дорог в глобальные логистические цепочки, которая сопровождается формированием мультимодальных маршрутов и ростом интереса крупнейших в мире судоходных компаний к приобретению европейских грузовых железнодорожных операторов. Так, итальяно-швейцарская судоходная компания Mediterranean Shipping Company (MSC) еще в 2015 г. купила бывшую португальскую государственную железнодорожную компанию MEDWAY, что позволило ей сформировать вместе с партнерами сеть мультимодальных

маршрутов вплоть до Турции и Индии. Сейчас MSC планирует приобрести крупную долю в принадлежащем железным дорогам Италии грузовом операторе TX Logistik, который недавно объявил о покупке холдинга Exploris Deutschland и превратился во вторую по размерам грузовую железнодорожную компанию Германии (после DB Cargo).

В 2022 г. судоходная компания CMA CGM приобрела у ОАО «РЖД» 75% акций транспортно-логистического оператора GEFCO, который специализируется на перевозках автомобилей и комплектующих. Все более активно участвует в железнодорожных перевозках APM-Maersk, которая пустила новый мультимодальный маршрут между Китаем и Европой по Транскаспийскому международному коридору.

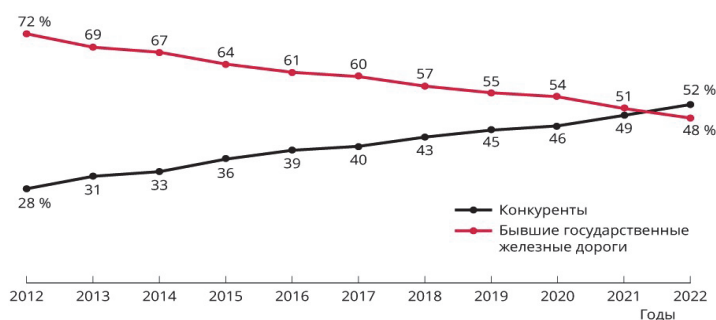


Рис. 1. Динамика изменения рыночной доли национальных грузовых операторов бывших государственных железных дорог европейских стран и их конкурентов.

Другая важная тенденция – это непрерывное падение доли национальных грузовых операторов, образованных из бывших государственных железных дорог (в 2022 г. их доля на национальных рынках сократилась до 48%), в пользу конкурентов – частных компаний и дочерних предприятий государственных железнодорожных операторов других европейских стран. Это отчасти обусловлено давлением Еврокомиссии, которая проявляет повышенное внимание к соблюдению условий конкуренции со стороны крупнейших национальных грузовых операторов Fret SNCF и DB Cargo, принадлежащих соответственно железным дорогам Франции и Германии. До 2024 г. планируется разделить Fret SNCF на перевозочную и сервисную компании, причем оператору придется отдать конкурентам примерно 30% объемов перевозок, на которые приходится 20% его доходов. Проверка DB Cargo со стороны Еврокомиссии еще продолжается.

Источник: *zdmira.com*, 09.08.2023

В Японии тестируют доставку грузов высокоскоростными поездами

Япония: Перевозчик JR East планирует 31 августа провести пробный заезд поезда серии E7 без пассажиров, в котором 4 из 12 вагонов будут отданы

под перевозку 800 ящиков с продуктами, цветами, алкоголем, лекарствами и прочим.

Поезд совершит рейс туда-обратно по линии протяженностью 269,5 км между Ниигатой и Токио (максимальная скорость на маршруте ограничена 275 км/ч). Погрузка и разгрузка товара будет осуществляться в депо, так как они оснащены необходимым оборудованием (рис. 2).



Рис. 2. Погрузка ящиков с различными товарами в высокоскоростной поезд серии E5

В июне JR East уже тестировала доставку грузов в поезде серии E5 с пассажирами на борту на линии ВСМ протяженностью 675 км между Токио и Аомори. Тогда в салонах трех вагонов между сидениями разместили 600 ящиков с различными товарами. Компания в следующем году планирует коммерциализировать такие перевозки.

Источник: rollingstockworld.ru, 11.08.2023

Итоги 5 лет сотрудничества оператора CRE с сухим портом Суйфэньхэ

Оператор China Railway Express (CRE, дочернее предприятие железных дорог Китая) отмечает пятую годовщину сотрудничества с сухим портом Суйфэньхэ (пограничный переход Суйфэньхэ – Гродеково неподалеку от Владивостока). С августа 2018 г. Суйфэньхэ обрабатывает грузы оператора CRE, поезда которого сегодня соединяют 25 промышленных агломераций Китая с 5 странами Европы. За этот период через терминал пропущено 2290 поездов CRE, которые перевезли 212 469 TEU, при этом в номенклатуру грузов, кроме электроники, входят товары повседневного спроса и сельскохозяйственная продукция. Расширение спектра предлагаемых партнерами услуг способствовало формированию в пилотной зоне свободной торговли Хэйлунцзян интегрированных цепочек поставок, объединивших предприятия добывающей и перерабатывающей отраслей, с охватом более чем 3800 расположенных в этой зоне компаний.

За первые 6 месяцев 2023 г. через пограничный переход Суйфэньхэ – Гродеково пропущено около 4,2 млн т грузов. Из Китая ввезено 55 тыс. т строительных материалов и около 15 тыс. т грузов в контейнерах. В обратном направлении – 1 млн т угля (что в 1,5 раза больше, чем за аналогичный период 2022 г.), 977 тыс. т руды (рост в 1,5 раза) и 325 тыс. т хлебных грузов.

Источник: zdmira.com, 14.08.2023

РЖД с ростом импорта смогут вывозить из ДФО больше контейнеров при достаточном парке

РЖД при росте импорта смогут вывозить с Дальнего Востока контейнерных грузов больше нынешних при достаточном количестве подвижного состава для этого, следует из комментария компании агентству РИА Новости.

Ранее газета «Коммерсант» со ссылкой на письмо в Минтранс РФ заместителя гендиректора ОАО «РЖД» Алексея Шило написала, что компания в ожидании очередного витка дефицита парка для вывоза контейнеров с Дальнего Востока хочет получить полномочия по принудительному привлечению порожних полувагонов для загрузки контейнерным импортом.

«В настоящее время загрузка портовых терминалов на Дальнем Востоке составляет около 70%. При увеличении импортного контейнеропотока РЖД смогут вывозить 4500 ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент, TEU) в сутки. Но только при условии, что для этого будет предоставлено достаточное количество подвижного состава», – сообщили РИА Новости в пресс-службе РЖД.

Компания отмечает, что в основном собственники полувагонов уже оценили преимущества обратной загрузки контейнерами и предоставляют подвижной состав на постоянной основе. «Для исключения возможности скопления на терминалах контейнеров со стратегическим импортом из-за недостатка вагонов и для максимально эффективного использования железнодорожной инфраструктуры РЖД предлагают различные варианты стимулирования и регулировки управления парком при соблюдении интересов всех участников рынка», – сказали в РЖД.

РЖД констатируют, что совместно с другими участниками рынка успешно справляются с ростом объемов импорта через порты Дальнего Востока при помощи технологии перевозок контейнеров в полувагонах, из которых выгружают экспортный уголь. Среднесуточный вывоз контейнеров с Дальнего Востока в июле составил 3,2 тыс. TEU, что на 3,5% больше, чем предыдущем месяце, и в 1,5 раза больше, чем в июле прошлого года.

Среднесуточный вывоз контейнеров в полувагонах в июле составил 819 TEU. Это на 45% больше, чем в июне, а 19 июля был поставлен абсолютный рекорд по вывозу контейнеров из портов Дальнего Востока в полувагонах – 1394 TEU или 12 поездов. РЖД отметили, что погрузка контейнеров в полувагоны на Дальнем Востоке осуществляется практически всеми терминалами.

Источник: Iprime.ru, 14.08.2023

Первый удлиненный рефрижераторный контейнерный поезд отправлен из Москвы во Владивосток

Как сообщили в FESCO, железнодорожный состав из 100 условных вагонов (62 фитинговые платформы), груженный исключительно рефрижераторными контейнерами с продуктами питания, отправился с грузовой станции Селятино (Московская область) 13 августа. Ожидаемая дата прибытия во «Владивостокский морской торговый порт» – 25 августа. Далее рефконтейнеры перегрузят на суда и доставят каботажными линиями в дальневосточные порты России, а также на экспорт в страны Восточной и Юго-Восточной Азии.

В компании отмечают, что на основании положительных результатов, полученных при запуске первого удлиненного рефконтейнерного поезда, FESCO, РЖД и АСОРПС договорились проработать методику дальнейшего взаимодействия, чтобы масштабировать отправки подобных железнодорожных составов по маршруту Москва – Владивосток.

Отправкой поезда со стороны FESCO занималась дочерняя компания «Дальрефтранс», которая отвечает в группе за перевозки грузов, требующих поддержания температурного режима. В настоящее время компания остается единственным российским оператором рефрижераторных контейнеров, осуществляющим перевозки полностью на собственных активах.

«Ранее удлиненные поезда отправляли только операторы универсальных контейнеров. Отправка же подобного рефрижераторного поезда технологически более сложна, но, как показала практика, вполне реализуема. Эта технология особенно востребована в условиях имеющихся ограничений в направлении Восточного полигона. Поэтому крайне важно максимально использовать выделяемые наряд-заказы на ДВЖД, в первую очередь за счет удлинения составов. Кроме того, в будущих удлиненных поездах из Москвы во Владивосток помимо груженых рефконтейнеров мы планируем отправлять и порожние. Это позволит увеличить отгрузку рыбы с Дальнего Востока, что

особенно важно в этом году с учетом рекордной лососевой путины», – отметил генеральный директор «Дальрефтранса».

Источник: rzd-partner.ru, 15.08.2023

Контейнеры поедут по квотам

Участники рынка просят отрегулировать грузопоток на восток

Контейнерные операторы Московского транспортного узла предложили ввести порядок распределения между ними лимитов на перевозку контейнерных поездов на восток по аналогии с тем, что работает для угольщиков Кузбасса. После изменения ОАО «РЖД» правил для узла заявки на перевозку завязаны на перерабатывающую способность контейнерных терминалов в Московской области, что не всегда отвечает интересам тех игроков, которые располагают только подвижным составом. Новый порядок делит между ними квоту пополам. Участники рынка подтверждают актуальность механизма. Но эксперты отмечают, что даже новая методика оставляет терминалам слишком много возможностей для спекуляций в ущерб эффективности перевозок.

Газета «Коммерсант» ознакомилась с проектом постановления правительства, направленным в конце июля в ФАС старшим вице-президентом по операционной деятельности и взаимодействию с госорганами УК «Дело» Денисом Илатовским. Документ предполагает внесение изменений в правила недискриминационного доступа (ПНД) к железнодорожной инфраструктуре и вводит методику распределения между операторами квот на отправку контейнерных поездов из Московского транспортного узла (МТУ) на Дальний Восток по аналогии с тем, что действует для отправителей угля на экспорт в восточном направлении из Кузбасса.

Контейнерные перевозки, поясняет источник, знакомый с предлагаемой методикой, имеют свои особенности в согласовании. Так, если для обычных грузов есть только форма ГУ-12 (заявка на перевозку грузов, подается грузоотправителем), то контейнерные поезда дополнительно согласовываются в соответствии с системой нарядов-заказов, которые подают операторы. Эта система закреплена в федеральном законодательстве в части ГУ-12 и в нормативных актах Минтранса и ОАО «РЖД» для нарядов-заказов.

С февраля-марта ОАО «РЖД» начало эксперимент, изменив систему согласования для контейнерных поездов, отправляющихся из МТУ на Дальний Восток. Согласование заявки было поставлено в зависимость от перерабатывающей способности контейнерных терминалов МТУ.

В результате квоты на перевозку оказались сосредоточены у владельцев крупнейших московских терминалов, таких как «Ховрино», «Электроугли» и так далее, а наличие платформ и операторы контейнерных поездов перестали играть существенную роль. Другой источник рассказывает, что в распоряжении терминалов оказался большой объем квот, превышающий наличие поездов, и они «перепродают их операторам, располагающим платформами».

Методика распределения мощностей между грузоотправителями сейчас существует только для одной категории грузов – экспортного угля, отправляемого на восток из Кузбасса. Причиной ее появления стал рост конкуренции «до уровня, который требует закрепления порядка распределения мощностей правительственными актами». Теперь, такой же масштаб конкуренции сложился в сфере контейнерных отправок из терминалов Москвы. Он подчеркивает, что после принятия методики для угольщиков Кузбасса обращения в ФАС по квотам почти сошли на нет.

Предлагаемая методика, пояснил «Коммерсанту» господин Илатовский, представляет собой компромисс между прежним и новым порядком: половина квоты для МТУ распределяется между операторами контейнерных поездов, половина – между терминалами, которые потом должны согласовать условия взаимодействия. «Таким образом будет обеспечен рыночный характер взаимодействия и равный доступ к услугам железнодорожного транспорта», – полагает он.

В отрасли подчеркивают, что предлагаемые изменения касаются только контейнерной очереди с МТУ на Дальний Восток, то есть не влияют на прочий грузопоток на Восточном полигоне. В случае принятия механизм можно будет при необходимости распространить и на другие регионы отправки, однако там соотношение может быть другим в силу региональной специфики, наличия крупных отправок контейнерных (например, лесных) грузов.

В ОАО «РЖД» сообщили «Коммерсанту», что участвуют в обсуждениях проекта документа. В группе FESCO поддерживают инициативу. «Она позволит установить на железной дороге прозрачные правила для всех участников перевозки, – говорят в группе. – Что касается конкретных положений, то мы согласны с введением договоров «вези или плати», но при условии установления взаимной ответственности железнодорожных операторов и ОАО «РЖД». Мы также поддерживаем инициативу по утверждению плана перевозок контейнеров в составе контейнерных поездов в восточном направлении поровну между контейнерными терминалами и операторами».

В ЕСП (объединяет крупнейших контейнерных операторов) подтвердили, что входят в группу по актуализации ПНД. «С учетом активного роста контейнерного сегмента спрос на дефицитные направления высок, – говорят там. – Мы ожидаем сохранения приоритетного места востребованных грузов в

контейнерах в ПНД». В условиях дефицита восточного направления, добавляют в ЕСП, обсуждаются предложения от участников рынка по методике внутригруппового распределения, которая должна максимизировать количество вывозимых грузов в контейнерах. «Дискуссия, вероятно, продолжится на уровне правительства РФ», – полагают там.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что количество узких мест на сети увеличилось и будет расти и поэтому важно регламентировать сегменты высокомаршрутизированных перевозок как контейнерные, чтобы «способствовать их расшивке, а не формировать между участниками рынка конфликты интересов». Однако, полагает он, предложенная методика содержит риск, связанный с передачей квоты терминалам: «Они не стимулируют повышение эффективности использования их мощностей для всех клиентов, а способствуют тому, чтобы они самостоятельно формировали контейнерные поезда или оперировали квотой».

По мнению господина Бурмистрова, учитывать ситуацию на терминалах необходимо, но «нецелесообразно мотивировать их работать исключительно со своими маршрутами и, используя квоту, получать дополнительную маржу на контейнерных поездах, которые сформировали другие участники рынка».

Источник: kommersant.ru, 16.08.2023

Центр продажи услуг ОАО «РЖД» в Новосибирске привлек около 80 новых компаний с начала 2023 года

С начала 2023 г. Центр продажи услуг ОАО «РЖД» в Новосибирске привлек 79 новых клиентов в сфере грузовых перевозок. При этом сотрудники обработали более 800 обращений, большинство из которых связаны с организацией перевозок, обеспечением комплексного транспортно-логистического обслуживания, погрузкой и выгрузкой на терминально-складской инфраструктуре Западно-Сибирской магистрали в регионе, а также транспортировкой мелких партий грузов.

За весь прошлый год Центр заключил договоры на перевозку с сопровождением с более 100 компаниями. Многофункциональный офис работает по принципу «одного окна», позволяющему клиенту организовать всю логистику своего предприятия «от двери до двери». Индивидуальные комплексные решения включают транспортно-экспедиционные услуги, в том числе с помощью автотранспорта, предоставление специализированных бригад для выполнения погрузочно-разгрузочных операций, оказание терминально-складских услуг.

Также железнодорожники активно подключают партнеров компании к онлайн-площадке для бизнеса «РЖД Маркет», которая предназначена для поиска, продажи и покупки товаров с выбором оптимального транспортного решения.

Центр продажи услуг Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» в Новосибирске работает с 2017 г. Практически все его клиенты используют возможности бесконтактного взаимодействия с компанией-перевозчиком через онлайн-сервис на официальном сайте ОАО «РЖД» в личном кабинете.

Источник: ИА INFOLine (по материалам «РЖД»)/Advis.ru, 15.08.2023

ТрансКонтейнер» построит на юге Подмоскovie контейнерный терминал мощностью 424 тыс. ДФЭ

ПАО «ТрансКонтейнер» (входит в Группу компаний «Дело») стало учредителем ООО «Контейнерный терминал Усады». Данная компания будет строить и эксплуатировать контейнерный терминал в Домодедовском районе Подмоскovie. Объект проектной мощностью 424 тыс. ДФЭ в год будет иметь примыкание к железнодорожной станции Усады.

Расположенная на стыке ключевых транспортных артерий – Большого кольца Московской железной дороги, Центральной кольцевой автомобильной дороги, а также автотрассы М4 «Дон» – площадка станет хабом, концентрирующим товаропотоки, следующие в сообщении с Московским транспортным узлом (МТУ).

«МТУ обслуживает крупнейший в России потребительский рынок. На его долю приходится почти треть общей переработки контейнеров на сети ОАО «РЖД» без учета транзита. Это основная причина того, почему мы рассматриваем строительство терминала в Усадах как стратегический инвестиционный проект», – отметил президент компании Виталий Евдокименко.

После ввода терминала в эксплуатацию в Усадах будет сформирован центр консолидации грузов для отправок продукции из европейской части страны на ключевые мировые рынки Азиатско-Тихоокеанского региона, Ближнего Востока, Африки, а также обеспечения субъектов РФ, в том числе Урала, Сибири и Дальнего Востока.

Совет директоров ПАО «ТрансКонтейнер» утвердил проект в конце июля 2023 г. Сроки реализации – с IV квартала 2023 г. по IV квартал 2025 г. Руководителем ООО «Контейнерный терминал Усады» стал вице-президент –

директор по капитальному строительству и ремонту зданий и сооружений «ТрансКонтейнера» Сергей Киселев.

Источник: advis.ru, 14.08.2023

В Кузбассе открыли первый на сети РЖД таможенный склад

На станции Кемерово-Сортировочное состоялось открытие первого на сети железных дорог таможенного склада, говорится в сообщении Западно-Сибирской железной дороги.

«Склад представляет собой открытую площадку для размещения грузов, не требующих специальных условий хранения, площадью 2 тыс. м²», – отмечается в сообщении.

На складе могут размещаться импортные товары до 3 лет без уплаты таможенных пошлин и налогов до момента их реализации.

После оценки эффективности проекта примут решение о его тиражировании на сеть железных дорог.

Источник: tass.ru, 11.08.2023

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

РЖД с начала года оснастили более 200 вокзалов автоматическими камерами хранения

Холдинг «Российские железные дороги» (РЖД) с начала 2023 г. оборудовали свыше 200 вокзалов в России автоматическими камерами хранения, сообщила пресс-служба компании.

«Более 200 вокзалов оснастили автоматическими камерами хранения с начала года. Теперь этот современный технологичный сервис доступен для пассажиров на 336 вокзальных комплексах», – говорится в сообщении.

В РЖД добавили, что в 2023 г. посетители более 2,2 млн раз арендовали ячейки хранения, оставляя багаж в среднем на пять часов

Источник: tass.ru, 14.08.2023

СвЖД обновит вокзал на станции Верхняя Салда в Свердловской области и восстановит его исторический облик

Свердловская железная дорога в 2023 г. в рамках программы по развитию инфраструктуры пригородного пассажирского комплекса обновит пять пассажирских зданий. В частности, в Свердловской области ремонт вокзального здания и платформ организован на станции Верхняя Салда.

В ходе преобразований вокзалу вернут исторический облик, характерный для пассажирских зданий конца XIX – начала XX века. При этом функциональные и планировочные решения будут реализованы с учетом стандартов комфорта и безопасности, предъявляемых к новым вокзальным комплексам. В здании заменят фасад, кровлю, окна и двери, установят световые вывески с названием станции.

Для внутренней отделки помещений будут использованы современные эргономичные материалы. Предусмотрена модернизация всех инженерных систем – вентиляции, освещения, теплоснабжения и канализации, ремонт санитарной комнаты. В залах ожидания появятся удобные посадочные места с розетками для подзарядки мобильных устройств.

Пассажирская платформа на станции будет переоборудована: ее удлинит до 130 метров и расширят до 3 метров, уложат гранитную плитку, установят новые элементы ограждения и освещения, оборудуют сходы к зданию вокзала.

Вся инфраструктура адаптирована для маломобильных граждан: слабовидящим пассажирам помогут ориентироваться контрастная разметка, мнемосхемы и тактильные таблички со шрифтом Брайля. Для пассажиров, передвигающихся в кресле-коляске, предусмотрены пандусы.

Наружные работы планируется завершить осенью текущего года, внутренние и инженерные – в следующем. Привокзальная территория также будет благоустроена.

В перспективе в здании вокзала планируется разместить, помимо железнодорожных, еще и автобусные кассы. После появления на территории, прилегающей к вокзалу, транспортно-пересадочного узла (предполагает консолидацию железнодорожной и городской транспортной сети) пассажирам будет удобно покупать билеты и делать пересадку.

Отметим, что РЖД уделяют повышенное внимание малым вокзалам, чтобы пассажиры небольших станций могли иметь тот же уровень комфорта и сервиса, что и на больших столичных объектах холдинга. В 2023 г. на СвЖД планируется обновить пассажирские здания на станциях Лысьва, Верхняя Салда, Кишертъ, Кордон, Верещагино.

В Санкт-Петербурге запустят новый туристический маршрут «Путешествие в столицу фонтанов»

Новый туристический маршрут, который объединит три вида транспорта, будет запущен из Санкт-Петербурга в Петергоф с 12 августа, «Путешествие в столицу фонтанов» займет около 5 часов, сообщили в пресс-службе городского комитета по транспорту.

«С 12 августа запускается новый мультимодальный тур «Путешествие в столицу фонтанов». Он объединит три вида транспорта: пригородный поезд «Ласточка», автобус и «Метеор». В него уже включено посещение одного из самых популярных музейных комплексов страны – Государственного музея-заповедника «Петергоф», – говорится в сообщении.

В пресс-службе ОАО «РЖД» также добавили, что в рамках тура с Балтийского вокзала электропоезд «Ласточка» будет отправляться в 11:15 мск, в вагонах предусмотрено экскурсионное сопровождение. Обрато в Петербург путешественники прибывают в 16:10 мск на «Метеорах».

Стоимость такого экскурсионного тура составит 4 тыс. рублей для взрослых и чуть больше 3 тыс. для детей до 7 лет.

В компании также напомнили, что в этом году в рамках мультимодальных перевозок стало доступно сразу 5 маршрутов: Сортавала – остров Валаам, Санкт-Петербург – крепость Орешек, Санкт-Петербург – Петергоф, Петрозаводск – остров Кижи, Великий Новгород – Взвяд. С 20 мая было реализовано более 4 тыс. билетов (в оба конца). Самым популярным стало направление Сортавала – Валаам – Сортавала.

Источник: tass.ru, 11.08.2023

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Высокоскоростные поезда AVE эксплуатируются во Франции с середины июля 2023 года

Испанский национальный оператор Renfe запускает движение своих 4 поездов во Франции после того, как Национальное общество железных дорог Франции (SCNF) уже год работает в Испании. Таким образом, Renfe начинает эксплуатировать высокоскоростные поезда (HGV) за пределами Испании. На очень привлекательном рынке высокоскоростных перевозок испанские поезда AVE будут курсировать во Франции с 13 июля 2023 г. вместе с французскими TGV, сначала между Барселоной и Лионом, а с 28 июля 2023 г. также по маршруту Мадрид – Марсель с остановками в Авиньоне, Монпелье и Нарбонне.

Помимо прочего, Renfe рассматривает планы выхода на рынок перевозок в Восточной Европе.

Источник: Eisenbahntechnische Rundschau. – 2023. – № 7/8. – S. 10 (нем. яз.)

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Siemens Mobility поставит 28 региональных поездов Mireo для Баден-Вюртемберга (Германия)

Компания Siemens Mobility выиграла заказ на поставку 28 трехвагонных электропоездов регионального назначения Mireo для пилотного проекта «Цифровой узел Штутгарт» (DKS) «Цифровой железной дороги Германии» («Digital Rail Germany», DSD).

Рамочное соглашение, подписанное с Государственным институтом железнодорожного транспорта Баден-Вюртемберга (LBBW), включает десятилетний контракт на техническое обслуживание с возможностью продления еще на 20 лет. Поезда будут доставлены в рекордно короткие сроки в период с ноября 2025 по апрель 2026 г. Стоимость заказа составляет около 300 млн евро. Поезда будут оснащены полным оборудованием DSD, включая новейшую автоматическую систему ETCS управления движением поездов уровень 2 (GoA 2) и элементами автоматического управления поездами (АТО). Mireo способен работать на крутых склонах и будет одобрен для эксплуатации в Австрии (рис. 3).



Рис. 3. Рендеринг поезда Mireo производства Siemens Mobility

Поезда Mireo будут производиться на сети заводов Siemens Mobility. Они должны быть введены в эксплуатацию в инфраструктуре цифрового узла Штутгарта, поскольку только поезда со специально функционирующими системами ETCS смогут курсировать по этим маршрутам. Это первый заказ для Siemens Mobility, требующий внедрения полного комплекта оборудования для поездов DSD.

Все 28 поездов Mireo будут оснащены оборудованием DSD, включая европейскую систему управления движением поездов и бортовые устройства, обеспечивающие автоматизированное управление поездом уровень 2 (GoA 2).

В ходе реализации общенационального внедрения DRG, существующие поезда, приобретенные Государственным институтом железнодорожного транспорта Баден-Вюртемберга (SFBW) и переданные в аренду различным железнодорожным эксплуатационным компаниям (EVU), должны быть дооснащены оборудованием для поездов DSD. Во время дооснащения, арендованные у EVU поезда будут недоступны для использования. Потребность в их замене установлена на период не менее 10 лет, и они должны обеспечивать максимальную степень гибкости из-за неопределенностей, связанных с расширением инфраструктуры и проведением модернизации DSD. Цель состоит в том, чтобы иметь возможность менять поезда местами и обеспечивать замену EVU во время модернизации их поездов. При необходимости Mireos также можно использовать в качестве резервного парка. Первоначально поезда будут курсировать в регионе Штутгарта в рамках пилотного проекта DKS, а затем будут использоваться по всей земле Баден-Вюртемберг и соседним регионам. Планируется получить разрешение на эксплуатацию поездов в Австрии и на приграничных маршрутах в Швейцарию.

Рамочное соглашение также включает в себя всеобъемлющий десятилетний контракт на техническое обслуживание с возможностью продления еще на 20 лет. Также будут предоставляться цифровые сервисы, основанные на пакете приложений Rail Agent от Siemens Mobility. К ним относятся отраслевые приложения и сервисы передачи данных, которые поддерживают цифровую трансформацию железнодорожных систем для устойчивого пассажирского и грузового транспорта. Эта услуга предоставляет ценную информацию, полученную из диагностических и эксплуатационных данных поездов, и обеспечивает надежность и доступность на самом высоком уровне.

Новые региональные поезда с тремя вагонами обеспечат еще более высокий уровень комфорта пассажиров за счет предоставления 218 стационарных сидячих мест, а также бесплатного Wi-Fi и безбарьерного доступа. Более высокая энергоэффективность и эксплуатационная надежность Mireo обеспечат бесперебойную работу, благоприятную для климата, а также дополнительные преимущества для пассажиров.

Источник: railway-international.com, 11.08.2023 (англ. яз.)

Siemens Mobility поставит MEDWAY локомотивы Vectron для развития трансграничных грузовых перевозок в Европе (Бельгия)

Компания Siemens Mobility получила заказ от дочерней компании MSC

MEDWAY Belgium NV на 15 локомотивов Vectron MS. MEDWAY планирует использовать локомотивы для трансграничных грузовых перевозок в Европе, а также для дополнения контейнерных перевозок морским транспортом при обслуживании восточных районов Антверпена.

По словам генерального директора по подвижному составу Siemens Mobility Альбрехта Нойманна, мы особенно рады, что с этим заказом удалось привлечь бельгийскую компанию MEDWAY в качестве нового клиента. Локомотивы Siemens Vectron, отличающиеся высокой надежностью и гибкостью, обеспечивают устойчивые трансграничные грузовые перевозки по всей Европе.

Для расширения своего присутствия на рынке железнодорожных перевозок во внутренних районах и чтобы способствовать росту на рынках перевозок Северо-Запада Европы, судоходно-логистическая компания MSC в 2022 г. основала свою бельгийскую дочернюю компанию MEDWAY Belgium NV. Новые локомотивы будут использоваться в географическом диапазоне Восток-Запад, улучшая связи и пропускную способность между Бельгией, Германией, Нидерландами, Австрией и Польшей, а также центральными и восточными странами, не имеющими выхода к морю, такими как Венгрия, Чешская Республика и Словакия.

Локомотивы, изготовленные на заводе Siemens Mobility в Мюнхене-Аллахе, имеют максимальную мощность «на колесе» 6400 кВт и максимальную скорость 160 км/ч. В дополнение к необходимым национальным системам управления поездами, все локомотивы также будут оснащены европейской системой управления поездами ETCS.

Siemens Mobility уже продала более 1800 локомотивов Vectron 65 заказчикам в 16 странах. На сегодняшний день парк Vectron преодолел более 750 млн км и одобрен для эксплуатации в Австрии, Бельгии, Болгарии, Чехии, Хорватии, Польше, Дании, Германии, Венгрии, Италии, Нидерландах, Норвегии, Румынии, Сербии, Словакии, Словении, Швейцарии, Швеции и Финляндии.

Источник: railtarget.eu, 14.08.2023 (англ. яз.)

Skoda Group и Titagarh Firema выиграли тендер на поставку до 370 пассажирских вагонов в Италию

Италия: На днях консорциум чешского производителя и итальянского подразделения индийской компании заключил рамочный контракт стоимостью 732,5 млн евро с национальным перевозчиком Trenitalia, предусматривающий

твердые поставки за 138,6 млн евро 70 вагонов для сервиса ночных поездов Intercity Notte. Подвижной состав должен быть введен в эксплуатацию до конца июня 2026 г.

Поставка будет включать вагоны трех типов: 44 спальных класса «комфорт», 22 спальных класса «люкс» и 4 сидячих класса «эконом». В каждом вагоне «комфорт» будет располагаться 7 купе с 4 спальными местами, в каждом вагоне «люкс» – 2 купе с двуспальной кроватью и 6 купе с двумя односпальными с отдельным санузлом и душем.

Стоит отметить, что сейчас в Европе наблюдается возрождение ночных перевозок. Наиболее значимый заказ ранее сделала австрийская ÖBB, приобретающая у Siemens Mobility 231 вагон дальнего следования Viaggio нового поколения (рис. 4).



Рис. 4. Внутренний интерьер вагонов Viaggio

Источник: rollingstockworld.ru, 10.08.2023

РКР Intercity объявил тендер на поставку 46 электровозов

Польский национальный перевозчик РКР Intercity опубликовал тендер на 46 новых электровозов для внутренних перевозок, общая сумма закупки может достигать 555 млн злотых (136,9 млн долл.). Контракт также будет включать ремонт и техническое обслуживание электровозов.

Локомотивы должны быть предназначены для работы на линиях при напряжении 3 кВ постоянного тока, иметь максимальную скорость 160 км/ч и оснащены бортовым оборудованием ETCS уровня 2. Также контракт будет включать 36-месячный гарантийный срок на каждый локомотив. Первая машина должна быть доставлена через 18 месяцев после подписания контракта, а поставка остальных локомотивов состоится в течение следующих 8 месяцев. Срок подачи заявлений на участие в тендере – до 14 сентября.

РКР Intercity также объявил тендер на аренду до 10 электровозов для использования на польской железнодорожной сети. Тендер будет разделен на 5 отдельных контрактов, по 2 локомотива в каждом. Контракты по всем

5 частям тендера рассчитаны на 1 год. Шесть из 10 локомотивов должны быть пригодны для работы на скорости до 160 км/ч, а четыре должны иметь максимальную скорость не менее 125 км/ч. Крайний срок подачи предложений – 12 сентября.

Источник: techzd.ru, 14.08.2023

В Великобритании ввели в эксплуатацию 100 интермодальных вагонов FEAT-G и 50 полувагонов JNA-Xbox

Великобритания получила 100 новых интермодальных вагонов-платформ FEAT-G и 50 полувагонов JNA-Xbox (рис. 5).



Рис. 5. Интермодальные вагоны-платформы FEAT-G прибыли в Великобританию

Новые вагоны, которые в настоящее время сданы в аренду оператору GB Rf, призваны увеличить пропускную способность железнодорожного транспорта в Великобритании для стимулирования перехода с грузового автотранспорта на железнодорожный. Поскольку каждая тонна грузов, перевозимых по железной дороге, производит на 76% меньше углерода, чем при автомобильных грузоперевозках, поставленные вагоны помогут сделать железную дорогу более устойчивой и поддержат цель Великобритании по достижению нулевого выброса CO₂.

По словам директор по активам GB Railfreight Дэйва Голдинга, новые вагоны являются одними из лучших моделей, доступных в Великобритании на данный момент. Они позволят нам перевозить дополнительно 1,2 млн тонн грузов каждый год. В совокупности они уберут с дорог около 400 тыс. грузовых автомобилей в год, что приведет к значительному сокращению выбросов углекислого газа и обеспечит значительные преимущества в области безопасности дорожного движения.

Платформа FEAT-G может перевозить 6 контейнеров TEU, что значительно увеличивает объем груза, перевозимого за раз.

Полувагоны JNA-Xbox могут перевозить 101,6 тонны каждый и играют

ключевую роль в перевозке строительных материалов для строительства ВСМ HS2 из Пик-Дистрикт в Бирмингем.

Источник: railway-international.com, 10.08.2023 (англ. яз.)

Беспилотные рельсовые экипажи испытают на двух линиях в США

Две малые железные дороги в штате Джорджия, принадлежащие компании Genesee & Wyoming, договорились с Федеральной железнодорожной администрацией США (FRA) о реализации пилотного проекта по апробации беспилотных рельсовых экипажей с тяговыми аккумуляторами, разработанные компанией Parallel Systems.

Железные дороги Georgia Central (GC) и Heart of Georgia (HOG) рассчитывают, что доработанные технологии Parallel Systems позволят им сформировать новый бизнес по перевозке контейнеров в сообщениях с портом Саванна на восточном побережье США. Предполагается, что беспилотные экипажи будут транспортировать контейнеры по малодеятельным линиям, что позволит оживить перевозки по ним и убрать с автомобильных дорог тысячи контейнеровозов. Пилотный проект планируется выполнить под надзором FRA в несколько этапов начиная с 2024 г.

Железная дорога GC протяженностью 340 км проходит от порта Саванна на восток до расположенного в шт. Джорджия города Мейкон, а железная дорога HOG длиной 375 км соединяет города Мидвилл и Престон в том же штате. Обе они стыкуются с железными дорогами первого класса CSX и Norfolk Southern.

Беспилотный экипаж компании Parallel Systems представляет собой работающую в автоматическом режиме моторную тележку с тяговыми аккумуляторами, оборудованную датчиками для обнаружения препятствий. Пара таких тележек может перевозить два контейнера в два яруса. Экипажи с контейнерами способны объединяться в колонну при помощи виртуальной сцепки.

В 2022 г. была достигнута договоренность об испытаниях беспилотных экипажей на полигоне McV Rail Ассоциации американских железных дорог (AAR) в Неваде. В марте 2023 г. компания Parallel Systems сообщила об изготовлении дополнительных беспилотных экипажей и разработке системы управления, которая будет совместима с эксплуатируемой на железных дорогах США системой управления движением поездов по радиоканалу РТС.

Источник: zdmira.com, 11.08.2023

Hyundai Rotem показала будущий подвижной состав для Танзании

Южная Корея: Первый готовый четырехосный электровоз и кузова вагонов электропоездов демонстрировались в ходе визита экспертной группы государственного перевозчика Tanzania Railways Corporation (TRC) на завод в Чханвоне (рис. 6).

Сообщается, что группа проинспектировала функционирование различных систем локомотива на соответствие условиям контракта и стандартам. Hyundai Rotem заявляет, что планирует приступить к испытаниям подвижного состава в конце года, поставка ожидается в следующем году.



Рис. 6. Электровоз Hyundai Rotem для TRC на заводе в Чханвоне

В июле 2021 г. TRC заказала у компании 10 восьмивагонных электропоездов и 17 электровозов общей стоимостью 296,9 млн долл. США. Подвижной состав предназначается для строящейся линии протяженностью 546 км между Дар-эс-Саламом и Макутопора. Тяговые приводы, электродвигатели, коробки передач и колесные пары для локомотивов изготавливает Skoda Group на своем заводе в чешском Пльзене.

Источник: rollingstockworld.ru, 09.08.2023

Cool Infinity сертифицировала новую модель изотермического вагона-термоса 16-9577

Казахстан: Подвижной состав получил допуск к серийному выпуску. Сертификат соответствия техрегламенту ЕАЭС действует до августа 2028 г. В октябре 2022 г. глава Северо-Казахстанской области Кумар Аксакалов говорил, что подвижной состав был направлен на испытания в Россию.



Рис. 7. Изотермический вагон-термос 16-9577

Данный вагон – второй изотермический в линейке Cool Infinity (рис. 7). Первый модели 16-1807-04 был сертифицирован в августе 2020 г. и повторно сертифицирован в апреле 2023 г.

В новом подвижном составе была увеличена грузоподъемность (с 58 до 60 т), площадь пола (с 50,5 до 52,4 м²), длина (с 19,8 до 22 м по осям автосцепок), вместимость евро-паллет (с 44 до 51 шт.) и назначенный срок службы (с 25 до 32 лет). В то же время сократились масса тары (с 38 до 34 т) и объем кузова (со 145 до 143 м³).

Источник: techzd.ru, 14.08.2023

РЖД провели испытания новых среднетоннажных контейнеров

В ОАО «РЖД» провели испытания новых среднетоннажных контейнеров грузоподъемностью 5 и 10 тонн, сообщается в телеграм-канале РЖД.

Опытные образцы, а также съемное оборудование для их крепления на фитинговых платформах разработаны институтом ВНИИЖТ и впервые прошли испытания 10 августа на грузовом дворе Кунцево в Москве.

«Чтобы работать с такими контейнерами, как с обычными 20- или 40-футовыми, специалисты сконструировали умный адаптер, на который, как в детском конструкторе, составляются два 10- или четыре 5-футовых контейнера», – говорится в сообщении.

«Таким образом, необходимости создавать специальные платформы для перевозки среднетоннажных контейнеров нет. Новую тару можно будет легче перемещать с одного вида транспорта на другой. Например, с погрузкой 5-тонника может справиться даже вилочный погрузчик», – поясняют в РЖД.

По оценке специалистов, стоимость перевозки небольших партий груза в таких контейнерах по железнодорожной сети будет в среднем на 30-40% ниже, чем автомобильным транспортом.

Источник: seanews.ru, 11.08.2023

Развитие производства редукторов важно для импортозамещения

Подвижной состав электропоездов сейчас активно обновляется по всей стране, в связи с чем редакция «РЖД-Партнер» решила поговорить с генеральным директором АО «Демиховский машиностроительный завод» Владимиром Чекалиным.

– *Владимир Александрович, насколько сейчас загружено ваше предприятие и до какого года сформирован портфель заказов?*

– Демиховский машиностроительный завод (ДМЗ, входит в «Трансмашхолдинг») является крупнейшим в Европе заводом по количеству строящихся вагонов электропоездов. С 2018-го по 2022 г. доля ДМЗ на рынке электропоездов в России составляла в среднем 60%. На сегодняшний день выросла до 75%.

Портфель заказов формируется ежегодно в зависимости от потребностей компаний-эксплуатантов. В среднем это от 450 до 530 вагонов. В 2023 г. ДМЗ планирует выпустить 528 вагонов электропоездов, в том числе 130 переменного тока ЭПЗД, 212 постоянного тока ЭП2Д и 186 постоянного тока ЭП2ДМ.

Ведутся переговоры о поставках подвижного состава в Казахстан, Узбекистан, Белоруссию.

– *Какие вагоны вы строите?*

– Предприятие осуществляет серийное производство электропоездов постоянного тока ЭП2Д и электропоездов переменного тока ЭПЗД. Сегодня это основная продукция завода. Парк вагонов электропоездов на июнь 2023 г. составляет в России порядка 12 тыс. вагонов, из них 2088 вагонов ЭП2Д и 382 вагона ЭПЗД.

– *Какие проекты в сфере импортозамещения являются самыми важными?*

– Важнейшим импортозамещающим мероприятием является развитие производства редукторов для моторвагонного подвижного состава. В рамках этого проекта, реализуемого при поддержке Фонда развития промышленности РФ, на предприятии планируется производить для электропоезда «Иволга» в 2024–2026 гг. до 600 редукторов в год.

Развитие производства редукторов – один из пяти проектов реализуемой на предприятии при поддержке Фонда развития промышленности РФ программы «Развитие пассажирского транспорта ДМЗ и освоение производства редукторов для МВПС». В рамках программы реализуются проекты по модернизации текущей производственной линейки, профинансированы работы по сертификации электропоездов.

– *Какой объем работы выполнен за год?*

– В 2022 г. ДМЗ поставил заказчикам 429 новых вагонов. Объем

производства растет, в этом году предприятие планирует выпустить уже 528 новых вагонов электропоездов.

В 2022 г. на заводе реализовали несколько проектов модернизации производственных участков и увеличения мощностей по выпуску продукции. Для испытаний готовых вагонов построен дополнительный быстровозводимый модуль контрольно-испытательной станции. Это способствовало расширению возможностей для организации испытаний новых и прошедших ремонт вагонов электропоездов. Открытие нового здания контрольно-испытательной станции позволило увеличить производственную мощность ДМЗ до 630 вагонов в год.

В том же году на предприятии завершено строительство двух электрифицированных путей общей протяженностью 760 метров для проверки составов под напряжением. Расширение этих мощностей позволит сократить время ожидания испытаний для готовых поездов.

В 2024 г. наш завод планирует расширить ремонтное производство. Для решения этой задачи разработан проект по строительству на предприятии окрасочно-сушильного комплекса стоимостью в 320 млн рублей. Реализация проекта позволит увеличить окрасочные мощности с 525 до 680 вагонов в год.

Источник: rzd-partner.ru, 15.08.2023

«ТМХ-Электротех» выпустил новые генераторы для грузового тепловоза 3ТЭ30Г

ООО «ТМХ-Электротех» (входит в состав АО «Трансмашхолдинг») изготовил два первых опытных образца тягового синхронного генератора ГТСН-3150 для магистрального грузового тепловоза 3ТЭ30Г. Тепловозы повышенной мощности семейства ТЭ30 будут изготавливаться на Брянском машиностроительном заводе (также входит в ТМХ) для нужд Восточного полигона.

Новый генератор ГТСН-3150, в отличие от своего ближайшего аналога ГТСН-2800, имеет большую мощность и рассчитан не только для питания тяговых двигателей, но и для энергообеспечения всех систем локомотива, а также запуска дизеля. Кроме этого, впервые в конструкции генераторов введен датчик температуры подшипника. Он предназначен для оперативного контроля состояния подшипникового узла генератора. В случае превышения температуры узла выше заданных значений система управления тепловоза полностью останавливает дизель во избежание критических повреждений генератора от разрушения подшипника.

Один из двух опытных образцов ГТСН-3150 передан для проведения

предварительных испытаний в АО «ВЭлНИИ» (входит в ТМХ), чтобы определить соответствие характеристик генератора требованиям конструкторской документации и технического задания, а второй – направлен на АО «Коломенский завод» (также входит в ТМХ) для отладки газодизель-генератора 16ГДГ220 и далее для установки на опытный тепловоз 3ТЭ30Г. До конца 2023 г. ООО «ТМХ-Электротех» выпустит еще два опытных образца ГТСН-3150.

Источник: techzd.ru, 14.08.2023

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Крушения поездов в США: причины частых аварий на железных дорогах

Сохраняющаяся проблема схода с рельсов поездов в США усилило внимание властей к вопросам безопасности в железнодорожной отрасли. В чем причины и какие были приняты меры изучал собственный корреспондент МИА «Казинформ».

Что из себя представляют железнодорожная отрасль США?

Железные дороги США играют важную роль в транспортной системе страны, которые осуществляют около 40% грузовых перевозок и имеют преимущество над другими видами транспорта, т.к. низкий уровень заторов на пути, расхода топлива, выбросов парниковых газов, стоимости логистики и расходов на обслуживание.

Американская железнодорожная инфраструктура имеет протяженность более 225 тыс. км (140 тыс. миль). Особенностью является то, что железные дороги преимущественно принадлежат частным грузовым железнодорожным компаниям (Norfolk Southern Corp., Union Pacific Corp., CSX Transportation Corp., Kansas City Southern, BNSF Railway, Canadian National), которые контролируют и обслуживают 85% железных дорог. Оставшиеся 15% магистралей (21,4 тыс. миль, из которых примерно 70% арендуется у частных компаний) принадлежит государственному оператору пассажирских перевозок «Amtrak».

Вместе с тем, участвовавшие железнодорожные инциденты в США, в том числе сход поездов с рельс, достигают огромных масштабов и преимущественно связаны с грузовыми железнодорожными перевозками.

Согласно федеральным данным, в 2022 г. поезда сходили с рельсов 1164 раза, а в 2021 г. – 1095 раз. Несмотря на то, что данная тенденция идет к

снижению по сравнению с 1979 г. – 7482 и 1980 г. – 6442, эти показатели аварий на железной дороге остаются высокими и несут риски не только здоровью людей, но и окружающей среде.

Только с января по апрель месяц текущего года произошло свыше 40 сходов с рельс поездов в 32 штатах.

Несмотря на продолжающиеся аварии, железнодорожные перевозчики продолжают настаивать на безопасности своих транспортных систем. По данным главного лоббистского грузовых железных перевозок «Ассоциации американских железных дорог» (AAR), около 99,9% опасных грузов достигают места назначения без происшествий.

Представитель AAR Джессика Каханек сообщила, что около 60% всех железнодорожных аварий происходят на станциях, где выполняются более сложные операции и используются более низкие скорости, что, как правило, приводит к минимальному ущербу. Более половины из них вызваны человеческим фактором.

Однако, вышеуказанные заявления противоречат статистике, согласно которой только в 2022 г. железнодорожные операторы сообщили о 337 утечках или разливах опасных материалов, 32 из которых были классифицированы как «серьезные».

Внимание властей США к безопасности в железнодорожной отрасли привлекла крупная авария 3 февраля т.г. поезда компании «Norfolk Southern» у населенного пункта Восточная Палестина в штате Огайо, где 38 вагонов сошли с рельсов, в том числе 11 цистерн с токсичным и взрывоопасным веществом – винилхлорид, что представляло опасность для местных жителей, флоры и фауны.

Так, что является причиной схода поездов с рельсов?

На снижение уровня безопасности в железнодорожной отрасли США влияют несколько факторов.

1. Плохое техническое обслуживание железных дорог.

Железнодорожная отрасль стала одним из наиболее монополизированных секторов в экономике США. Кроме того, в последние годы железные дороги в значительной степени перешли под контроль финансистов с Уолл-стрит, которые увеличили краткосрочные прибыли за счет ухудшения качества обслуживания, давления на работников и снижения безопасности.

Так, частные железнодорожные компании сократили свои основные расходы на оплату труда и льгот рабочих, внедрили точное расписание движения поездов, ограничили количество поездов за счет увеличения длины составов.

Общая занятость в декабре 2020 г. была на 10,4% ниже, чем годом ранее, хотя совокупные объемы перевозок в США в 2020 г. были на 5% выше, чем в

2019 г.

В сентябре 2021 г. председатель Совета по наземному транспорту (STB) Мартин Оберман подверг критике частные железнодорожные компании, которые выплатили 196 млрд долл. в виде дивидендов и выкупа акций с 2010 г., при этом за тот же период времени потратили всего 150 млрд долларов на техническое обслуживание и эксплуатацию инфраструктуры железных дорог.

2. Недостаток квалифицированных кадров и ошибки операторов.

Генеральный директор Ассоциации железнодорожных пассажиров (RPA) и член комитета по безопасности железных дорог и пассажиров, а также опасных материалов Джим Мэтьюз отметил, что реальность такова, что железнодорожные сообщения не так безопасны, как должны быть. Это связано с сверхдлинными поездами и очень малочисленными экипажами, что способствует максимальной прибыли компаниям.

Численность работников железнодорожной отрасли резко сократилась с более чем 1 млн человек в 1950-х годах до менее чем 150 тыс. человек в 2022 г. Причинами выступают ряд факторов:

– Крупные частные железнодорожные компании сокращают персонал для получения более высокой прибыли.

Так, в служебной записке Совета по наземному транспорту в апреле 2022 г. была выражена обеспокоенность по поводу того, что крупные железнодорожные компании сокращают свой рабочий персонал до минимума в целях снижения затрат. За последние 6 лет было сокращено рабочих на 29%, то есть около 45 тыс. сотрудников. В результате на многих участках сетей железных дорог отсутствует достаточное количество сотрудников.

– Ухудшение условий труда, что также ведет к сокращению штата рабочих.

Президент департамента транспортных профессий Американской федерации труда – Конгресса производственных профсоюзов (AFL-CIO) Грег Риган отметил, что потеря рабочих мест в последние годы совпадает с рекордными прибылями железнодорожных корпораций, что стало движущей силой ухудшения условий труда на железных дорогах США.

Так, введение в 2015 г. расписания движения железных дорог, увеличило прибыль компаниям за счет ухудшения безопасности рабочих и надлежащих проверок. Это связано с тем, что работники испытывают сильное напряжение из-за изнурительных графиков, что ведет к сокращению их штата.

Кроме того, внедрение отдельными компаниями (BNSF) бальной системы посещаемости вынуждает работников железнодорожной сферы выходить на работу усталыми или больными.

Генеральный секретарь межпрофсоюзной организации железнодорожников «Railroad Workers United» Рон Каминкоу отметил, что без

изменения условий труда, без улучшения графика, без увеличения количества выходных, без улучшения баланса между работой и личной жизнью железная дорога страдает.

3. Нормативно-правовая база США.

Сторонники антимонопольного законодательства утверждают, что Закон о железных дорогах Стаггерса (Staggers Rail Act) снизил конкуренцию в железнодорожной отрасли и как следствие это ведет к потере рабочих мест.

Кроме того, в декабре 2022 г. президент США Дж.Байден подписал закон, запрещающий бастовать профсоюзам железнодорожников из-за отсутствия оплачиваемого отпуска по болезни. Критики утверждают, что этот шаг сохранит опасно низкий уровень укомплектования персонала в компаниях по грузовым железнодорожным перевозкам.

В отчете Национального совета по безопасности на транспорте был сделан вывод, что вероятной причиной крушения поезда в штате Огайо был перегретый подшипник колеса на железнодорожном вагоне (123 градуса по Цельсию). Расстояние между детекторами температуры на железнодорожном участке составляло 30 км (19 миль). По словам чиновников, расстояние между датчиками «горячих ящиков» и температура, при которой они вызывают срабатывание сигнализации на момент аварии, не регулировались федеральным законом. По некоторым оценкам, если бы расстояние между датчиками было меньше, то аварии возможно можно было избежать.

4. Многие аналитики согласны с тем, что государственной компании по пассажирским перевозкам требуется больше средств для обслуживания инфраструктуры.

На шесть частных грузовых железнодорожных компании приходится 94% доходов всей отрасли, в то время как государственная пассажирская компания «Amtrak» испытывает финансовые затруднения в течении всей своей 52-летней истории. Компания получает доход от продажи билетов и осуществляет свою деятельность даже в убыточных регионах страны. «Amtrak» компенсирует свои операционные убытки за счет федеральных грантов, финансируемых налогоплательщиками. В этой связи государственная компания испытывает недостаток денежных средств для ремонта своих железных дорог на сумму около 45 млрд долларов.

Меры властей США

Сложившаяся сложная ситуация в железнодорожной сфере привело к ужесточению правил безопасности, направленное на повышение безопасности на железнодорожном транспорте.

Так, в марте этого года Конгрессом принят к рассмотрению законопроект о безопасности на железных дорогах США, который направлен на повышение безопасности движения поездов в котором предусмотрены:

- резкое увеличение штрафов за нарушения техники безопасности с суммы в 225 тыс. долларов до 1% от годового операционного дохода железнодорожной компании, которое может составлять более 50 млн долл.;
- предписание транспортным компаниям оплачивать дополнительное обучение персонала по реагированию на нештатные ситуации;
- установление детекторов «горячих ящиков» каждые 16 км (10 миль), чтобы дистанционно определять температуру колес движущихся поездов;
- предписание комплектование локомотивной бригады (кондуктора-машинисты) из двух человек на большинстве маршрутов грузовых поездов;
- финансирование исследований по созданию более безопасных вагонов-цистерн, которые используются для транспортировки опасных жидкостей.

Однако, многие железнодорожники отмечают, что указанных предложений недостаточно, утверждая, что дополнительные требования, такие как стандарты обучения и оплачиваемый отпуск по болезни, необходимы для создания более безопасной отрасли.

Другим эффективным механизмом можно считать присоединение американских железнодорожных компаний к «Конфиденциальной системе оповещения о опасных инцидентах» (Confidential Close Call Reporting System – C3RS), к которой ранее они годами отказывались присоединяться.

Федеральное железнодорожное управление Департамента транспорта США спонсирует добровольную конфиденциальную программу, позволяющую железнодорожникам анонимно сообщать или подавать отчеты об инцидентах и опасных ситуациях не опасаясь дисциплинарных взысканий или увольнений.

Можно резюмировать, что алчность частных железнодорожных компаний и несовершенство нормативно-правовой базы создают неблагоприятные условия для железнодорожников США, что отрицательно сказывается на безопасности в железнодорожной отрасли.

Принятие нового закона и механизмов должно способствовать повышению уровня безопасности на железных дорогах США.

Однако, нововведения властей США не затрагивают улучшения условий труда рабочих в железнодорожной отрасли, что является одним из важных факторов в предотвращении аварий и сходов поездов в США.

Источник: inform.kz, 14.08.2023

Причиной аварии в туннеле Готтард был подвижной состав, а не инфраструктура (Швейцария)

Сход поезда с рельсов, произошедшее 10 августа в базовом туннеле

Готард, может привести к его закрытию на довольно продолжительное время. Это связано с тем, что дверь, разделяющая два туннеля, была повреждена и нуждается в замене, что является непростой задачей и может занять недели. Более того, Швейцарские федеральные железные дороги (SBB) уточнили, что авария была вызвана проблемой с подвижным составом, а не из-за инфраструктуры.

По утверждению SBB, грузовой поезд состоящий из 32 вагонов двигался со скоростью 100 км/ч, когда вагон сошел с рельсов на развязке в Файдо. SBB не раскрыла, какой компании принадлежал состав, и пока не знает, кто является владельцем сошедшего с рельсов вагона. На пресс-конференции 11 августа SBB заявили, что поезд двигался на север и на пересадочной станции Файдо произошел расцепление состава. Файдо – это место, где дополнительный путь соединяет два туннеля, которые обычно разделены специальной дверью, которая открывается только при необходимости. В результате схода с рельсов вагон врезался в дверь и повредил ее (рис. 8). По сообщению SBB, возобновление обращения крайне маловероятно до тех пор, пока дверь не будет заменена.

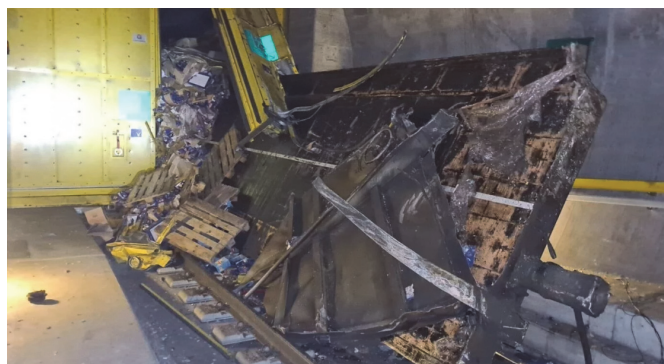


Рис. 8. Место происшествия

По заявлению SBB, единственной приемлемой альтернативой для международных железнодорожных грузовых перевозок является добавление одного поезда каждый час на железной дороге, проходящей через Лечберг. Это связано с тем, что другие альтернативные маршруты на данный момент недоступны. Например, перевал Бреннер в настоящее время закрыт на ремонтные работы до 23 августа. Для грузопотока, который не может быть перенаправлен на другие железные дороги, единственной альтернативой является использование автомобильной дороги, пояснили в SBB.

Несмотря на признание того, что ущерб инфраструктуре и подвижному составу является значительным, SBB заявили, что пока невозможно получить обоснованную оценку. Это связано с тем, что техническим специалистам SBB еще предстоит проникнуть в туннель и должным образом оценить ситуацию. SBB заявила, что власти благополучно вывели машиниста из туннеля. Поезд перевозил, среди прочего, значительное количество вина, которое частично

затопило железнодорожные пути. Однако SBB заявили, что нет никакого риска утечки вина в швейцарские воды, поскольку туннель оборудован замкнутым контуром, предназначенным для подобных случаев. Более того, вагоны с для перевозки опасных грузов были пустыми и были оперативно вывезены из туннеля. После завершения вывода из туннеля остальной части состава, технические специалисты компании смогли проникнуть в туннель на место происшествия для оценки ущерба.

Источник: railfreight.com, 11.08.2023 (англ. яз.)

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Физические атаки на железнодорожную систему – исторический обзор

Атаки на коммуникационные технологии в 2022 г. выдвинули на первый план физическую уязвимость железнодорожной системы. Германский центр исследований железнодорожного транспорта (DZSF) участвует в проекте REAVRS (Revealing Existing Attack Vulnerabilities in the Rail System) по оценке и защите от существующих потенциальных атак. Проект касается потенциальных атак на железнодорожную систему как на физическом, так и на киберуровне. В результате проекта был получен систематически структурированный набор данных, который оценивает предыдущие физические атаки. Рассмотрены различные типы атак, виды средств и целей атак и нанесенный ущерб. Результаты показывают, среди прочего, что количество атак значительно увеличилось с течением времени и что за последнее десятилетие атаки стали более диверсифицированными с точки зрения средств и целей, что усложняет оценку ситуации в области безопасности.

Источник: Eisenbahntechnische Rundschau. – 2023. – № 7/8. – S. 26-31 (нем. яз.)

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

ОАО «РЖД» тестируют работа-рекрутера

ОАО «РЖД», которые являются крупнейшим работодателем в России, запустило пилотный проект по подбору персонала с помощью голосового робота.

Вместе с «Мегафоном» ОАО «РЖД» разработали цифровое решение «Интеллектуальная обработка вызовов», которое позволяет передать часть

задач по поиску новых сотрудников искусственному интеллекту.

«Программа совершает первичные звонки кандидатам с предложением рассмотреть вакансию и рассказывает о должностных обязанностях, графике работы и других важных условиях. Робот-рекрутер может работать круглосуточно и освобождает время HR-специалистов компании от рутинных звонков, позволяя больше внимания уделять личным собеседованиям с заинтересовавшимися кандидатами», – говорится в сообщении ОАО «РЖД».

Отмечает, что новое IT-решение в ОАО «РЖД» используется в пилотном режиме. «В месяц робот совершает более 8 тыс. звонков по 20 ключевым массовым вакансиям. Это позволяет существенно увеличить число соискателей и сократить время первичной коммуникации с кандидатом», – пишет компания.

Источник: Iprime.ru, 11.08.2023

Транспортный кластер будет создан в 2024 году на базе колледжа Иркутского университета путей сообщения

Пять работодателей и четыре учреждения профессионального образования Иркутской области заключили соглашение о создания образовательно-производственного кластера «Транспортная отрасль» в рамках федерального проекта «Профессионалитет», сообщила пресс-служба Иркутского государственного университета путей сообщения (ИрГУПС).

Кластер будет создан на базе Сибирского колледжа транспорта и строительства ИрГУПС, говорится в сообщении.

Как уточнила директор колледжа ИрГУПС Наталья Черных, первых 240 студентов кластер планирует принять 1 сентября 2024 года.

По ее словам, на создание кластера колледж ИрГУПС получит федеральный грант в 100 млн рублей. Еще 20 млн рублей выделят работодатели-партнеры кластера: ОАО «РЖД», АО «Труд», ООО «Сибна», МУП «Иркутскавтодор», АО «Дорожная служба Иркутской области».

«Сейчас мы подписали партнерское соглашение, само формирование кластера начнется в 2024 г., когда мы получим грант. Прежде всего, мы планируем сформировать материально-техническую базу, где учащиеся будут приобретать практический опыт и отрабатывать необходимые навыки», – сказала Н.Черных.

Она также отметила, что кластер будет охватывать всю территорию Иркутской области, поскольку в него вошли учебные заведения из трех крупных городов – Иркутска, Братска и Нижнеудинска.

«Мы совместно с работодателями сформируем образовательные

программы по трем специальностям, вошедшим в кластер: строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство; строительство и эксплуатация автомобильных дорог и аэродромов; техническое обслуживание и ремонт дорожной и строительной техники. Предварительно планируем, что 1 сентября следующего года сможем принять 240 учащихся на базе 9 и 11 классов. В последующие годы эта цифра будет расти», – заявила Н.Черных.

Источник: interfax.ru, 11.08.2023

Железнодорожники СГОКа повысят навыки безопасного вождения

В цехе железнодорожного транспорта Стойленского ГОКа (входит в Группу НЛМК) установили два современных тренажера-симулятора – аналоги кабин локомотивов НП-1 и ТЭМ7А, которые задействованы на комбинате. Обучение по отработке навыков управления железнодорожным составом пройдут около 500 человек – все локомотивные бригады цеха.

Мультимедийный модуль включает оборудование и компьютерную программу, которые максимально приблизят занятия к реальным условиям работы. На дополнительном мониторе тренажера собраны все электрические схемы локомотивов. Такое погружение в технологический процесс позволит укрепить навыки безопасного управления железнодорожной техникой.

Один из ключевых элементов симуляторов – качественный виртуальный мир, который максимально повторяет новую горно-транспортную схему в карьере СГОКа. В процессе обучения сотрудники будут выполнять тестовые задания, результаты которых сохраняют и проанализируют. При необходимости инструктор поможет дополнительно отработать нужные навыки и скорректировать знания.

Ранее в цехе железнодорожного транспорта установили тренажерный комплекс для изучения устройства и работы тормозной системы локомотива.

Источник: metalinfo.ru, 15.08.2023

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Крупный интермодальный коридор переходит на электронный документооборот (Китай)

Китай наращивает темпы цифровизации. Использование технологии

блокчейн, предоставляемой Глобальной Сетью Судоходного Бизнеса (GSBN), китайским новым коридором Суша-Море (NLSC), могло бы стимулировать безбумажную торговлю и более быстрый обмен информацией из Азии в Европу.

NLSC, проект BRI, представляет собой китайский интермодальный коридор, соединяющий западные города внутреннего Китая (например, Чэнду, Чунцин) с портами Южного Китая (такими как порт Циньчжоу) по железной дороге. Начиная с портов, товары, произведенные внутри страны, могут продолжить свое путешествие морским транспортом. Недавно NLSC стала членом Глобальной сети судоходного бизнеса (GSBN).

Global Shipping Business Network (GSBN) – это базирующийся в Гонконге некоммерческий технологический консорциум, в состав которого входят заинтересованные стороны из 8 крупных судоходных линий и глобальных операторов терминалов, включая COSCO. В начале мая 2023 г. NLSC совместно с COSCO внедрила безбумажный документооборот GSBN в сухом порту Чунцин, в результате чего административный процесс значительно сократился с 1-2 дней до менее чем 4 часов.

По данным GSBN, заинтересованные стороны могли бы воспользоваться более оптимизированным электронным документооборотом, используя свою блокчейн-инфраструктуру. Такие решения, как электронная коносаментная накладная, могут распространяться на внутренние коносаменты и многие другие последующие рабочие процессы, которые могут применяться к морским портам и внутренним сухим портам.

Источник: railfreight.com, 11.08.2023 (англ. яз.)

Минтранс России представил обновленную стратегию цифрового развития транспортной отрасли

На площадке АНО «Цифровая экономика» при участии заинтересованных экспертных организаций состоялось обсуждение актуализированного стратегического направления в области цифровой трансформации (СН ЦТ) транспортной отрасли. Цель мероприятия стало формирование сбалансированных подходов и определение ключевых цифровых инициатив, условий и траектории цифрового развития транспортной отрасли.

Всего в обсуждении приняло участие более 100 экспертов, среди которых представители российских компаний – лидеров транспортной отрасли и разработчиков цифровых решений, а также представители телеком-сферы, институтов развития, государственных организаций.

Заместитель директора Департамента цифрового развития Минтранса России Евгения Зайко рассказала о целях, задачах, вызовах, а также основных направлениях СН ЦТ. Это, в частности, беспилотные логистические коридоры, автономное судовождение, беспилотные авиационные системы, бесшовная грузовая логистика. Особое внимание было уделено вопросам обеспечения безопасности на объектах критической информационной инфраструктуры транспортного комплекса, поскольку это критически важно как для государства, так и для каждого гражданина.

Предложенные к включению в СН ЦТ проекты, в первую очередь, направлены на повышение мобильности граждан, обеспечение стабильной логистики, баланса рынка и конкуренции, защиты объектов транспортной инфраструктуры, развития беспилотного транспорта.

В ходе открытой дискуссии участники мероприятия обсудили основные направления СН ЦТ, а также содержание и показатели каждого проекта. По итогам были выработаны дальнейшие подходы к наполнению СН ЦТ, а также пути для диалога с представителями транспортной и смежных отраслей.

«Основная наша миссия в рамках СН ЦТ – 100% «цифровая зрелость» отрасли, внедрение передовых отечественных технологий в целях повышения пространственной связанности и транспортной доступности территорий нашей страны, а также обеспечения международной экономической интеграции с дружественными странами. И в этой работе для нас безусловно важно учесть интересы всех сторон – пассажиров, субъектов предпринимательской деятельности, предоставляющих транспортные услуги, разработчиков, органов власти и других. Сегодняшнее мероприятие – прекрасная и перспективная площадка для диалога всех заинтересованных сторон и выработки эффективных решений», – отметила Евгения Зайко.

Как сообщил заместитель директора по развитию АНО «Цифровая экономика» Кирилл Киреев, мероприятие является продолжением серии совещаний на площадке АНО «Цифровая экономика», проводимых отраслевыми федеральными органами исполнительной власти с профильным бизнес-сообществом по обсуждению проектов СН ЦТ соответствующей отрасли экономики. Ранее подобные мероприятия проведены с коллегами из Минпромторга, Минкультуры, Минпросвещения и Минэнерго.

«Хочу поблагодарить коллег из Минтранса России за проявленную инициативу и открытость к диалогу с компаниями отрасли. На наш взгляд, подобный формат принципиально важно проводить именно на этапе формирования и согласования документов – до их непосредственного утверждения Правительством Российской Федерации. Сегодняшний отклик со стороны компаний транспортной сферы подтверждает актуальность диалога между бизнесом и государством по повестке цифровой трансформации», –

уверен представитель АНО «Цифровая экономика».

Источник: advis.ru , 11.08.2023

«Дело» развивает собственную ИТ-инфраструктуру

Компания «ДелоТех» (стратегический ИТ-интегратор Группы компаний «Дело») завершила внедрение первой очереди информационной системы управления мультимодальными перевозками iTrans в ПАО «ТрансКонтейнер». Система обеспечивает комплексную автоматизацию производственного процесса крупнейшего железнодорожного контейнерного оператора Евразии, сообщили в ГК «Дело».

Разработка iTrans, начатая с нуля в 2021 г., направлена на переход к использованию отечественного программного обеспечения. В настоящее время система переведена в режим промышленной эксплуатации, к ней подключено более 700 пользователей и свыше 200 компаний-партнёров, оказывающих услуги доставки контейнеров автомобилями. Ежедневно обрабатываются более 2 тыс. заказов.

Внедрение iTrans позволило централизовать и оптимизировать бизнес-процессы, связанные с организацией перевозок, а также перейти к самостоятельному развитию ИТ-системы.

В iTrans реализован функционал планирования и координации исполнения заказов на перевозку грузов, управление логистическими процессами на железнодорожном, автомобильном, морском транспорте и терминалах, учёт парка контейнеров и вагонов, привлечение контейнеров в аренду и другие сервисы. Дальнейшее развитие предполагает реализацию механизма учёта контейнеров, находящихся за рубежом, повышение эффективности и цифровизацию процессов взаимодействия с иностранными железными дорогами, контрагентами в портах и на терминалах, улучшение мониторинговых возможностей, включая постоянный мониторинг качества сервисов.

По словам директора по информационным технологиям ГК «Дело», генерального директора ООО «ДелоТех» Бориса Сопельника, внедрение iTrans является первым шагом в обеспечении технологической независимости компаний ГК «Дело» в части цифровизации основных производственных процессов.

«Мы уже наладили информационное взаимодействие с другими участниками рынка, в том числе ОАО «РЖД», терминалами партнёров в РФ и за рубежом, – сказал он. – В перспективе планируем тиражировать

универсальные решения для выстраивания сквозных цифровых процессов с контрагентами».

По мнению Б.Сопельника, это повысит уровень безбумажного документооборота в перевозочном процессе и повысит эффективность.

Источник: seanews.ru, 11.08.2023

РЖД продолжают плановую адаптацию ОС «Аврора» для рабочих гаджетов сотрудников

Холдинг «Российские железные дороги» (РЖД) продолжает плановую адаптацию отечественной операционной системы «Аврора» для рабочих устройств сотрудников, сообщили в пресс-службе компании.

«Планшет, приложение и операционная система «Аврора» являются полностью отечественными разработками. Ведется плановая работа по адаптации софта и переводу пользователей», – рассказали в РЖД.

В РЖД ОС «Аврора» уже установлена на нескольких тысячах устройств для выполнения задач мобильного приложения эксплуатационного персонала.

В июне 2022 г. заместитель главы РЖД Евгений Чаркин сообщал, что в РЖД ввели запрет на приобретение иностранного ПО.

«Аврора» – первая отечественная мобильная операционная система, разработана на базе Sailfish OS – операционной системы с открытым исходным кодом от финской компании Jolla, созданной бывшими сотрудниками Nokia.

ОС «Аврора» может быть установлена на любые мобильные устройства, успешно прошла сертификационные испытания ФСБ России, зарегистрирована Роспатентом и внесена в реестр отечественного программного обеспечения

Источник: tass.ru, 11.08.2023

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Магнитный железнодорожный бортовой датчик MAROS – инновационное решение для определения местоположения поезда для цифровой железной дороги

Чтобы оставаться конкурентоспособной и ориентированной на будущее, железной дороге необходимы инновации. Специалисты компании ИТК Engineering разрабатывают интеллектуальные программные и системные решения, позволяющие сделать железнодорожный транспорт более

эффективным, экологичным и безопасным. В настоящее время эксперты ИТК работают над инновационным решением для определения местоположения поездов – бортовым датчиком MAROS (Magnetic Railway Onboard Sensor). MAROS – это инновационное сенсорное решение для точной и непрерывной локализации подвижного состава, определения пройденного пути и скорости по сигнатурам магнитного поля. Повсеместное развертывание этой технологии обещает повысить коэффициент использования железнодорожных сетей на 35%. В перспективе решение MAROS будет усовершенствовано для выявления изломов рельсов и других дефектов компонентов пути.

Источник: Eisenbahntechnische Rundschau. – 2023. – № 7/8. – S. 16-18. (нем. яз.)

Развитие технологии «Интернет поездов»

«Интернет поездов» (Internet of Trains) – ближайший аналог Интернета вещей (Internet of Things, IoT) в индустрии производства железнодорожного подвижного состава. Технология оказывает все большее влияние на то, как многие участники рынка железнодорожных перевозок будут использовать IoT для взаимодействия в будущем.

В статье сообщается о реализации в рамках инициативы Europe's Rail joint Undertaking (ERJU) проекта MOTIONAL, направленного на разработку открытой, безопасной и заслуживающей доверия архитектуры обмена данными в соответствии с Законом ЕС о данных (EU Data Act). Создание такой архитектуры позволит вовлеченным участникам эффективно обмениваться своими данными в сетевых бизнес-процессах.

Источник: Eisenbahntechnische Rundschau. – 2023. – № 7/8. – S. 52-54 (нем. яз.)

Управление железнодорожными активами с поддержкой искусственного интеллекта обеспечивает оптимизацию техобслуживания подвижного состава и повышение до 100% коэффициента готовности системы

Железные дороги являются важной частью транспортной инфраструктуры. Но управление железнодорожными активами может быть сложной задачей. Цифровое управление активами для железнодорожных систем (Digital Asset Management für Bahnsysteme) – это относительно новый подход, основанный на повышении эффективности и снижении затрат с помощью искусственного интеллекта (ИИ). Прогностическое обслуживание на основе искусственного интеллекта помогает железнодорожным компаниям

сократить время простоя, повысить надежность системы, оптимизировать графики технического обслуживания, повысить безопасность и, в конечном итоге, увеличить производительность.

Источник: Eisenbahntechnische Rundschau. – 2023. – № 7/8. – S. 55-59 (нем. яз.)

РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ

Немецкий оператор водородных поездов выбирает аккумуляторные поезда для остальной части парка

В 2022 г. впервые в мире водородные поезда, построенные компанией Alstom, были введены в эксплуатацию для обслуживания пассажиров на путях близ Бремерверде в земле Нижняя Саксония. Оператором водородных поездов является EVB, принадлежащая к Государственному управлению общественного транспорта LNVG. В общей сложности в проекте было задействовано 14 водородных поездов. Земля Нижняя Саксония инвестировала в эти поезда более 85 млн евро, а федеральное правительство Германии выделило дополнительно 8,4 млн евро.

Для остальных 126 эксплуатируемых LNVG дизель-поездов было начато исследование рынка альтернативной тяги, в ходе которого рассматривались поезда на аккумуляторных и водородных топливных элементах. Как результат – поезда на аккумуляторах оказались дешевле в эксплуатации.

По словам министра транспорта Нижней Саксонии Олафа Лиеса, с 2029 г. мы будем последовательно вводить в эксплуатацию 102 новых поезда на аккумуляторных батареях, которые не выделяют вредных веществ, и, таким образом, постепенно откажемся от существующего парка дизельных поездов.

Первой сетью, в которой дизельные поезда будут заменены электропоездами на аккумуляторных батареях с 2029 г. станет сеть Хайдекройц. На других сетях последние дизельные поезда должны выйти из коммерческой эксплуатации к 2037 г. Исследование рынка, проведенное LNVG, показало, что особенно экономично полностью электрифицировать трассу Оснабрюк – Ольденбург.

Дизельный подвижной состав, у которого обычный срок службы 30 лет ещё не истек, будет эксплуатироваться на неэлектрифицированных линиях. Кармен Швабль, пресс-секретарь руководства LNVG отметил, что современные дизельные поезда имеют лучший экологический баланс и пройдут запланированную полную модернизацию. Промежуточные решения также

приносят улучшения для пассажиров и окружающей среды. Поезда будут оборудованы дверями для двух платформ разной высоты для улучшения доступности, а также запланировано больше места для велосипедов.

Источник: railtech.com, 09.08.2023 (англ. яз.)