



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

**ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

№35/СЕНТЯБРЬ 2023

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	5
Путин: проект скоростных железнодорожных магистралей необходим для такой большой страны как Россия	5
Распоряжение от 1 сентября 2023 года №2361-р: Правительство создало условия для ускоренной реализации инвестиционных проектов на Дальнем Востоке.....	6
В Госдуме предложили давать студентам скидку на проезд в плацкартном вагоне.....	7
Крупные дорожные проекты на подходах к приморским портам могут реализовать китайские инвесторы	7
Володин предложил развивать железнодорожное сообщение в приграничных регионах РФ и Белоруссии	9
Правительство намерено принять новые меры для стабилизации цен на топливо.....	9
Network Rail и ProRail – новый этап сотрудничества.....	10
SBB Cargo вновь полностью принадлежит Федеральным железным дорогам Швейцарии.....	11
Строительство Транс-Калахарской железной дороги намечено на 2025 год.....	12
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА.....	13
Доступ к железнодорожной инфраструктуре для швейцарских операторов подорожает к 2025 году на треть	13
СМА сняло часть возражений против покупки бизнес-блока Thales компанией Hitachi Rail	14
Вагоны неподъемно подорожали	15
«Трансмашхолдинг» и «Синара – Транспортные Машины» опубликовали финансовые результаты 1-го полугодия 2023	16
АУГА начинает подготовку к продаже 35% «Узтемирйулконтейнер» (Узбекистан)	17
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ.....	18
Провозную способность Восточного полигона доведут почти до 200 млн т к 2028 году	18
Железную дорогу до порта Славянка предложили строить китайским инвесторам.....	18
Ход строительства Тихоокеанской железной дороги и терминала «Эльга».....	19
ТРАНСПОРТНЫЙ ПОЛИГОН «СЕВЕР - ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ	20
Железная дорога Шаламче-Басра будет завершена через два года	20
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА.....	21
В норвежском Бергене открыт электрифицированный мультимодальный терминал	21
DHL выступает за переход экспресс-перевозок на железнодорожный транспорт.....	22
Новая сортировочная станция открыта в порту Новый Орлеан.....	24

В портах Восточного побережья США зафиксирован существенный рост объемов	24
Восточная железная дорога Японии испытала грузоперевозки на Синкансэнах	25
Китай просит поставлять больше казахстанской пшеницы зерновозами	26
Компания SWIFT запустила контейнерный сервис по доставке в Россию японских автомобилей из Китая.....	27
На востоке есть резервы для увеличения пропуска поездов	27
Неравная конкуренция выставляет барьеры на пути танк-контейнеров	28
Ростовская область в 2023 году впервые экспортировала зерно в Кению	29
Кузбасс будет развивать инфраструктуру железнодорожных контейнерных перевозок.....	30
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО- ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ	31
Франция больше не хочет продавать дешевые авиабилеты по 10 евро.....	31
В 2024 г. Eastern и Oriental Express вернется на маршрут Сингапур – Малайзия	32
Великобритания: компания Luno внедряет систему виртуальных туров по своим поездам в целях повышения уровня доступности и психологического комфорта пассажиров	33
Сеть высокоскоростных железных дорог дотянулась до регионов южного Китая.....	34
Новые правила перевозки РЖД: что изменится с 1 сентября 2023 года	35
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ	36
Alstom работает над новой платформой маневровых локомотивов Traxx Shunter	36
Skoda Group работает над выходом на рынок компонентов в Индии	37
Siemens Mobility выиграла тендер на поставку в Австрию до 540 электропоездов платформы Mireo.....	37
Ningbo Rail Transit благодаря технологии SKF продлевает срок службы подшипников	38
Knorr-Bremse поставит тормозные системы для высокоскоростных поездов Alstom	39
Сотрудничество грузинской железной дороги и Stadler Rail: поезда пройдут капитальный ремонт	40
Stadler рассчитывает сохранить завод в Беларуси и возобновить производство после снятия санкций	40
Alstom открыла первый технический центр по тележкам в Казахстане.....	41
Korail представила электропоезд ITX-Maum от Dawonsys	42
266 новых пассажирских вагонов поступят на российские железные дороги до конца года	43
ВНИКТИ модернизирует тепловоз ТЭМ18 для работы на природном газе	43
Маневровый тепловоз ТЭМП-1тт проходит подконтрольную эксплуатацию на АО «ЕВРАЗ НТМК»	44
Локомотив ТЭМ23 приспособят под беспилотное движение	45
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ.....	45
Пять путевых рабочих погибли на севере Италии.....	45
В Чили семь человек погибли при столкновении автобуса с поездом	46

Американский Минтранс остановил действие разрешения на транспортировку СПГ железнодорожным транспортом.....	47
ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА.....	47
После провала железнодорожного проекта Inland Rail работникам грозит увольнение (Австралия)	47
DB установила рекорд по найму, набрав 5500 молодых людей (Германия).....	48
Завершена подготовка кассиров и локомотивных бригад для работы на будущем МЦД-4.....	49
Вопросы подготовки кадров для беспилотного транспорта обсудили эксперты РУТ (МИИТ)	49
РЖД помогли оснастить технологические кабинеты гимназии имени Павла Петровича Мельникова в Малой Вишере	51
В школе № 36 Старого Оскола открылся профильный класс в рамках проекта «Страна железных дорог»	51
ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.....	52
Великобритания: завершен очередной этап программы цифровизации East Coast Digital Programme	52
Пространство колеи 1520. Железная дорога требует цифровизации.....	53
РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ	57
К 2030 г. Польша электрифицирует 1400 км железнодорожных линий	57
SNCF создает бизнес по возобновляемым источникам энергии (Франция)	58

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Путин: проект скоростных железнодорожных магистралей необходим для такой большой страны как Россия

Проект высокоскоростных железнодорожных магистралей является необходимым для любой страны, особенно для страны с такой большой территорией как Россия. Об этом заявил президент РФ Владимир Путин во время открытого урока «Разговор о важном».

«Вот если мы сейчас будем реализовывать, для примера, проект высокоскоростных железнодорожных магистралей, то добираться от Москвы до Санкт-Петербурга будет всего 2 часа, представляете? Тогда совсем по-другому будут ощущать себя люди, которые в середине этого пути: от Москвы час будет где-то до Твери или до Великого Новгорода из Петербурга, – сказал он. – Это даже быстрее, чем добраться в рамках Москвы до рабочего места, совсем все будет смотреться по-другому. Так же будет, если мы пойдем на восток, на юг, в Нижний Новгород пойдем, дальше на Урал и за Урал. Это совсем другая история, это большая непростая, но необходимая для любой страны, в том числе и для нашей, с ее огромной территорией. Вот по этим путям будем обязательно идти и двигаться».

На вопрос, не будут ли высокоскоростные железнодорожные магистрали способствовать депопуляции небольших регионов между крупными городами, Путин ответил отрицательно. По его словам, все будет наоборот.

«Сейчас добраться из одной точки Москвы в другую иногда 3 часа потратить надо, а там из Твери до Москвы будет час. Так если жить в нормальных, хороших, экологических условиях, иметь небольшой домик на берегу реки и работать в Москве, час всего добираться, это привлекательно или нет? Для подавляющего большинства людей привлекательно. Поэтому, мне кажется, что это пойдет на пользу связанности страны и решению той задачи, о которой вы сказали (противодействие депопуляции)», – указал президент.

Источник: tass.ru, 01.09.2023

Распоряжение от 1 сентября 2023 года №2361-р: Правительство создало условия для ускоренной реализации инвестиционных проектов на Дальнем Востоке

Инвесторы, реализующие значимые проекты в регионах Дальневосточного федерального округа (ДФО), получают субсидии на создание необходимой инфраструктуры. Распоряжение, утверждающее перечень компаний – получателей субсидии, отобранных с помощью специальной методики, подписал Председатель Правительства Михаил Мишустин. Объём субсидии на эти цели в 2023 году составит более 8,5 млрд рублей.

Федеральные средства помогут строительной компании подключить к электрическим сетям жилые микрорайоны в городе Свободном Амурской области. Кроме того, субсидии помогут запустить систему автономного газоснабжения на строящемся мясоперерабатывающем комплексе в Приморском крае и электрифицировать железнодорожный путь от угольного терминала морского порта Суходол на юге Приморья до станции Смоляниново Дальневосточной железной дороги.

Также за счёт федерального финансирования к электросетям будет присоединён строящийся горно-обогатительный комбинат «Озёрное» в Еравнинском районе Республики Бурятия. В Амурской области средства федеральной субсидии пойдут на строительство автодороги к строящемуся комплексу сжижения природного газа.

Новый порядок отбора инвестпроектов для предоставления бизнесу господдержки на развитие инфраструктуры в регионах Дальнего Востока был утверждён Правительством в декабре 2022 года. Субсидия на эти цели рассчитывается исходя из объёма инвестиций с помощью специального коэффициента (бюджетного мультипликатора). Его размер по отдельным видам экономической деятельности устанавливает президиум Правительственной комиссии по вопросам социально-экономического развития Дальнего Востока.

Работа идёт в рамках федерального проекта «Новые возможности для Дальнего Востока».

Подписанным документом внесены изменения в постановление Правительства от 5 декабря 2022 года №2226.

Источник: advis.ru, 04.09.2023

В Госдуме предложили давать студентам скидку на проезд в плацкартном вагоне

Первый зампред комитета Госдумы по просвещению Яна Лантратова («Справедливая Россия – За правду») предложила гендиректору – председателю правления ОАО «РЖД» Олегу Белозёрову распространить студенческую скидку и программу «РЖД Бонус» на плацкарт. Письмо на имя Белозёрова размещено в Telegram-канале депутата.

Лантратова отметила, что сейчас студенты, аспиранты или курсанты очных отделений учреждений высшего или среднего профессионального образования по акции «РЖД Бонус» могут приобрести билеты со скидкой 25% в купейные вагоны, вагоны с местами для сидения в скоростных поездах.

«Представляется возможным распространить скидку в размере 25% для студентов, аспирантов, курсантов, участвующих в программе «РЖД Бонус», также на плацкартные вагоны, вагоны с местами для сидения, общие вагоны», – написала парламентарий. Она также предложила рассмотреть возможность предоставления им права приобретать за накопленные баллы по указанной программе билеты в плацкартные вагоны, вагоны с местами для сидения, общие вагоны.

Лантратова отметила, что немногие студенты могут позволить себе купить билет в купе, особенно в праздничные дни и каникулы, когда цены на билеты становятся еще выше. Кроме того, депутат предложила распространить такую скидку и на другие социально уязвимые категории граждан, в том числе на многодетные семьи и пенсионеров.

Источник: tass.ru, 02.09.2023

Крупные дорожные проекты на подходах к приморским портам могут реализовать китайские инвесторы

Строительство мостовых переходов, автотрасс и железнодорожных путей – такие проекты в Приморском крае предложено воплотить в жизнь Транспортно-инвестиционной корпорации провинции Хэйлунцзян (ТИКПХ). Встреча с администраторами компании состоялась 31 августа под руководством заместителя председателя правительства Приморского края Валерия Прокопчука.

В Приморский край прибыла группа руководителей корпорации. Во время встречи с делегацией бизнесменов заместитель председателя правительства региона В. Прокопчук обозначил ряд проектов, в которые могут включиться китайские партнеры. Прежде всего, это строительство моста на

погранпереходе Полтавка – Дунин. «Пункт требует глубокой модернизации, и в этом заинтересованы обе стороны», – подчеркнул зампред.

Еще один проект – строительство второй очереди автодороги Владивосток – Находка – порт Восточный. По словам В. Прокопчука, проектная документация на объект практически готова. При этом новая трасса могла бы быть платной. Он также напомнил, что эта дорога является частью международного транспортного коридора «Приморье-1» и очень важна в плане международной торговли.

Кроме того, китайской стороне предложено рассмотреть возможность прокладки железнодорожных путей от погранпереходов до портов в Хасанском округе. Немаловажным для трансграничного сотрудничества было бы и создание дополнительной железнодорожной ветки по маршруту Пограничный – Суйфэньхэ – порт Славянка.

В. Прокопчук обозначил в качестве возможного и очень важного совместного проекта и строительство Владивостокской кольцевой автодороги с сооружением ряда мостов, в том числе на остров Елены, а также создание складов временного хранения, развитие торговли.

«Мы знаем вашу компанию как имеющую опыт в реализации крупнейших транспортных проектов, в том числе строительства моста Благовещенск – Хайхэ. Уверен, что предложенные объекты могли бы быть построены в кратчайшие сроки», – сказал В. Прокопчук.

При этом он подчеркнул, что Приморский край хотел бы видеть Транспортно-инвестиционную корпорацию провинции Хэйлунцзян не только как подрядчика, но и прежде всего как инвестора. Зампред краевого правительства обозначил, что власти региона окажут всю необходимую помощь в выборе земли, обеспечении участка необходимой инфраструктурой.

В. Прокопчук предложил направить китайских специалистов в Приморье для взаимодействия с местными экспертами, чтобы определить приоритетные проекты, реализацию которых можно начать в ближайшее время.

Заместитель председателя правления корпорации ТИКПХ Сунь Сюэфэй назвал предложенные проекты масштабными и важными для обоих государств. Также он подчеркнул большую заинтересованность приморской стороны в развитии отношений между территориями.

«Проекты интересны для нас. В ближайшее время их детально изучим, чтобы принять не только окончательное решение, но и определить пути возможной их реализации. Для этого создадим группу специалистов для совместной работы в этом направлении», – подчеркнул Сунь Сюэфэй.

Володин предложил развивать железнодорожное сообщение в приграничных регионах РФ и Белоруссии

Следует развивать транспортное сообщение в приграничных регионах России и Белоруссии, в том числе железнодорожное, а также создать рабочую группу по решению этого вопроса в рамках Парламентского Союза РФ и РБ, сообщил председатель парламентского Собрания Союза Беларуси и России, спикер Госдумы Вячеслав Володин.

Расширенное заседание Совета Парламентского Собрания Союза Беларуси и России прошло в Пскове 4 сентября, его провёл Володин.

«Мы должны говорить о построении диалога, интеграции на совершенно другом уровне, и в первую очередь, нам надо с вами задуматься о потенциале и возможности регионов. Мы говорим о приграничном сотрудничестве... Надо начинать решать вопросы, которые для всех совершенно очевидные... А что мы сделали для того, чтобы у нас было транспортное сообщение между регионами России и Белоруссии? Приграничными регионами... Если взять ту же Витебскую область и Псковскую область, другие регионы. У нас с вами нет этого сообщения. Все проблемы решаются за счет того, что существует сеть автомобильных дорог. А где у нас железнодорожное сообщение, где у нас авиасообщение?», – сказал он в ходе заседания Совета ПС РФ РБ.

Как напомнил Володин, президенты России и Белоруссии ставят задачи о строительстве высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Минск.

Он добавил, что товарооборот между РФ и РБ вырос, только с января по май 2023 года прирост составил 15%.

Володин предложил начать отрабатывать повышение эффективности интеграционных процессов в рамках Союзного государства.

«Что касается программы приграничного сотрудничества... Давайте создадим в рамках Совета Парламентского собрания рабочую группу... с тем, чтобы мы могли в кратчайшее время выйти на ее контуры... потом постараться получить поддержку наших руководителей, чтобы она нашла отражение и в бюджете Союзного государства», – добавил он.

Источник: Iprime.ru, 04.09.2023

Правительство намерено принять новые меры для стабилизации цен на топливо

Правительство в настоящий момент прорабатывает ряд мер, которые позволят стабилизировать ситуацию на рынке топлива России. Уже

в ближайшее время может быть составлен список компаний, которым будет разрешен экспорт топлива. Также кабмин намерен увеличить нормативы минимального уровня поставок топлива на биржу и оптимизировать график ремонтных работ на нефтеперерабатывающих заводах, чтобы обеспечить рынок предложением. Об этом сообщил вице-премьер России Александр Новак.

По его словам, на топливном рынке России сейчас нет дефицита предложения, на бирже наблюдается баланс. При этом власти намерены не допустить существенных колебаний цен на топливо в России.

Биржевая стоимость бензина марки «Премиум-95» в европейской части России по итогам сегодняшних торгов выросла на 0,47% и составила 73,697 тыс. рублей за тонну, вновь обновив исторический максимум. Цена на дизтопливо также растет, приближаясь к рекордной. Стоимость бензина Аи-95новила максимум шестой торговый день подряд.

Ранее сообщалось, что в регионах России стали сообщать о нехватке топлива на АЗС. В частности, это происходит в Астраханской, Волгоградской, Саратовской, Рязанской и Новосибирской областях, а также в Калмыкии и Хабаровском крае.

О проблемах с логистикой в южные регионы сообщали и в ОАО «РЖД». По данным компании, на южном направлении наблюдается длительный простой цистерн в ожидании слива грузополучателями, что затрудняет ситуацию на станциях и сдерживает рост объемов перевозок. При этом по отдельным терминалам в Южном федеральном округе количество цистерн превышает среднюю выгрузку более чем в 10 раз.

Минэнерго в этой связи заявляло, что взяло на особый контроль вопросы ритмичности поставок топлива в южном направлении и топливообеспечения предприятий агропромышленного комплекса и сетей АЗС. Штаб Минэнерго работает и над повышением ритмичности и оптимизации расходов на логистику для всех участников.

Источник: tass.ru, 30.08.2023

Network Rail и ProRail – новый этап сотрудничества

Британский и нидерландский операторы железнодорожной инфраструктуры Network Rail и ProRail 18 августа в Гааге подписали Меморандум о взаимопонимании с целью сотрудничества в области автоматизированного контроля, систем распределенного акустического зондирования (DAS) с использованием волоконно-оптических кабелей, цифровизации, управления активами, измерительных поездов и содержания

верхнего строения пути. Новое соглашение заключено после пятилетней совместной работы на основе предыдущего меморандума, который охватывал исследования европейской системы управления движением поездов ETCS уровня 3 и технологии DAS.

При необходимости обеспечивать рост пропускной способности операторы сталкиваются с проблемами старения объектов инфраструктуры и дефицита квалифицированных кадров. Цифровизация железных дорог имеет ключевое значение для повышения их пропускной способности, надежности и эффективности.

Между партнерами налажен обмен информацией в части управления активами и использования искусственного интеллекта, что позволяет сверять результаты и тестировать новые разработки на различной инфраструктуре.

Источник: railfactor.com, 01.09.2023 (англ. яз.)

SBB Cargo вновь полностью принадлежит Федеральным железным дорогам Швейцарии

Федеральные железные дороги Швейцарии (SBB) выкупили назад 35% акций грузового оператора SBB Cargo, которые были проданы весной 2020 г. компании Swiss Combi – совместному предприятию четырех швейцарских логистических компаний. При этом Swiss Combi продолжит оставаться стратегическим партнером SBB Cargo.

Предполагалось, что участие Swiss Combi в деятельности SBB Cargo усилит позиции оператора в сфере мультимодальных и повагонных перевозок. За прошедшие годы миноритарные акционеры оказали SBB Cargo значительную помощь в развитии транспортно-логистических услуг. Однако партнеры вынуждены были констатировать, что в настоящее время нет возможности обеспечить рентабельность повагонных перевозок, которые играют большую роль в экономике страны и достижении поставленных правительством экологических целей.

Федеральное правительство предложило меры по усилению поддержки повагонных перевозок при условии выхода коммерческого СП из капитала национального грузового оператора. В середине августа 2023 г. антимонопольная комиссия Швейцарии одобрила изменения в составе акционеров SBB Cargo.

Источник: zdmira.com, 04.09.2023

Строительство Транс-Калахарской железной дороги намечено на 2025 год

Строительство железной дороги Транс-Калахари (ТКР) протяженностью 1500 км планируется начать в январе 2025 года. Об этом сообщили представители транспортных ведомств Намибии и Ботсваны, которые встретились на прошлой неделе на специальном заседании совместного министерского комитета (ЖМС) по проекту.

Ботсвана и Намибия в 2010 году заключили Меморандум о взаимопонимании с целью содействия развитию железнодорожной линии Транс-Калахари. В 2014 году правительства двух стран подписали двустороннее соглашение о развитии трансграничной линии с соответствующими объектами для хранения, транспортировки, погрузки и других вспомогательных объектов угля.

Ближе к концу 2022 года обе страны подтвердили свою приверженность развитию многомиллиардного проекта, целью которого является соединение богатых угольных месторождений Ботсваны в Ммамабуле с намибийским портом Уолфиш-Бей.

По приглашению министра труда и транспорта Намибии Джона Муторвы его коллега из Ботсваны Эрик Молале принял участие в работе комитета и был сопредседателем ЖМС в Виндхукке, обсуждавшем проект ТКР.

Министры договорились, что с 6 сентября по 8 ноября 2023 года будет проходить мероприятие, на котором стороны, заинтересованные этим масштабным проектом, могли бы выразить заинтересованность в участии в нем.

За выражением заинтересованности с декабря 2023 года по февраль 2024 года последует этап предварительной квалификации. Затем, начиная с марта 2024 года, в течение трех месяцев последует запрос предложений, а этап строительства начнется в январе 2025 года.

«На этапах разработки концепции строительства и ее реализации будут проводиться консультации с затронутыми сообществами, а также более широкое участие компаний и подрядчиков из обеих стран. Офис управления проектами ТКР будет отвечать за размещение рекламы и использовать доступные веб-сайты министерств транспорта, железных дорог, агентств по продвижению инвестиций государств-членов и их соответствующих дипломатических представительств за рубежом», – говорится в совместном заявлении министерств транспорта Намибии и Ботсваны.

В коммюнике подтверждена приверженность двух стран реализации проекта, оба министра выразили удовлетворение работой, проделанной к данному моменту железнодорожными властями и высокопоставленными должностными лицами.

Обе страны также обязались увеличить объемы грузовых перевозок между морским портом Уолфиш-Бей и «сухим портом» в Гобабисе для поддержки импорта и экспорта Ботсваны.

Муторва пригласил Молале на следующее заседание совместного министерского комитета, запланированное на 24 ноября 2023 года, место которого будет определено позднее.

Источник: по материалам ИА Красная Весна, 04.09.2023

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Доступ к железнодорожной инфраструктуре для швейцарских операторов подорожает к 2025 году на треть

Плата за доступ к железнодорожной инфраструктуре для операторов в Швейцарии, которая и так уже одна из самых высоких в Европе, может к 2025 году вырасти на 30%. Такие оценки приводят в открытом заявлении работающие на национальной сети железнодорожные операторы, призывая к пересмотру запланированных инициатив, которые удорожают железнодорожные грузовые перевозки и подорвут их конкурентоспособность.

Рост затрат связан с запланированным пересмотром тарифа за доступ к железнодорожной инфраструктуре, предусматривающим 18,5%-е увеличение сбора за износ путей с начала 2025 года. Также с начала 2024 года истекает срок действия предоставленной в прошлом году исключительной скидки на электроэнергию для промышленных потребителей.

Эти два компонента являются крупнейшими составляющими затрат на инфраструктуру для грузовых перевозчиков. Величина этих расходов зависит от маршрута, типа и веса поезда и ряда других переменных, но в среднем совместное заявление BLS, Нирас, DB Cargo и Railcare оценивает размер увеличения в 30%.

Участники индустрии железнодорожных грузоперевозок предупреждают, что такой рост затрат неизбежно ускорит начавшийся в коронакризис отток грузов с железнодорожных дорог обратно на автомобильный транспорт.

Базирующаяся в Брюсселе ассоциация операторов интермодальных перевозок UIRR прогнозирует снижение объемов интермодальных перевозок в Европе в этом году на 15%, в то время как автомобильные перевозки теряют лишь доли процентов.

Железнодорожные операторы призывают отказаться от запланированного увеличения сбора за износ путевой инфраструктуры. Они отмечают, что сбор призван стимулировать закупку операторами современного подвижного состава, однако фактически он никак не ускоряет модернизацию вагонного парка, поскольку срок службы грузовых вагонов составляет 20-30 лет, и размер сбора слишком невелик по сравнению со стоимостью вагона. Они также просят продлить действие скидок на электроэнергию.

Источник: infranews.ru, 01.09.2023

СМА сняло часть возражений против покупки бизнес-блока Thales компанией Hitachi Rail

Британское ведомство по рынкам и конкуренции Competition and Markets Authority (СМА) продолжает процедуру изучения сделки по продаже бизнеса ЖАТ французской компанией Thales за 1,7 млрд евро японской Hitachi Rail. В июне 2023 г. СМА сообщило, что сделка ухудшит условия конкуренции в двух сегментах британского рынка железнодорожной техники: систем ЖАТ для магистральных линий и систем управления движением поездов по радиоканалу (СВТС) для метрополитенов и других систем городского рельсового транспорта.

В конце августа 2023 г. СМА в специальном пресс-релизе признало, что расследовательская группа пришла к выводу об отсутствии угрозы для конкуренции на британском рынке систем СВТС в краткосрочной и среднесрочной перспективе в случае завершения этой сделки. Системы СВТС внедряются на линиях метрополитена Лондона с участием двух поставщиков – компаний Siemens и Thales. В новом пресс-релизе СМА указывается, что Hitachi Rail не способна конкурировать с этими компаниями при реализации столь масштабных и сложных проектов.

Вместе с тем СМА подчеркивает, что данные выводы исследовательской группы не распространяются на рынок систем ЖАТ для магистральных железных дорог. Между тем на этом рынке доминируют компании Siemens и Alstom. Заключительный доклад СМА относительно сделки между Thales и Hitachi ожидается в начале октября 2023 г.

Источник: railtechnologymagazine.com, 31.08.2023 (англ. яз.)

Вагоны неподъемно подорожали

На фоне резкого роста цен на вагоны и снижения маржинальности оперирования после повышения ключевой ставки ЦБ некоторые операторы приостанавливают закупку парка. Цены на типовые полувагоны превысили 5 млн руб., на цистерны и минераловозы – 6 млн руб., отмечают эксперты, и это несмотря на снижение стоимости стали. Причина – рост издержек в вагоностроении, особенно на оплату труда, поскольку у основных предприятий сейчас не хватает порядка 15% от необходимого штата. При этом парк на сети уже превысил 1,3 млн единиц, что является историческим рекордом. После повышения ставки ЦБ в августе до 12% среднесуточный лизинговый платеж за полувагон стал выше среднего показателя ставки аренды по действующим долгосрочным договорам, следует из отчета Центра ценовых индексов (ЦЦИ) Газпромбанка. Это усложнило пополнение парка подвижного состава для операторов, и так неохотно идущих на закупку вагонов из-за высоких цен.

Один из крупных участников рынка говорит, что пока не видит общего превышения лизинговых ставок над арендными, но допускает это «для отдельных компаний». Другой, напротив, подтверждает сокращение маржинальности перевозок при сохраняющихся высоких ставках. Аналитик ЦЦИ Газпромбанка Роман Шагалов отмечает, что многие перевозчики хотели бы нарастить парк полувагонов, но временно приостанавливают его пополнение: «Операторы не рискуют покупать новые вагоны по текущим ценам, потому что срок окупаемости слишком большой и может достигать 15 лет».

Внутренние цены на сталь за первое полугодие снизились на 20-25% год к году, но это не привело к коррекции цен на вагоны, говорится в отчете ЦЦИ, поскольку за первое полугодие производственные издержки в машиностроении выросли на 10%. «Согласно данным по ряду вагоностроительных заводов, цены предложения на новые полувагоны достигли 5 млн руб. без НДС», – сообщается в отчете. Вместе с тем парк на сети достиг беспрецедентных объемов – в июле, следует из раскрытия информации ОАО РЖД, он составил 1,3 млн единиц, что является историческим рекордом. За последние пять лет парк грузовых вагонов увеличился на 188 тыс. единиц, или на 16,9%, сообщал в августе заместитель гендиректора ОАО РЖД Михаил Глазков. По его словам, на сеть поступает в три раза больше новых вагонов, чем выбывает по сроку службы, ежедневно 47 тыс. вагонов простаивают на путях общего пользования более трех суток. По оценке ИЭРТ, сообщало ОАО «РЖД», профицит рабочего парка на сети – 190,3 тыс. вагонов. Но производство подвижного состава

растет. В первом полугодии, по данным Росстата, оно увеличилось на 5,9%, до 28,5 тыс. единиц.

Вывод о том, что оборот вагона замедляется потому, что частные собственники закупили слишком много вагонов, не подтверждается статистикой, уточняет эксперт института экономики и регулирования инфраструктурных отраслей ВШЭ Фарид Хусаинов в своей статье. По его мнению, рост парка стал производным от роста грузооборота, а тот, в свою очередь, – от дальности перевозок. «Если бы парк не рос с той скоростью, которую мы видели, вагонов бы хронически не хватало», – отмечает он. Ситуация «совершенно беспрецедентная», говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров: с текущими ставками аренды и уровнем ключевой ставки закупки по большинству видов вагонов были бы экономически эффективны при ценах на вагоны конца 2022 года, однако для вагонов с поставкой в 2024 году они выросли более чем на 40%. Эксперт уточняет, что большинство вагоностроителей законтрактованы как минимум на первую половину 2024 года, а некоторые – на весь год. Цена очень востребованных сейчас нефтебензиновых цистерн – от 6-6,5 млн руб. без НДС, причем свободных мощностей нет не только в России, но и в Белоруссии, минераловозов – от 6 млн, типовых полувагонов – от 5 млн руб. Господин Бурмистров отмечает, что при этом у заводов резко возросли затраты на оплату труда, подстегиваемые дефицитом персонала: так, у четырех крупнейших предприятий сейчас не хватает более 5 тыс. человек, или до 15% от потребной численности штата. Причина дефицита в оттоке кадров в оборонный сектор, в логистику, а также в эффекте от мобилизации и контрактной службы в вооруженных силах, отмечает он. Цены контрактов, уточняет господин Бурмистров, сейчас «индикативные», поскольку в 2024 году будут проиндексированы на инфляцию и с учетом роста цен на металл.

Источник: wagon-cargo.ru, 04.09.2023

«Трансмашхолдинг» и «Синара – Транспортные Машины» опубликовали финансовые результаты 1-го полугодия 2023

«Трансмашхолдинг» (ТМХ): консолидированная выручка производителя по итогам полугодия по отношению к аналогичному периоду 2022 г. выросла на 21,7% и составила 160,3 млрд руб., себестоимость реализации – 141,8 млрд руб. (+25,7%). Продажи локомотивов принесли производителю 46,7 млрд руб. (+18,9%), продажи вагонов метро – 22,3 млрд (+50,9%), прочего подвижного состава – 33,6 млрд руб. (+37,0%). По итогам периода ТМХ

фиксирует чистую прибыль в 4,2 млрд руб. против убытка в 14,2 млрд руб. годом ранее.

«Синара – Транспортные Машины» (СТМ). В первом полугодии 2023 г. производитель получил консолидированную выручку в 40,8 млрд руб. (-5,2% к 1-му полугодю 2022 г.). Себестоимость реализации составила 35,5 млрд руб. (-0,7%). По итогам полугодия СТМ фиксирует убыток в 2,2 млрд руб. (в 1-м полугодии 2022 г. у машиностроителя был убыток в 0,5 млрд руб.).

Источник: rollingstockworld.ru, 30.08.2023

АУГА начинает подготовку к продаже 35% «Узтемирйулконтейнер» (Узбекистан)

Агентство по управлению госактивами объявило о начале конкурса по отбору консультантов для приватизации части госдоли в компании «Узтемирйулконтейнер».

На продажу планируется выставить пакет в 35% акций фирмы. От консультанта требуется провести анализ рынка железнодорожных контейнерных перевозок, опыт приватизации предприятий этой сферы в других странах и подготовить план продажи.

Консультант должен будет изучить актив и предоставить предложения по увеличению его инвестиционной привлекательности. Также от него ожидается подготовка маркетинговых материалов, координация с потенциальными покупателями и сопровождение сделки.

Подать заявку могут как отдельные компании, так и консорциумы (с указанием старшего партнёра). Рекомендуется указать информацию об опыте проведения аналогичных сделок, в том числе в СНГ.

О компании: АО «Узтемирйулконтейнер» было учреждено в 2002 году как специализированное дочернее предприятие «Узбекистон темир йуллари». Оно оказывает услуги, связанные с организацией контейнерных грузоперевозок по территории Узбекистана.

В программе приватизации, утверждённой президентом в марте, обозначена продажа принадлежащей УТЙ доли в «Узтемирйулконтейнер». Кроме того, 4% акций оператора контейнерного парка планируется реализовать через «народное IPO».

Ранее Spot писал, что контрольный пакет «Узпромстройбанка» поручено приватизировать до конца 2024 года.

Источник: advis.ru, 01.09.2023

ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ

Провозную способность Восточного полигона доведут почти до 200 млн т к 2028 году

Как сообщается на сайте института «Дальгипротранс», проектировщики приступили к проектно-изыскательским работам в рамках новой инвестпрограммы «Увеличение провозных способностей Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей до 197 млн т в год к 2028 году с целью вывоза дополнительного объема угля из Эльгинского месторождения». Речь по сути идет о III этапе программы модернизации Восточного полигона.

Напомним, что II этап проекта предполагается завершить к 2025 году. По его итогу провозная способность железнодорожной инфраструктуры по направлению к тихоокеанским портам и пограничным переходам составит 180 млн т в годовом выражении.

Погрузка с Эльгинского месторождения в Якутии постепенно растет. В 2022-м она выросла на 18,3% к 2021 году, до 17,3 млн т. В 2025 году планируется ввести в эксплуатацию участок железной дороги, как путь необщего пользования, от угольного разреза к новому порту на побережье Охотского моря.

Очевидно, что в первые годы эксплуатации переключить весь объем отправок угля на новое направление будет невозможно, поскольку создание инфраструктуры ООО «Порт Эльга» пройдет в несколько этапов. На первом терминал сможет переваливать 5 млн т угля в год, в дальнейшем он будет выходить на отгрузку в 12 млн, 20 млн и 30 млн т.

Источник: rzd-partner.ru, 04.09.2023

Железную дорогу до порта Славянка предложили строить китайским инвесторам

В Приморском крае накануне состоялась встреча администрации региона с руководством Транспортно-инвестиционной корпорации провинции Хэйлуцзян. Об этом пишет Корабел.ру.

Во время встречи с делегацией бизнесменов заместитель председателя правительства региона Валерий Прокопчук обозначил ряд проектов, в которые могут включиться китайские партнеры.

В частности, китайской стороне предложено рассмотреть возможность прокладки железнодорожных путей от погранпереходов до портов в Хасанском

округе. Немаловажным для трансграничного сотрудничества было бы и создание дополнительной железнодорожной ветки по маршруту Пограничный – Суйфэньхэ – порт Славянка.

Заместитель председателя правления корпорации Сунь Сюэфэй назвал предложенные проекты масштабными и важными для обоих государств. Также он подчеркнул большую заинтересованность приморской стороны в развитии отношений между территориями, сообщает пресс-служба правительства Приморского края.

«Проекты интересны для нас, мы в ближайшее время их детально изучим, чтобы принять не только окончательное решение, но и определить пути возможной их реализации. Для этого создадим группу специалистов для совместной работы в этом направлении», – подчеркнул Сунь Сюэфэй.

Источник: rzd-partner.ru, 01.09.2023

Ход строительства Тихоокеанской железной дороги и терминала «Эльга»

Губернатор Хабаровского края Михаил Дегтярев проинспектировал ход строительства Тихоокеанской железной дороги и угольного морского терминала «Эльга» в Тугуро-Чумиканском районе. Масштабные работы по возведению самой протяженной в современной России частной железнодорожной магистрали идут в соответствии с утвержденным графиком, сообщает пресс-служба главы края.

Процесс строительства железнодорожной магистрали и угольного терминала губернатор оценил как сверху, совершив облет площадок, так и на земле, побывав на будущих причалах порта Эльга и проехав участок пути вдоль прокладываемой ТЖД начиная с ее нулевого пикета.

По словам М.Дегтярева, проект родился практически на салфетке в 2021 году на Петербургском международном экономическом форуме. «Первые рабочие сюда зашли в феврале 2022 года, – сказал он. – Здесь была непроходимая тайга: не было ни порта, ни поселка – ничего».

«Прошло всего полтора года, а уже проложено более 200 км железной дороги, подготовлена насыпь уже почти для 350 км путей», – отметил губернатор края.

На склад доставлены необходимые материалы, шпалы, рельсы, оборудование, техника. На стройке занято свыше 3 тыс. человек с обеих сторон – и со стороны Республики Саха (Якутия), и с мыса Манорский Хабаровского края.

На угольном терминале сейчас в работе четыре основных конструкции. Это ледозащитное сооружение – от сильного волнения, штормов и размывов, причал №1. Также отсыпается площадка причала №2. В планах – создание площадки под складирование угля.

«Дорога – первая почти за 150 лет, частная. Она нам даст около 4 тыс. рабочих мест: и здесь, и в порту. Общий объем перевалки груза составит 30 млн тонн в год», – пояснил глава края.

Железнодорожная магистраль строится на частные средства. Общий объем инвестиций превышает 120 млрд рублей. М. Дегтярев подчеркнул, что самое главное, что отсюда край получает доступ к Российским железным дорогам.

«Потому что Эльгинское месторождение связано частной железной дорогой с БАМом через станцию Улак, – уточнил он. – Поэтому здесь тоже можно сесть на тепловоз и доехать до Москвы. Если посмотреть по карте, то получается трезубец: южная пика – Транссиб, средняя – БАМ, северная – ТЖД».

Помимо этого, Тихоокеанская железная дорога открывает доступ к полезным ископаемым, которыми богата местная территория Тугуро-Чумиканского района. «Здесь есть все, но все же ключевое – в 150-200 км отсюда находится Мильканское железнорудное месторождение. После запуска порта и Тихоокеанской железной дороги, приступим к его освоению. Планируем там построить мощный ГОК, а на берегу Охотского моря – Тихоокеанский металлургический комбинат», – резюмировал губернатор.

Источник: uk42.ru, 01.09.2023

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

Железная дорога Шаламче-Басра будет завершена через два года

Первый вице-президент Ирана заявил, что проект железной дороги Шаламче – Басра вступит в эксплуатацию в течение следующих двух лет при сотрудничестве Ирана и Ирака, выразив надежду, что этот гигантский железнодорожный проект станет источником благословения для двух соседних стран.

Мохаммад Мохбер прибыл в юго-западную провинцию Хузестан для участия в церемонии открытия строительства железной дороги Шаламче –

Басра. В мероприятии также принял участие премьер-министр Ирака Мохамед Шиа аль-Судани.

Мохбер назвал железную дорогу Шаламче – Басра стратегическим проектом для Ирана и Ирака, который может привести к серьезным изменениям в регионе Западной Азии, сообщает информационное агентство FARS.

Помимо соединения железных дорог двух стран, железная дорога Шаламче – Басра выступает дополнением к международным транспортным маршрутам, подчеркнул Мохбер.

Всем региональным и внерегиональным странам необходимы два транспортных коридора Север-Юг и Восток-Запад, сказал он, добавив, что этот проект является одним из дел, которые уже давно стоят на повестке дня правительств Ирана и Ирака.

Железная дорога Шаламче – Басра протяженностью 32 км соединит Иран со Средиземноморьем (Иорданией и Сирией), отметил вице-президент.

Мохбер подтвердил, что этот гигантский железнодорожный проект выйдет на максимальную мощность в течение следующих двух лет.

Источник: iran.ru, 04.09.2023

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА

В норвежском Бергене открыт электрифицированный мультимодальный терминал

Bane NOR – оператор инфраструктуры железных дорог Норвегии завершил реконструкцию мультимодального терминала Нюгордстанген, расположенного рядом с железнодорожным вокзалом на юго-востоке Бергена (Норвегия). Терминал спроектирован для эксплуатации без загрязняющих атмосферу выбросов: он принимает на путях увеличенной длины грузовые поезда, ведомые электровозами; электрические подъемно-транспортные машины с аккумуляторами обеспечивают перевалку автотранспортных единиц и контейнеров. Для рефрижераторных контейнеров предусмотрена возможность подключения к устройствам электроснабжения.

До реконструкции контейнеры на терминал поступали по автомобильной и железной дорогам. Увеличенная вдвое перерабатывающая способность электрифицированного терминала позволит отказаться от 40 тыс. рейсов автотранспорта в год в коридоре Осло – Берген.

Терминал занимает вторую позицию в стране по объему переработки грузов, его обслуживают грузовые операторы CargoNet, Onrail и Axxess Logistics.

Источник: zdmira.com, 04.09.2023

DHL выступает за переход экспресс-перевозок на железнодорожный транспорт

DHL опубликовала отчет, в котором выступает за перевод экспресс-перевозок с автомобильного транспорта на железнодорожный. В докладе уже подчеркивалась желательность изменения вида транспорта. Теперь, в специальной статье, посвященной этой теме, компания изложила некоторые параметры, которые позволят осуществить эти амбиции. Компания заявляет, что железнодорожные перевозки уже давно являются частью логистической структуры. Почти все страны хотят увеличить объемы железнодорожных грузоперевозок, чтобы способствовать переходу на экологически безопасные перевозки. В настоящее время предпринимаются усилия по отправке большего количества посылок по железной дороге, и отрасль обращает на это внимание, сообщает газета.

В подтверждение отчета Великобритании некоторые операторы уже пытаются вернуть легкую логистику в железнодорожные перевозки. Начинаящие компании, такие как Varamis Rail, и признанные игроки, такие как InterCity RailFreight, активно реализуют стратегии по укреплению позиций железных дорог в отрасли. Эта растущая тенденция привлекла внимание других операторов, которые тщательно оценивают свой выход на рынок. Узнаваемые имена, такие как Royal Mail, демонстрируют нестабильное взаимодействие с железнодорожным транспортом, вплоть до управления собственным парком электропоездов.

Исторически железнодорожные перевозки были неотъемлемой частью логистических операций. Однако DHL в своей статье «Устойчивое развитие – выгодно отправлять посылки по железной дороге» отмечает, что тенденция к увеличению объемов железнодорожных грузоперевозок набирает обороты. Они говорят, что страны во всем мире стремятся принять устойчивые транспортные решения. В настоящее время предпринимаются усилия по интеграции железнодорожного транспорта в доставку посылок, и отрасль в целом внимательно наблюдает за этими событиями. Хотя появление и расширение железных дорог сыграло важную роль в революции в сфере путешествий и судоходства, в отчете DHL утверждается, что во второй

половине двадцатого века автомобильные и воздушные перевозки получили распространение благодаря их гибкости и экономической эффективности.

По данным DHL в Европе, конкурентоспособность железнодорожного транспорта значительно снизилась. Это заявление получает признание в Великобритании, где государственная компания British Rail постепенно ушла с рынка, а в эпоху приватизации 1990-х годов движение транспорта прекратилось. Тем не менее, происходит смена парадигмы: новый взгляд на легкие товары на экспресс-скоростях. Эксперты и наблюдатели утверждают, что эта трансформация сулит хорошие новости как для торговли, так и для окружающей среды, говорится в документе DHL.

Одним из ярких примеров этого сдвига можно наблюдать в хорошо налаженном регулярном прямом железнодорожном сообщении, соединяющем Китай и Европу. Новый Шелковый путь уже почти десять лет является надежным железнодорожным сообщением. Трансъевразийские железнодорожные перевозки развивались, чтобы удовлетворить растущий спрос на быстрые и экономичные варианты доставки. Услуги доходят даже до Великобритании. Железнодорожный транспорт оказался более быстрым, чем морской транспорт, и более экономически эффективным, чем воздушный транспорт. Примечательно, что Европейский Союз и многие государства-члены поставили амбициозные цели по увеличению железнодорожных грузоперевозок в Европе.

В Великобритании стимул исходит от законодательства, обязывающего сократить выбросы углекислого газа до нулевого уровня к 2050 году (ранее в Шотландии). Тем временем ЕС стремится достичь 30% грузовых перевозок по железной дороге к 2030 году. Это высокая цель, учитывая нынешний показатель в 20%. Хотя достижение этого показателя представляет собой сложную задачу, требующую ежегодного роста примерно в 6%, эксперты утверждают, что быстрые решения могут ускорить прогресс. Модернизация существующих грузовых объездных маршрутов и потенциальная возможность осуществления до 200 ежедневных рейсов на ключевых маршрутах, таких как 805-километровая Каноненбан, бывшая военная железнодорожная линия между Берлином и Мецем, дают представление о преобразившемся ландшафте.

Осуществление этого перехода требует существенного изменения парадигмы. Транспортная отрасль сталкивается с проблемой перекалибровки режимов работы. Несмотря на сложности, этот шаг необходим для ограничения выбросов парниковых газов. Железнодорожные перевозки становятся самым чистым и экологически безопасным видом крупнотоннажных перевозок. «Используя для таких перевозок электроэнергию, производимую экологически устойчивыми методами, мы можем предложить услуги железнодорожных грузоперевозок, полностью безуглеродные», – говорит Сигрид-Эвелин Никутта,

генеральный директор DB Cargo в Германии, цитируемая в документе. Однако путь вперед отмечен многогранными предпосылками, включая более быстрые грузовые вагоны для легких грузов, расширение инфраструктуры, усовершенствование железнодорожных линий, оптимизацию процессов строительства и расширения железнодорожных сообщений, а также оптимизированные интерфейсы погрузки между грузовиками и поездами.

Таким образом, несмотря на стремление обеспечить быструю доставку посылок внутри Великобритании, железная дорога создает и некоторые проблемы.

Источник: infotrans.by, 01.09.2023

Новая сортировочная станция открыта в порту Новый Орлеан

Оператор железной дороги NOPB сообщил о завершении проекта расширения железнодорожной инфраструктуры Нового Орлеана, важнейшего логистического хаба США в устье Миссисипи.

Новая сортировочная станция France Road Railyard, расположенная вдоль Индустриального канала в Новом Орлеане, является частью проекта по расширению мощности железнодорожной инфраструктуры в районе порта Новый Орлеан стоимостью 18,2 млн долл. США. Грузовая станция имеет пять путей и вмещает 220 грузовых вагонов.

NOPB – это железная дорога III класса, которая обслуживает порт Новый Орлеан, промышленные предприятия в районе города и напрямую соединяется с шестью железными дорогами I класса, формируя единую сеть железных дорог протяженностью более 200 тыс. км.

В США действует классификация железных дорог, делящая операторов на 3 класса. Критерием является годовая выручка. К I классу относятся операторы железных дорог с выручкой свыше 500 млн долл. США, для II класса порог сейчас составляет около 40 тыс. долл. США.

Источник: infranews.ru, 31.08.2023

В портах Восточного побережья США зафиксирован существенный рост объемов

В июле 2023 г. в портах на Восточном побережье США, входящих в состав Администрации портов Нью-Йорка и Нью-Джерси (Port Authority of New York and New Jersey), зафиксирован самый высокий с октября 2022 г.

месячный объем перевалки грузов, который составил 725,5 тыс. TEU. Это на 16,2% превышает уровень июня 2023 г. и на 9,5% – июля 2019 г.

Столь высокий результат обусловлен существенным приростом перевозок таких грузов, как одежда, игрушки и спортивное оборудование. В совокупности их объем вырос на 40%.

Тем временем результаты работы портов Западного побережья в июле 2023 г. оказались заметно хуже. Так, порт Лос-Анджелеса объявил о падении в июле 2023 г. объема переработки контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте на 26% по сравнению с тем же периодом 2022 г.

Источник: zdmira.com, 04.09.2023

Восточная железная дорога Японии испытала грузоперевозки на Синкансэнах

Пробный запуск перевозки грузов на сверхскоростных поездах Синкансэн испытала восточная железнодорожная компания Японии (JR East), 31 августа передает телеканал NHK.

Сообщается, что этот шаг вызван стремлением компаний компенсировать дефицит водителей грузовиков при перевозке грузов между префектурами. Теперь поезд, нагруженный 750 ящиками товаров, отправился из города Ниигата в столицу Японии Токио.

«Сверхскоростные поезда Синкансэн быстры, пунктуальны и надежны в любых погодных условиях», – заявил представитель JR East Такако Цуцумигути. Он добавил, что компания намерена использовать эти особенности.

Предполагается, что компания изучит результаты такой работы и постарается найти лучший способ начать коммерческую деятельность на рынке грузоперевозок.

Среди перевезенных товаров оказались местные соевые бобы эдамаме. После прибытия в Токио их перегрузили в грузовики и повезли по супермаркетам и другим местам распространения в окрестностях Токио.

Сверхскоростные поезда подобного класса использовались для перевозки грузов на заре своего существования, однако впоследствии перешли исключительно на перевозку пассажиров. Японские железнодорожники вновь вернулись к идее транспортировки грузов во время пандемии, когда правительство призывало жителей страны избегать ненужных поездок между префектурами.

В конце лета 2020 года JR East также использовала некоторые вагоны своих поездов для доставки грузов. Аналогичные шаги в 2021 году предпринимали железные дороги Хоккайдо и Западная железная дорога Японии.

Источник: по материалам ИА Красная Весна, 31.08.2023

Китай просит поставлять больше казахстанской пшеницы зерновозами

Национальная компания КТЖ прокомментировала ограничения на перевозку казахстанского зерна в Китай контейнерами. Она связана с проведением ремонтных работ на станции Алашанькоу, при этом поставки зерновозами будут продолжены.

«Китайская сторона уведомила о проводимой модернизации контейнерного терминала на станции Алашанькоу и просит временно увеличить объемы перевозок зерновых грузов в зерновозах и крытых вагонах и нарастить грузопотоки через переход Алтынколь – Хоргос», – сообщили в КТЖ.

В компании также проинформировали, что перевозка зерна из Казахстана в Китай с сентября 2022 по июнь 2023 года к аналогичному показателю предыдущего сезона выросла в 4 раза и составила 1,1 млн тонн. Из общего объема 78% (844 тыс. тонн) транспортировано в контейнерах.

Погрузка продуктов перемола в КНР за этот период увеличилась в 3 раза, до 344 тыс. тонн. Весь этот объем перевезен в контейнерах.

Через переход Алтынколь – Хоргос погрузка зерна выросла в 200 раз, продуктов перемола – в 6,5 раза, уточнили в нацкомпании.

Напомним: руководство КТЖ приняло решение запретить на 10 дней, с 1 по 10 сентября, прием к перевозке грузов в контейнерах (зерно, продукты перемола, отруби, семена масличных и жмыхи) со всех станций Казахстана в направлении КНР через Достык.

Казахстан ранее договорился о том, что Китай будет принимать по два состава зерновозов в сутки. То есть, в среднем Казахстан может отправлять в Поднебесную около 200 тыс. тонн зерна в месяц.

Источник: forbes.kz, 30.08.2023

Компания SWIFT запустила контейнерный сервис по доставке в Россию японских автомобилей из Китая

Китайско-российский логистический оператор SWIFT запустил контейнерный сервис из Китая в Россию через железнодорожный мостовой пункт пропуска Нижнеленинское – Тунцзян в Еврейской автономной области. Об этом рассказали в компании, уточнив, что новый сервис будет в основном ориентирован на доставку в Россию японских автомобилей.

Первый поезд из 124 TEU, груженых японскими автомобилями Mazda, отправился из китайского города Шэньян провинции Ляонин назначением на подмосковные Электроугли на прошлой неделе. После завершения тестовой перевозки логистический оператор планирует отправлять поезда по новому маршруту 1 раз в месяц, «дальнейшее наращивание частоты сервиса будет во многом зависеть от спроса со стороны клиентов компании, сообщили в компании SWIFT.

Как ранее сообщалось, построенный в 2022 году мостовой переход Нижнеленинское – Тунцзян изначально планировалось использовать только для поставок российского угля и руды в адрес предприятий, расположенных на севере Китая. Однако в январе текущего года ОАО «РЖД» сообщали о том, что пункт пропуска оставался недозагруженным.

Контейнерные отправки через железнодорожный пункт пропуска начались только в конце июля текущего года с запуска регулярного контейнерного сервиса «РЖД Бизнес Актив».

SWIFT Transport Group основана в китайском городе Тяньцзинь в 2007 году, специализируется на мультимодальных контейнерных перевозках между Китаем и Россией, а также предлагает внутрироссийские сервисы. Собственный парк контейнеров SWIFT составляет более 25 тыс. TEU.

Источник: infranews.ru, 04.09.2023

На востоке есть резервы для увеличения пропуска поездов

На сети есть способы ускорения оборота вагонов. Действует отработанная технология заадресации порожних вагонов на Кузбасс с оперативным распределением по станциям погрузки. Внедрены в практику тяжеловесные поезда весом 7100 т, обеспечен максимальный уровень технической маршрутизации массовых грузов, введены увеличенные безосмотровые участки следования вагонов.

Это дало дополнительный эффект. Но, вероятно, сегодня уже исчерпаны технологические возможности роста.

Кроме того, за 10 лет ОАО «РЖД» реализовали большую инвестиционную программу, чтобы обеспечить рост объемов по Восточному полигону. Провозная способность возросла в 1,6 раза (2013-2022 гг.) до 158 млн т к концу 2022 года. Построены и реконструированы станции, главные пути, закуплено более тысячи магистральных локомотивов.

При этом в 2022 году резко изменилась структура вагонопотока на восток. В этом направлении поехали грузы, которые ранее не следовали в таких объемах, а отправлялись в ЕС (контейнеры, продовольствие, бумага, продукция нефтехимии и пр.).

В результате усилились возникшие уже в 2018 году сложности возврата вагонов с востока (простаивало до 4 тыс. порожних вагонов в сутки). Кроме того, возросла нагрузка на Западно-Сибирскую дорогу в части транзита груженых и порожних вагонов, в корреспонденции между Центром и Дальним Востоком.

Возможное решение состоит в развитии перерабатывающих мощностей Восточного полигона. Цель – организовать формирование и накопление порожних маршрутов из отдельных родов подвижного состава. Это снизит нагрузку на станции в регионах зарождения груза: Кузбассе, Хакасии, Якутии.

Источник: rzd-partner.ru, 04.09.2023

Неравная конкуренция выставляет барьеры на пути танк-контейнеров

Производство универсальных и специализированных контейнеров для жидких и газообразных грузов тормозит неравные условия конкуренции, об этом заявляет Союз «Объединение вагоностроителей». Отмечают два наиболее критических барьера.

Импортный танк-контейнер, бывший в употреблении, от отечественного почти не отличается: и тот и другой на сеть выпускают на одинаковых условиях: подвижной состав для жидких и газообразных грузов проходит освидетельствование через пять лет, а затем каждые 2,5 года. А вот с новыми общих правил нет. Отечественный танк-контейнер, в отличие от импортного, должен пройти сертификацию в соответствии с ТР ТС 032/2013, а импортный – сертификацию не проходит. Впрочем, у импортного нет и требования к назначенному или расчетному сроку службы, а у отечественного – есть. Обязателен к указанию в паспорте сосуда по ТР ТС 032/2013. Впрочем, и у импортного, и у отечественного при периодическом освидетельствовании проводят все виды испытаний и толщинометрию. И только по результатам принимается решение о дальнейшем допуске к перевозке.

Со слов Евгения Семенова, исполнительного директора Союза «Объединение вагоностроителей», климатическое решение у отечественного танк-контейнера предусматривает эксплуатацию при минус 60 градусов, иностранного производства готов гарантировать перевозку только при минус 40.

Удивительно, но для всех танк-контейнеров, импортируемых из-за рубежа, нет общего кода ТН ВЭД. А это значит, нет четкой таможенной статистики по контейнерам с разбивкой по типам.

«Если говорить конкретно про танк-контейнеры, то в результате того, что действует общий код ТН ВЭД на все контейнеры, при прохождении таможи сертификат соответствия ТР ТС 032/2013 в отношении танк-контейнеров даже не проверяется, что, на наш взгляд, напрямую влияет на уровень безопасности железнодорожного движения» – говорит Евгений Семенов.

Если танк-контейнеры получают уникальный код ТН ВЭД и их включают в документы Коллегии ЕЭК от 22.01.2019 г. № 12 (в перечень продукции, в отношении которой подача таможенной декларации сопровождается представлением документа об оценке соответствия требованиям ТР ТС 032/2013), то иностранным производителям танк-контейнеров придется так же, как и российским сертифицировать товар на соответствие требованиям ТР ТС 032/2013, а это значит, что рынок получит равные условия конкуренции.

«По данному направлению Союзом ОВС подготовлено письмо в адрес Минпромторга России с нашими предложениями по разделению общего кода на контейнеры на уникальные коды с учетом специализации контейнеров», – говорит Евгений Семенов.

Однако в Россию почти в 75% танк-контейнеров приходят как тара с грузом. То есть с него таможенная пошлина не взимается, а необходимость возврата отсутствует.

«В результате отечественный рынок наполняется импортной продукцией. А поскольку требования в отношении последних занижены, это позволяет иностранной продукции выгодно выигрывать в стоимости реализуемого товара», – резюмирует Евгений Семенов.

Источник: rzd-partner.ru, 04.09.2023

Ростовская область в 2023 году впервые экспортировала зерно в Кению

Новым направлением экспортных перевозок зерна из Ростовской области в 2023 году стала Кения, сообщил начальник Северо-Кавказского территориального центра фирменного транспортного обслуживания

ОАО «РЖД» Тимур Сушков на совещании. По его словам, зерно туда было отправлено через порт Туапсе.

«Динамичное развитие внешнеэкономических связей региона способствует росту объемов перевозок, и мы в первую очередь заинтересованы в укреплении экспортного потенциала Ростовской области», – сказал Сушков в понедельник в ходе совещания РЖД по вопросу перевозок экспортных грузов и перспектив развития логистических маршрутов.

Вместе с тем, экспортные перевозки зерна со станций региона возросли относительно аналогичного периода прошлого года на 40,8% за счет увеличения перевозок через припортовые терминалы Новороссийска и Туапсе в Египет.

За 7 месяцев текущего года также возросли перевозки продукции зерноперерабатывающего комплекса. Так, погрузка на экспорт продуктов перемола выросла в 2,4 раза и составила более 11 тыс. тонн. Перспективными рынками для мукомольной продукции стали Таджикистан, Афганистан и Китай.

Он добавил, что перевозки сельскохозяйственной техники за 7 месяцев текущего года также возросли в 2,4 раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, что связано с увеличением спроса со стороны Казахстана и Монголии.

С начала года объемы контейнерных перевозок продукции ростовских предприятий на экспорт составили порядка 35 тыс. тонн, что в 3,5 раза выше уровня аналогичного периода прошлого года.

Отмечается, что в регионе действует 17 грузовых терминалов, в том числе 4 контейнерных площадки, большая часть из них оснащена необходимым оборудованием и инфраструктурой. В конце 2022 года после модернизации был открыт грузовой терминал на станции Ростов-Западный, который является крупнейшим в регионе, позволяет увеличить возможность отправки и наращивать объемы переработки.

Источник: interfax.ru, 04.09.2023

Кузбасс будет развивать инфраструктуру железнодорожных контейнерных перевозок

Кузбасс планирует развивать инфраструктуру железнодорожных контейнерных перевозок, сообщает правительство региона со ссылкой на губернатора Сергея Цивилева.

«Правительство Кузбасса планирует развивать терминальную инфраструктуру для обработки контейнеров на территории региона. Соответствующие проекты, в том числе строительство транспортно-логистического центра, обсудили руководители профильных министерств и ведомств с председателем совета директоров Группы компаний «Дело» Сергеем Шишкаревым», – говорится в сообщении.

Строительство транспортно-логистического центра станет значительным фактором улучшения логистики железнодорожных контейнерных перевозок в Кузбассе. Кроме того, благодаря реализации проекта будут созданы новые рабочие места.

Отмечается, что развитие терминальной инфраструктуры отвечает задачам повышения эффективности логистики, балансировки импортно-экспортных потоков и удовлетворения спроса на перевозки контейнеров, как в границах региона, так и на полигоне Западно-Сибирской железной дороги. В настоящее время министерство транспорта Кузбасса разрабатывает дорожную карту по подготовке условий для запуска таких проектов.

«Кузбасс – важный грузообразующий регион, который обладает высоким потенциалом контейнеризации и может стать крупным перевалочным пунктом для перевозки импорта с Дальнего Востока. ГК «Дело» со своей стороны заинтересована в развитии контейнерной логистики в стране и оптимизации использования мощностей железных дорог в условиях дефицита провозной способности», – приводятся в сообщении слова Сергея Шишкарева.

В рамках Петербургского международного экономического форума 2023 года ГК «Дело» и делегация Кузбасса подписали соглашение о сотрудничестве, которое предусматривает совместную работу по повышению конкурентоспособности железнодорожных контейнерных перевозок, а также уровня контейнеризации грузов в регионе.

Источник: ria.ru, 01.09.2023

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

Франция больше не хочет продавать дешевые авиабилеты по 10 евро

Французский министр транспорта выступил с инициативой прекратить продажу дешевых авиабилетов по 10 евро.

Предложение действительно не только для национальных авиаперевозчиков, но и для всего пространства еврозоны. Чиновник связывает перемены с экологическим переходом.

Министр транспорта Франции предложил прекратить продажу авиабилетов по низким ценам под предлогом защиты окружающей среды, пишут зарубежные СМИ со ссылкой на издание L'Obs.

Глава Минтранса Франции Клеман под предлогом защиты экологии хочет объявить борьбу дешевым авиаперелетам.

По мнению чиновника, летать за 10 евро, в то время когда экологии наносится непоправимый ущерб просто непозволительно.

Клеман считает справедливым, когда отрасль, загрязняющая окружающую среду, облагается соответствующим налогом, что позволит правительству инвестировать в экологию.

Французское правительство, согласно проекту бюджета, намерено ввести дополнительные налоги не только в авиации, но также в автомобильных перевозках в 2024 году.

Вырученные средства во Франции планируют направить на развитие железнодорожного транспорта, который генерирует не так много выбросов, ведущих к парниковому эффекту.

Источник: belnovosti.by, 02.09.2023

В 2024 г. Eastern и Oriental Express вернется на маршрут Сингапур – Малайзия

В 2024 г. после 4-х летнего перерыва поезд класса люкс Eastern & Oriental Express вернется с двумя новыми маршрутами из Сингапура в Малайзию.

Поезд Eastern & Oriental Express отправится с сингапурского вокзала Вудлендс и проследует через Малайзию с остановками в Пенанге и Таман-Негаре. Новые маршруты знаменуют собой официальное возвращение бренда в Юго-Восточную Азию после приостановки работы из-за Covid-19.

Ожидается, что после запуска рейсов Сингапур-Малайзия в 2024 г деятельность Eastern & Oriental Express расширится до Бангкока и Таиланда.

По словам представителя отрасли, Keretapi Tanah Melayu Bhd (КТМВ) ведет переговоры с владельцем бренда о расширении количества маршрутов для укрепления железнодорожной отрасли и возрождения туризма в стране.

КТМВ сотрудничает с Eastern & Oriental Express с 1991 г. Поезд класса люкс дебютировал в Юго-Восточной Азии в 1993 г., перевозя пассажиров из Сингапура в Бангкок.

Компании Hitachi и Nippon Sharyo разработали поезд в Японии в 1972 г., в Новой Зеландии он был известен как Silver Star. Все вагоны, составляющие поезд, позже перешли в управление Orient-Express Hotels, которая в 2014 г. была переименована в Belmond Limited.

Для железнодорожных линий Таиланда и Малайзии 24 вагона были заменены с новозеландской колеи 1067 мм на 1000 мм. 15 культовых вагонов зеленого и кремового цветов подверглись рестайлингу. В хвостовой части поезда расположены 8 спальных вагонов, 2 вагона-ресторана, пиано-бар и смотровой вагон под открытым небом. Гости могут выбрать один из 3 типов купе: пульмановские (Pullman), правительственные (State) или президентские (Presidential). Во всех купе есть отдельные ваннные комнаты.

Поезда Eastern & Oriental Express пройдут по Малайзии по двум маршрутам – «Сущность Малайзии: врата в малайскую культуру» и «Дикая Малайзия: знакомство с невиданными достопримечательностями».

Оба маршрута рассчитаны на 3 ночи, стоимость билетов в купе Pullman начинается от 3410 долларов США на человека. Питание, напитки, развлечения и другие мероприятия включены в стоимость билета.

Источник: railpage.com.au, 05.09.2023 (англ. яз.)

Великобритания: компания Lumo внедряет систему виртуальных туров по своим поездам в целях повышения уровня доступности и психологического комфорта пассажиров

Британская компания-оператор пассажирских перевозок Lumo внедрила систему, которая дает возможность пройти виртуальный тур по вагонам своих поездов. Она была разработана компанией Ocean 3D (Великобритания) на основе технологии сканирования Matterport. Изначально она применялась для повышения уровня доступности зданий. Возможность предварительного изучения локации в виртуальном формате дает огромное преимущество с точки зрения привлечения клиентов.

Оценка новой системы была проведена членами независимой фокус-группы. Нововведение будет полезно в первую очередь пассажирам с ограниченными возможностями, которым необходима дополнительная поддержка, а также всем желающим ознакомиться с предоставляемыми на борту поезда условиями еще до начала поездки. В ходе 3D-тура пользователи будут получать всю информацию, необходимую для составления детального плана поездки.

Lumo осуществляет эксплуатацию поездов исключительно на электрической тяге, перевозка пассажиров выполняется по магистрали Восточного побережья (East Coast Main Line, ECML). По мнению представителя руководства Lumo, инвестиции в новую технологию являются крайне перспективными, внедрение подобных систем является важным шагом на пути к достижению основной цели компании – обеспечению максимально высокого уровня комфорта пассажиров.

Lumo презентовала новую систему после того, как британский регулятор Office of Rail and Road (ORR) в своем ежегодном отчете призвал железнодорожные компании проявить больше внимания к потребностям пассажиров с ограниченными возможностями, при этом подчеркнув высокий уровень удовлетворенности пассажиров уровнем оказания услуг персонального сопровождения, доступных по предварительному бронированию.

Источник: railway-technology.com, 04.09.2023 (англ. яз.)

Сеть высокоскоростных железных дорог дотянулась до регионов южного Китая

Сверхскоростной поезд «Фусин» в четверг утром отправился из Наньнина, столицы Гуанси-Чжуанского автономного района на юге Китая, ознаменовав запуск полномасштабного высокоскоростного железнодорожного сообщения в карстовых регионах южного Китая.

По данным China Railway Nanning Group Co., Ltd, новая железная дорога протяженностью 482 километра соединяет Наньнин с Гуйяном, столицей юго-западной провинции Гуйчжоу.

Высокоскоростная железная дорога Гуйян-Наньнин была спроектирована так, чтобы обеспечить максимальную скорость 350 километров в час, и это первая железная дорога такого типа, построенная в Гуйчжоу или Гуанси, известными своими карстовыми ландшафтами.

Время, необходимое для поездки из Гуйяна в Наньнин, теперь сократилось с более чем пяти часов до примерно трех часов, что принесло большую пользу жителям горных районов и способствовало экономическому росту на всем протяжении маршрута.

Новая железная дорога имеет 13 станций, из которых на участке Гуйчжоу расположены шесть, а на участке Гуанси – семь станций.

Источник: dknews.kz, 02.09.2023

Новые правила перевозки РЖД: что изменится с 1 сентября 2023 года

С 1 сентября 2023 года действуют новые правила перевозки пассажиров и багажа в РЖД.

Самое важное изменение – люди с билетами на верхние полки наконец-то получают законное право сидеть на нижней полке. Правда, время будет ограничено. Есть и другие новшества: одни понравятся пассажирам, другие – не очень. Без сюрпризов не обошлось. Как теперь ездить на поездах? Новые правила перевозок регламентированы Приказом Минтранса №352 от 5 октября 2022 года. Вот что изменилось.

«Кушать подано...»

Люди с местами на верхних полках могут сидеть на нижних полках не меньше двух часов в сутки: утром – полчаса (в промежутке с 7:00 до 10:00); днём – один час (с 12:00 до 15:00); вечером – полчаса (с 19:00 до 21:00).

Чёткий перечень документов

В правилах перевозок впервые появился исчерпывающий список документов, которые нужны для покупки билетов. Итак, билеты теперь можно приобрести по: паспорту гражданина РФ, загранпаспорту гражданина РФ; паспорту гражданина СССР; иностранному паспорту; временному удостоверению личности гражданина РФ; свидетельству о рождении (для граждан младше 14 лет); военному билету (для военнослужащих и курсантов); справке об освобождении из тюрьмы. Со всем списком можно ознакомиться на сайте РЖД.

А паспорт-то недействительный

Также решена давняя проблема. По российским законам паспорт действителен в течение 90 дней после дня рождения, который предусматривает замену документа (20 и 45 лет). Но РЖД отказывались продавать билеты по таким паспортам. Теперь вы сможете ездить на поездах после того, как вам исполнилось 20 или 45 лет, даже если ещё не поменяли документ. Но только в течение 90 дней со дня рождения.

Малолетних безбилетников больше не высаживают

Раньше безбилетных пассажиров высаживали вне зависимости от возраста. Теперь безбилетников младше 16 лет запрещено высаживать. Вместо этого молодых людей будут передавать в руки полицейских.

Маленькие собачки тоже кусают

С 1 сентября 2023 года владельцы маленьких собак должны соблюдать такие же правила, как и владельцы крупных собак. Животных можно

перевозить только в отдельном купе, в намордниках и на поводке. Но если ваша собачка готова пережить поездку в клетке или контейнере, то вы сможете перевозить питомца как раньше. В вагонах с животными без выкупа отдельного купе.

Выключите звук

Новые правила перевозок запрещают использовать во время поездки музыкальные инструменты и средства, которые усиливают звуки. Исключение сделано для слуховых аппаратов и наушников.

Откройте сумочку

С 1 сентября 2023 года система безопасности на железной дороге стала жёстче. Пассажиров уже давно досматривают. Но по прежним правилам от досмотра можно было отказаться. Теперь, если вы отказались пройти досмотр, вас не пустят в вагон.

Источник: vbr.ru, 30.08.2023

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Alstom работает над новой платформой маневровых локомотивов Traxx Shunter

Главная особенность создаваемой перспективной четырехосной платформы – возможность гибридного исполнения в трех конфигурациях тяги: контактно-дизельная (модель Traxx Shunter), контактно-аккумуляторная (Traxx Shunter В) и водородная (Traxx Shunter Н) (рис. 1). Все модификации будут обладать силой тяги при трогании с места 300 кН, максимальной скоростью 120 км/ч, а также будут иметь возможность проходить кривые с минимальным радиусом 75 м и эксплуатироваться в сцепе из четырех машин.



Рис. 1. Локомотивов Traxx Shunter

Мощность Traxx Shunter при тяге от контактной сети или тяговых аккумуляторов должна составить 2 МВт (пиковая – 2,5 МВт), при питании от топливных элементов – 1 МВт, при питании от дизеля – 750 кВт. Traxx Shunter В может комплектоваться аккумуляторными модулями емкостью до 500 кВт·ч. Проектный запас хода Traxx Shunter Н – 24 часа.

Источник: rollingstockworld.ru, 04.09.2023

Skoda Group работает над выходом на рынок компонентов в Индии

Чешский производитель объявил о подписании меморандума о взаимопонимании с индийской TATA AutoComp Systems – «дочкой» одного из крупнейших в стране промышленных конгломератов, который пока специализируется только на автомобильных комплектующих.

Стороны намерены создать совместное предприятие для расширения поставок в сегментах железных дорог и общественного транспорта Индии. Как отмечают в Tata AutoComp, чешский партнер через совместное предприятие будет наращивать сбыт в стране своего электротехнического оборудования и компонентов для железнодорожного подвижного состава, а также для поездов метро и автобусов.

Соглашение подписано в ожидании значительного роста рынков подвижного состава в Индии в ближайшие годы. В стране сегодня идет острая конкуренция за масштабные заказы, а национальная программа Make in India содействует формированию у Индии собственных компетенций по производству техники и компонентов.

Источник: t.me, 30.08.2023

Siemens Mobility выиграла тендер на поставку в Австрию до 540 электропоездов платформы Mireo

Рамочный контракт стоимостью более 5 млрд евро с национальным перевозчиком ÖBB будет рассчитан на 10 лет. Объем твердой части сделки не раскрывается. Первые поезда должны быть запущены в 2028 году.

Тендер на поставку и техобслуживание поездов длиной 73 и 105 м (по 270 машин каждой длины) и со скоростью 160 км/ч был объявлен в 2021 году (рис. 2). Ожидается, что новый парк заменит электропоезда 4020-й серии, выпущенные в 1978-1987 годах несколькими австрийскими производителями, а также пассажирские вагоны локомотивной тяги.



Рис. 2. Электропоезд платформы Mireo

Сейчас у ОВВ действует два крупных рамочных соглашения со Stadler. Первое, подписанное весной 2022 года, включает поставку до 186 двухэтажных поездов KISS за 3 млрд евро (на 76 из них уже есть заказ). Запуск планируется с 2026 года. Второе за 1,3 млрд евро было заключено в этом июле на 120 поездов FLIRT Akku с тягой от контактной сети и накопителей. Старт эксплуатации намечен на 2028 год.

Источник: rollingstockworld.ru, 04.09.2023

Ningbo Rail Transit благодаря технологии SKF продлевает срок службы подшипников

Ningbo Rail Transit, метрополитен китайского города Нинбо, за счет применения устройств Insight Metro продлил срок службы подшипников с 800 тыс. до 1 млн км эксплуатации. Технология была разработана шведской SKF в Китае для железнодорожного подвижного состава, курсирующего внутри страны.

Insight Metro – это автономное устройство мониторинга состояния подшипника с питанием от батареи, которое может записывать данные о скорости, температуре и вибрации отдельных подшипников, а затем передавать эти данные в облако SKF с помощью безопасного подключения к мобильной сети. Устройства работают автономно до шести месяцев и при необходимости могут заряжаться на месте с использованием технологии беспроводной зарядки.

Ningbo Rail Transit приобрела 96 устройств Insight Metro для своего парка из 200 поездов, курсирующих по линии 1. Они будут устанавливаться на подшипники с большим пробегом в осевых узлах, чтобы обеспечить раннее предупреждение о любых признаках износа или повреждения. Устройства будут периодически отправлять снимки в диагностический сервисный центр SKF, где эксперты с помощью продвинутых алгоритмов будут получать данные

о состоянии и производительности подшипников. Кроме того, технические службы Ningbo Rail Transit будут получать ежемесячных отчет, а также, в критических случаях, оповещения в режиме реального времени о состоянии подшипников.

Источник: topbearing.ru, 03.09.2023

Knorr-Bremse поставит тормозные системы для высокоскоростных поездов Alstom

Французский машиностроительный концерн Alstom выбрал немецкую компанию в качестве поставщика систем управления тормозами для высокоскоростных поездов Zefiro Express для Швеции. Как сообщается, они будут оснащены последней версией системы управления тормозами CubeControl, а общая сумма контракта составит несколько десятков миллионов евро.

CubeControl – это система управления тормозами, которая интегрирует различные компоненты тормозных систем поездов: электропневматику, мехатронику, программное обеспечение и их взаимодействие. Новое поколение CubeControl для высокоскоростных поездов Alstom также поможет реализовать такие инновации, как воспроизводимый тормозной путь (RBD), который сделает тормозной путь поезда более надежным и предсказуемым и поможет сократить интервал движения поездов.

Заказ Alstom, размещенный у Knorr-Bremse, включает не только CubeControl, но и оборудование для тележек, а также блоки подачи сжатого воздуха для тормозных систем. Knorr-Bremse также будет поставлять системы стеклоочистителей для лобовых стекол кабины водителя, силовую электронику для управления энергопотреблением на борту и дверные системы, производимые под брендом группы IFE.

Весной 2022 года Alstom подписал контракт со шведским национальным железнодорожным перевозчиком SJ на поставку 25 высокоскоростных поездов Zefiro Express. Первый электропоезд по контракту планируются поставить в 2026 году.

Источник: alstom.com, 04.09.2023

Сотрудничество грузинской железной дороги и Stadler Rail: поезда пройдут капитальный ремонт

Столичный муниципалитет Тбилиси объявил о предстоящем капитальном ремонте четырех поездов швейцарского производства, принадлежащих АО «Грузинская железная дорога» (ГЖД). Соглашение об этом было подписано в Цюрихе представителями ГЖД и компании Stadler Rail, крупнейшего производителя поездов в Швейцарии.

Помимо ремонта, в рамках этого соглашения компания Stadler Rail будет обеспечивать плановое техническое обслуживание этих поездов на протяжении трех лет. Этот шаг обеспечит надежность и долгий срок службы поездов Stadler, которые курсируют по маршруту Тбилиси – Батуми.

Грузинская железная дорога, как владелец железнодорожных путей и составов, играет важную роль в пассажирских и грузовых перевозках внутри страны и на международном уровне. Компания также уделяет внимание комфорту пассажиров и поддерживает доступные тарифы, способствуя развитию регионов Грузии.

Stadler Rail – это успешная швейцарская компания, с более чем 80-летней историей производства пассажирских и грузовых поездов. Сегодня Stadler Rail представлена в Европе, Африке, Австралии и США, и насчитывает более 7 тыс. сотрудников.

Сотрудничество между Грузией и Stadler Rail началось задолго до этого соглашения. В 2018 году обсуждалось строительство регионального завода в Грузии для производства и ремонта железнодорожных составов. Мэрия Тбилиси и компания подписали меморандум в июне того же года, но проект остался нереализованным.

Однако, с этим новым соглашением по ремонту поездов, сотрудничество продолжается, и это может стать новым толчком для развития железнодорожной инфраструктуры в Грузии

Источник: madloba.info, 03.09.2023

Stadler рассчитывает сохранить завод в Беларуси и возобновить производство после снятия санкций

Об этом швейцарский производитель заявил в своем отчете за 1-е полугодие-2023. Компания отмечает, что площадка в Фаниполе имеет высокий уровень квалификации персонала и обеспечивается высокое качество производства. По мнению Stadler, «очень хорошая» ситуация с заказами и высокая загрузка других мощностей позволяют сохранять площадку

в Беларуси, которая сейчас продолжает оказывать услуги в части сервиса и инжиниринга.

Весной 2022 года Stadler заявляла об остановке производства под Минском на фоне санкционного давления, переносе исполнения контрактов на другие площадки и соответствующей релокации сотрудников с завода под Минском.

По итогам полугодия Stadler обновила рекорд по портфелю заказов – он достиг 26,5 млрд евро (+21% к концу 2022 года). Основной вклад внес учет контракта на поставку и обслуживание пассажирских вагонов локомотивной тяги для «Казахстан темир жолы».

Источник: tochka.by, 03.09.2023

Alstom открыла первый технический центр по тележкам в Казахстане

Компания Alstom открыла в Астане свой первый технический центр площадью более 8 тыс.м² для производства и техобслуживания тележек для всех типов железнодорожных транспортных средств на протяжении всего их жизненного цикла, вложив в него свыше 15 млн евро.

Alstom уделяет приоритетное внимание оптимизации общей стоимости владения для клиентов с помощью таких мер, как увеличение срока службы компонентов, эффективные планы технического обслуживания и расширенные функции технического обслуживания с учетом условий эксплуатации для обеспечения максимальной доступности. Тележки Alstom отличаются высокой надежностью, рассчитаны на работу в различных экологических и климатических условиях и на 98% пригодны для вторичной переработки.

Alstom удовлетворяет различные потребности в обслуживании, приводя тележки и их компоненты в безупречное состояние с помощью ремонтов, управления жизненным циклом и техническими решениями. Центр тележек способен выполнять капитальный ремонт подкомпонентов тележек, который включает в себя ремонт колесных пар и амортизаторов, применение 3D-измерений, неразрушающий контроль, тестирование колесных пар и двигателей и другие сопутствующие мероприятия, поддерживаемые цифровым производственным процессом. Кроме того, предприятие квалифицировано для обслуживания железнодорожных компонентов, не относящихся к Alstom.

По словам управляющего директора Alstom по Западной и Центральной Азии Каната Алпысбаева, это современное предприятие было создано в результате развития индустриализации в Казахстане. Новый центр играет

решающую роль в обеспечении полного технического обслуживания грузовых и пассажирских локомотивов Alstom в течение 25 лет.

В рамках своего предложения тележек Flexx Alstom предлагает широчайший ассортимент продукции, удовлетворяющей различные потребности в железнодорожных перевозках, от легкорельсового транспорта до высокоскоростных поездов. Alstom также предлагает услуги Flexx Consult, включая исследование взаимодействия колеса и рельса для создания оптимального интерфейса между профилями колеса и рельса, что приводит к повышению производительности и снижению стоимости жизненного цикла как колеса, так и рельса.

Alstom работает в Казахстане с 2010 г. и создала значительную производственную базу с более чем 1 тыс. сотрудниками. Сейчас присутствие Alstom охватывает 11 площадок в 6 городах по всей стране: 2 производственных предприятия – завод по сборке электровозов (ЕКЗ) в Астане для производства электровозов и совместное предприятие «КазЭлектроПривод» (КЕР) в Алматы для производства точечных станков; 4 сервисных депо для обслуживания локомотивов в Астане, Алматы, Арыси и Шу, 2 участка устранения неполадок расположены в Тоболе и Экибастузе. Ремонтный центр, тележечный центр и корпоративный офис расположены в Астане.

Источник: railpage.com.au, 30.08.2023 (англ. яз.)

Korail представила электропоезд ITX-Maum от Dawonsys

Корейский пассажирский перевозчик показал новый поезд на станции города Тхэбэк (рис. 3). Его максимальная эксплуатационная скорость составляет 150 км/ч. Кузов выполнен преимущественно из алюминия. Поезд оснащен выдвигающимися ступеньками, которые устраняют зазор между платформой и составом при открывании дверей.



Рис. 3. Электропоезд ITX-Maum

На текущий момент Korail получила 9 поездов, которые с сентября планируется начать вводить в эксплуатацию на линиях Конбу, Хонам, Чолла и Тхэбек.

В декабре 2018 года Dawonsys выиграла тендер на поставку 27 четырехвагонных и 7 шестивагонных поездов, они начали поставляться перевозчику со второй половины прошлого года. В ноябре 2019 года производитель получил заказ на еще 44 машины в разной составности. В четырехвагонном поезде расположено 264 места для сидения, в шестивагонном – 392 места.

Источник: rollingstockworld.ru, 30.08.2023

266 новых пассажирских вагонов поступят на российские железные дороги до конца года

Из них 179 вагонов – одноэтажные и 87 – двухэтажные.

Поставка новых вагонов на сеть РЖД позволит увеличить количество двухэтажных поездов до 33 пар на 23 маршрутах. Планируется, что двухэтажными станут поезда №101/102 «Премиум» Адлер – Москва и №43/44 Москва – Имеретинский курорт.

За счёт поставки одноэтажных вагонов будут обновлены составы фирменных поездов №29/30 «Премиум» Новороссийск – Москва и №41/42 «Мордовия» Саранск – Москва, №45/46 «Скорый» Санкт-Петербург – Иваново, №59/60 Новокузнецк – Кисловодск, №97/98 Тында – Кисловодск, № 117/118 Новокузнецк – Москва и №381/382 Грозный – Москва.

Кстати, из 550 новых вагонов, запланированных к поставке в текущем году (+12% к 2022 году), на РЖД поступили уже более половины – 284.

Источник: rushydro.ru, 03.09.2023

ВНИКТИ модернизирует тепловоз ТЭМ18 для работы на природном газе

Как рассказал на конференции «Наука 1520 ВНИИЖТ» главный конструктор ВНИКТИ Валерий Никонов, в маневровом тепловозе при глубокой модернизации предлагается установить 4 автомобильных двигателя. Криогенный бак для СПГ должен вмещать 3 т топлива. Газовое оборудование разработано самим ВНИКТИ. Расчетная мощность машины должна составить 780 кВт. Сертификация и передача первого ТЭМ18СПГ заказчику – «Газхолотехнике» (входит в «Газпром») – намечена до конца 2024 года.

Ранее ВНИКТИ прорабатывал модернизацию магистральных тепловозов 2ТЭ116У под газодизельную тягу: проект был анонсирован РЖД в 2020 году. Криогенный бак планируется установить на бустерной секции. Для модернизированного 2ТЭ116УГД предполагаются полигоны эксплуатации общей протяженностью более 3400 км на Свердловской и Северной железнодорожной сети РЖД и на Северном широтном ходе.

Источник: rollingstockworld.ru, 30.08.2023

Маневровый тепловоз ТЭМП-1тт проходит подконтрольную эксплуатацию на АО «ЕВРАЗ НТМК»

ТЭМП-1тт – первый в мире маневровый тепловоз с индукторным тяговым приводом (рис. 4) был создан в 2022 году силами АО «ЕВРАЗ НТМК» в партнерстве с ООО «ПромЭлКом», АО «НТЦ «ПРИВОД-Н» и ООО «Русэлпром». Весь комплект тягового электрооборудования был специально создан для этого проекта и является полностью российской разработкой.



Рис. 4. Маневровый тепловоз ТЭМП-1тт

Индукторная тематика уже успела положительно себя зарекомендовать в других сферах промышленности.

На сегодняшний день тепловоз ТЭМП-1тт №0001э (экспериментальный) проходит испытания на надежность и энергоэффективность в режиме подконтрольной круглосуточной рабочей эксплуатации на АО «ЕВРАЗ НТМК».

До конца года на площадке НП «ОПЖТ» запланировано заседание, где будут представлены итоги работы по созданию и испытаниям ТЭМП-1тт. Ассоциация «Промжелдортранс» внимательно следит за современными

тенденциями в области маневровой тяги и примет активное участие в этом мероприятии.

Источник: news.myseldon.com/ru, 04.09.2023

Локомотив ТЭМ23 приспособят под беспилотное движение

Модификация маневрового тепловоза включает в себя дополнительные системы, обеспечивающие высокий уровень автоматизации.

Как известно, одной из особенностей нового локомотива является наличие у него 2-х дизель-генераторных установок, причем в зависимости от необходимой мощности машина способна работать как на одной, так и на обеих. Такая конструкция позволит существенно экономить топливо.

Кроме того, рассказал управляющий директор по развитию интеллектуальных систем управления АО «Трансмашхолдинг», гендиректор «ТМХ-Интеллектуальные системы» Андрей Романчиков, в версию ТЭМ23 добавлено либо обновлено 13 различных систем, которые будут обеспечивать уровень автоматизации, который требует заказчик.

Напомним, РЖД проводят эксперимент на ст. Лужская, где опробуется движение маневровых локомотивов с функцией автомашинист. В нем участвуют тепловозы серий ТЭМ7А и ТЭМ14.

«Прямой эффект от внедрения беспилотных технологий крайне сложно доказать, но это не значит, что к этому не нужно двигаться. С различными организациями создаем ряд центров компетенций и в пути к беспилотному движению видим много интересных проектов, рождающихся на стыке технологий, которые внедряются здесь и сейчас и которые приносят явные эффекты для заказчиков», – отметил А. Романчиков.

Источник: wagon-cargo.ru, 01.09.2023

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Пять путевых рабочих погибли на севере Италии

Пустой пассажирский поезд Trenitalia, предположительно двигавшийся со скоростью 160 км/ч, столкнулся с группой из 7 путевых рабочих на обычной магистрали Турин – Милан, в результате чего пятеро из них погибли.

Инцидент произошел в 23.50 30 августа недалеко от Брандиццо к востоку от Турина. Поезд, сбивший рабочих, двигался на линейной скорости из Алессандрии в Турин.

«Динамика произошедшего изучается компетентными органами и компанией-распорядителем итальянской железнодорожной инфраструктуры RFI», – говорится в заявлении RFI. RFI выражает глубокую скорбь в связи с произошедшим и выражает свои соболезнования семьям погибших работников».

В результате главная линия на участке Турин – Сеттимо и Кивассо закрыта, чтобы позволить расследованию определить причину аварии. Региональные железнодорожные перевозки, курсирующие на восток от Турина, заменяются автобусами между туринскими портами Нуова и Кивассо, а также между Кивассо – Брандиццо и Сеттимо. Междугородние поезда между Туринском и Миланом могут быть отменены, сокращены в расписании и заменены автобусами.

Сотрудники компании, занимающейся техобслуживанием инфраструктуры железнодорожных путей 1 сентября на четыре часа прекратили работу. Ещё две забастовки запланированы в течение недели. Об этом заявил генсек Всеобщей итальянской конфедерации труда Маурицио Ландини.

Источники: railpage.com.au, 01.09.2023 (англ. яз.)

В Чили семь человек погибли при столкновении автобуса с поездом

В результате столкновения пассажирского автобуса с поездом погибли 7 человек, еще 5 получили серьезные травмы. Авария произошла на пересечении дороги с железнодорожными путями, после столкновения пассажиры поезда выбежали из состава, чтобы помочь раненым.

Муниципальные власти чилийской коммуны Сан-Педро, где и произошло происшествие, заявили, что авария стала следствием «абсолютного безрассудства» водителя транспортного средства, который проигнорировал предупреждающие знаки и многочисленные сигналы машиниста поезда.

Сам водитель не получил серьезных увечий и был задержан полицией. Не исключается, что ему может быть предъявлено обвинение в убийстве.

Железнодорожная компания заявила, что ни один из пассажиров поезда в результате аварии не пострадал, а также обвинила водителей автобусов в повальном несоблюдении правил дорожного движения.

Источник: rg.ru, 03.09.2023

Американский Минтранс остановил действие разрешения на транспортировку СПГ железнодорожным транспортом

Американский Минтранс остановил действие разрешения на транспортировку СПГ железнодорожным транспортом, поскольку, по его мнению, газ для этого слишком опасен.

Поводом для запрета стала железнодорожная авария в Огайо в феврале этого года, последствия которой в СМИ назвали «американским Чернобылем». Правда, состав вез не СПГ, а винилхлорид.

Напомним, что разрешение на перевозку СПГ железными дорогами было выдано ещё администрацией Трампа.

Сделано это было, поскольку поставки покупателям на северо-востоке США, где не хватает газопроводов, возможны только по железной дороге, либо газовозами по морю, но это существенно повышает стоимость транспортировки.

Байден продолжает курс на введение различных ограничений для нефтегазовых компаний в рамках «зеленой повестки» и борьбы за безопасность.

Источник: oilcapital.ru, 02.09.2023

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

После провала железнодорожного проекта Inland Rail работникам грозит увольнение (Австралия)

Австралийская железнодорожная корпорация (Australian Rail and Track Corporation, ARTC) начала информировать работников о предстоящих увольнениях в рамках неизбежных мер по сокращению штатов после провального завершения многомиллиардного проекта по строительству Inland Rail. Новость была доведена до сведения сотрудников 31 августа.

По оценкам, число увольняемых работников может исчисляться сотнями, большинство из которых жителей Брисбена. Многие сотрудники, не имевших каких-либо значимых льгот в случае сокращения штатов, уже уволились.

Потери рабочих мест были прямым результатом провала работы ARTC. Предполагалось, что проект, который обеспечил бы грузовое железнодорожное сообщение протяженностью 1700 км из Мельбурна в Брисбен, стоил бы 10 млрд австралийских долларов и был завершен к 2027 г.

Но из-за недостатков в управлении и организации проекта, на данный момент стоимость его реализации составит свыше 30 млрд австралийских долларов, завершение сдвинется к середине 2030-х годов.

Новое лейбористское правительство решило продолжить реализацию проекта Inland Rail, но отдало приоритет участкам между Мельбурном и городом Паркес в Новом Южном Уэльсе.

Источник: brisbanetimes.com.au, 01.09.2023 (англ. яз.)

DB установила рекорд по найму, набрав 5500 молодых людей (Германия)

Deutsche Bahn (DB) в очередной раз установила рекорд по набору персонала: около 5500 молодых людей начнут свою профессиональную деятельность в DB осенью. Они будут приглашены в 8 мест по всей Германии для официального начала обучения 1 сентября.

«Первый рабочий день – незабываемый опыт, и мы рады, что можем приветствовать тысячи молодых коллег в Deutsche Bahn», – сказал Мартин Зайлер, директор по персоналу DB. «Работа в DB – это защита климата в действии. Для этого нам нужно много младшего персонала».

Большинство молодых сотрудников будут обучены профессиям машиниста поезда (около 800 человек), диспетчера (760) и специалиста по электронике в эксплуатационной службе (740). В общей сложности DB предлагает 50 стажировок и 25 программ двойного обучения. На 2023 г. ещё есть несколько интересных объявлений о вакансиях для тех, кто принимает решение в сжатые сроки, и также начался набор персонала на следующий год. Имея более 14 тыс. слушателей, Deutsche Bahn является одним из крупнейших обучающим центром в стране. В целом, в 2023 г. DB планирует привлечь на работу более 25 тыс. новых сотрудников.

DB также все чаще посещает учебные заведения, чтобы заинтересовать молодых людей в работе в компании. Число совместных школ продолжает значительно расти и в настоящее время составляет более 400. Цель состоит в том, чтобы к концу года наладить тесное сотрудничество примерно с 500 школами и предлагать дни практических занятий и стажировок.

Занятия начнутся 1 ноября в Гамбурге, Бремене, Берлине, Эрфурте, Франкфурт-на-Майне, Штутгарте, Мюнхене, Дортмунде и Кельне.

Источник: railpage.com.au, 01.09.2023 (англ. яз.)

Завершена подготовка кассиров и локомотивных бригад для работы на будущем МЦД-4

ЦППК подготовила локомотивные бригады и кассиров к работе на четвертом маршруте Московских центральных диаметров, сообщили в пресс-службе перевозчика.

К запуску МЦД-4 компания обучила 296 билетных кассиров и 220 сотрудников локомотивных бригад. Таким образом, весь персонал, необходимый для открытия нового диаметра, укомплектован и готов к работе.

Также пояснили, что подготовка сотрудников проходила на базе учебного центра ЦППК, а также партнерских заведений – московских специализированных колледжей. Курсы локомотивных бригад включали в себя теоретические и практические модули максимальной продолжительностью почти 900 часов.

«Все сотрудники будущего диаметра обучены в полном соответствии с актуальными требованиями к качеству обслуживания пассажиров. Большое внимание при подготовке уделялось выходу из нестандартных ситуаций, в том числе – при эксплуатации составов. Повышение уровня сервиса в наших поездах и на станциях всегда было ключевым приоритетом компании, и мы значительно усилили работу в этом направлении в рамках подготовки к запуску третьего и четвертого диаметров», – приводятся в сообщении слова генерального директора ЦППК Ивана Конева.

Отмечается, что теория состояла из общего и профессионального блоков с промежуточными аттестациями, а также внутренними экзаменами – по наиболее значимым предметам. Будущие специалисты МЦД-4 также занимались на специальных VR-тренажерах – симуляторах управления электропоездом. После итоговой аттестации машинисты и их помощники приступали к практике на реальных поездах ЦППК в депо.

Источник: mos.ru, 31.08.2023

Вопросы подготовки кадров для беспилотного транспорта обсудили эксперты РУТ (МИИТ)

30 августа в Российском университете транспорта прошел круглый стол «Беспилотные технологии на транспорте». Мероприятие состоялось в рамках деловой программы отборочного этапа чемпионата профессионального мастерства «Профессионалы – 2023».

Дискуссия объединила ведущих отраслевых экспертов, руководителей профильных образовательных учреждений и НИИ.

Развитие IT-сектора, цифровизация транспортного комплекса и формирование беспилотных логистических коридоров создают особый спрос на разработку новых технологических решений, а главное – подготовку профильных кадров. В рамках круглого стола участники обсудили актуальные вопросы подготовки квалифицированных специалистов в сфере беспилотной доставки грузов автомобильным, железнодорожным, морским и речным, а также авиационным видами транспорта.

Вначале эксперты рассмотрели современные системы автоматизации подвижного железнодорожного состава и основные этапы беспилотных технологий в ОАО «РЖД». По словам представителей научного центра АО «НИИАС», автоматизация ведет к существенному изменению технологии работы и появлению новых профессий, таких как машинист-оператор. Один такой специалист дистанционно контролирует работу четырех поездов и в случае возникновения нештатной ситуации может взять управление любым из них на себя. В этой связи для внедрения автоматического управления, необходимо разработать новую технологию и создать соответствующую инфраструктуру.

Также в ходе дискуссии с докладом «Разработка консорциума вузов, возглавляемого РУТ (МИИТ) в области автономного судовождения» выступил заместитель директора Научно-образовательного центра морского, внутреннего водного транспорта и технологий автономного судовождения Владимир Владимирович Якунчиков. Спикер отметил достижения вуза в области автономного судовождения, а также рассказал о разработке системы управления автономным судном совместно с членами консорциума РУТ (МИИТ) – Физтех.

Помимо беспилотных технологий на железнодорожном, морском и речном видах транспорта, эксперты отметили важность гражданской авиации в доставке грузов. В этом году в Академии гражданской авиации (АГА) набран первый поток студентов высшего образования по направлению «Аэронавигация». Уникальная программа разработана в соответствии с запросами рынка труда и включает общую инженерно-авиационную подготовку с детальным рассмотрением всех бизнес-процессов на авиационном транспорте, способов их управления и оптимизации. Обучение организовано в тесной связке с потенциальными работодателями, что позволяет молодым специалистам приобрести необходимые профессиональные компетенции, а самое главное – практический опыт.

Источник: miit.ru, 31.08.2023

РЖД помогли оснастить технологические кабинеты гимназии имени Павла Петровича Мельникова в Малой Вишере

1 сентября в Малой Вишере (Новгородская область) открылась гимназия им. Павла Петровича Мельникова. Учебное заведение построено в рамках национального проекта «Образование». Оснащение инженерно-технологических кабинетов новой гимназии осуществлено при поддержке ОАО «РЖД».

Гимназия располагает лабораторией для исследования окружающей среды, природных и искусственных материалов и альтернативных источников энергии, а также кабинетами физики и биологии, оборудованными учебно-лабораторными комплексами.

Образовательные программы учащихся расширили модули для изучения робототехники, механики, мехатроники, систем автоматизированного управления и подготовки к участию в робототехнических соревнованиях.

Кроме того, разнообразить учебный процесс позволит комплектация школы шлемами виртуальной реальности.

Источник: novvedomosti.ru, 01.09.2023

В школе № 36 Старого Оскола открылся профильный класс в рамках проекта «Страна железных дорог»

В мае между учебным заведением и ОАО «РЖД» было подписано соглашение о сотрудничестве.

В профильном 5 «В» классе занимаются 22 ученика. Обучающиеся в рамках образовательной деятельности познакомятся с перспективами карьеры на железнодорожном транспорте и получат углубленные знания по профильным техническим предметам, пройдут подготовку, необходимую для поступления в железнодорожные вузы.

Профориентационная работа будет проходить не только в форме лекционных, но и экскурсионных программ железнодорожной тематики на основе образовательных маршрутов юго-восточной детской железной дороги города Лиски как ресурсно-методического центра.

Источник: Министерство образования Белгородской области, 05.09.2023

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Великобритания: завершен очередной этап программы цифровизации East Coast Digital Programme

Завершен очередной этап реализации программы East Coast Digital Programme (ECDP) – успешно проведен весь объем работ, запланированных на участке между Хертфордширом и Питерборо.

В рамках реализации программы общей стоимостью несколько миллиардов фунтов стерлингов, направленной на повышение уровня комфорта пассажиров при совершении поездок по железной дороге в Лондон и из него, были проведены работы по обновлению цифровой экосистемы. После завершения всего комплекса запланированных ECDP работ существенно повысится уровень надежности железных дорог за счет внедрения цифровых систем СЦБ. Информация будет отображаться непосредственно на экране в кабине машиниста, заменив светофоры традиционного типа, ранее располагавшиеся вдоль железнодорожного пути.

27 августа 2023 г. на участке между городами Уэлвин-Гарден-Сити и Хитчин (Хертфордшир) была внедрена новая технология, необходимая для внедрения системы цифровой сигнализации. Проведенные работы включили в себя монтаж нового оборудования для определения местоположения поездов и обеспечения непрерывного обмена данными между поездами и опорным центром управления.

Узел управления в Питерборо также был закрыт, управление местными устройствами СЦБ перенесено в новый центр Service Delivery Centre (SDC), который фактически является частью современного Центра управления железнодорожными перевозками (Rail Operating Centre) г. Йорк, основная цель его работы – повышение эффективности движения поездов на участках с развязками и пересечениями и сокращение задержек. Таким образом, благодаря созданию SDC повысится эффективность совместной работы сотрудников, осуществляющих управление системами СЦБ и эксплуатационного персонала.

Источник: globalrailwayreview.com, 30.08.2023 (англ. яз.)

Пространство колеи 1520. Железная дорога требует цифровизации

Транзитные железнодорожные магистрали должны обеспечить выход России на рынки Ирана, Индии и Китая. О том, чем отличается система управления высокоскоростным движением в разных странах и как обеспечить безопасность рельсового транспорта в условиях цифровизации, в интервью MASHNEWS рассказал Дмитрий Болотский, заместитель генерального директора по международным проектам Группы компаний «1520».

– В числе ваших основных проектов – комплексная модернизация, расширение БАМа и Транссиба. Почему именно сейчас стали снова актуальными эти магистрали?

– БАМ и Транссиб имеют стратегическую значимость. Расширение и ускорение их провозных способностей поможет развитию не только внутренней экономики, но и повысит экспортный потенциал, что особенно важно в текущей ситуации разворота на Восток.

Наша работа в этих проектах строится не только на физическом расширении (укладка вторых путей, строительство мостов, туннелей), но и на технической модернизации и внедрении новых технологий, которые позволят провозить быстрее и больше по уже имеющейся инфраструктуре. Для этого мы активно применяем современные цифровые системы разработки и производства компаний нашего Дивизиона железнодорожной автоматики и телемеханики: «Элтеза» (совместное предприятие с РЖД), «1520 Сигнал», «Стальэнерго».

– Какие географические направления развития железнодорожной инфраструктуры сейчас самые важные для РФ?

– Чтобы наладить производственную кооперацию и обеспечить рост производства, необходимо развитие транспортных связей внутри России. Не менее важны выходы к портам северных морей, черноморского и дальневосточного бассейнов. Транзитные магистрали обеспечат выход на новые рынки дружественных стран и к новым субъектам международного партнерства с Россией: это Иран, Индия, Китай.

Мы работаем по всем этим направлениям: наши компании принимают участие в модернизации всей инфраструктуры РЖД, развитии Московских центральных диаметров, Московского центрального кольца, метрополитена столицы, Восточного полигона, а также модернизации ключевых транспортных коридоров в сопредельных странах колеи 1520: в Монголии, Азербайджане, Казахстане, Узбекистане, Туркменистане и других. Мы также участвуем в контактных группах по развитию сотрудничества с Ираном, Индией, Китаем.

– На выставке «Иннопром-2023» вы показывали свои разработки в этой области. В частности – технологическую Платформу 2.0 для автоматизации промышленности. В чем её суть?

– Инновационная Платформа 2.0 – результат развития собственных технологий. Разработка предназначена для цифровизации технологических процессов в любых отраслях промышленности. На её основе мы создали новейшую систему управления движением поездов, её официальное название – МПЦ-ЭЛ-20. Это первая в России микропроцессорная централизация на полностью отечественных программном обеспечении и компонентах.

Одно из её преимуществ – кибербезопасность, то есть устойчивость системы к различного рода информационным атакам и попыткам внешнего вмешательства. Наши специалисты разработали специальную киберзащиту, которой оснащаются цифровые системы управления движением поездов, такие, как микропроцессорная централизация МПЦ-ЭЛ.

– Цифровизация, с одной стороны, несёт в себе риски, с другой – открывает возможности для проектирования, прогнозирования, отработки гипотез и вариантов развития проектов. Какие ещё цифровые инструменты используют компании группы?

– Диапазон современных цифровых технологий, которые мы применяем в работе, очень широк. Это различные средства автоматического проектирования, создания цифровых моделей и двойников, средства цифровой диагностики и контроля, программирования, прогнозирования и создания процессов производства, внедрения и обслуживания, процессов управления движением.

Некоторые из инструментов, которые мы используем, – продукты сторонних производителей, другие созданы или адаптированы нашими инженерами с учётом потребностей и специфики работы. Например, входящий в ГК «1520» институт АО «Ленгипротранс» работает над имитационной моделью развития Череповецкого железнодорожного узла. Подобные цифровые двойники позволяют анализировать различные производственные процессы, снижать риск ошибок при принятии решений.

– Вы много работаете за рубежом. Что можно сказать о цифровизации зарубежной железнодорожной инфраструктуры? Как Россия выглядит тут на фоне других стран?

– Всё зависит от региона. Если ориентироваться на ведущие технологические державы Европы и Азии, то степень цифровизации там достаточно высока. Россия старается быть в числе ведущих игроков, и определённые наработки, применяемые у нас на рельсовом транспорте, ничем не уступают зарубежным. В то же время есть вопросы, которые ещё необходимо решить, например, широкого анонсированного применения высокоскоростных магистралей – ВСМ.

За рубежом для ВСМ активно используют системы управления движением на основе определения координат в режиме реального времени и непрерывной цифровой связи, обмену информацией между поездом и инфраструктурой. Подобные системы мы уже внедрили на магистралях Казахстана и Монголии. В России же пока делаются первые, очень осторожные попытки, однако без широкого применения таких систем дальше будет сложно. Но мы уверены, что при наличии устойчивого спроса и готовности со стороны основных заказчиков, мы в этом отношении не уступим никому.

– Какие зарубежные проекты сейчас в вашем портфеле? Какие изменения произошли в работе с иностранными партнерами с февраля 2022 года?

– Компании ГК «1520» реализовали проекты более чем в 30 странах мира. Основная часть зарубежного сотрудничества приходится на наших ближайших соседей по пространству колеи 1520. Мы на постоянной основе работаем с большинством стран СНГ: это и проектирование, и оснащение, обслуживание, сервис. Среди актуальных проектов – оснащение метрополитена Ташкента, проекты для железных дорог Казахстана и Монголии, модернизация транспортных коридоров в Азербайджане.

Ограничения, возникшие в последнее время, коснулись в основном цепочек поставок и платежей, возможностей работы с банками и платёжными системами.

– Какие решения в области железнодорожной автоматики и телемеханики востребованы за пределами России? На что иностранные заказчики обращают внимание в первую очередь?

– В качестве приоритетов для зарубежных заказчиков в области систем железнодорожной автоматики и телемеханики можно отметить малообслуживаемость, устойчивость к внешним воздействиям, надёжность и ремонтпригодность. Кроме того, для них важны высокая информативность и цифровая интеграция с внешними системами, способность автономной работы, способность максимального повышения пропускной способности инфраструктуры без строительства дополнительных путей.

На рынках зарубежья мы предлагаем системы управления движением поездов по радиоканалу, которые позволяют максимально увеличить пропускную способность линии, обеспечить минимальный межпоездной интервал и автоматическое управление, минимизировать количество оборудования на линии и сократить затраты.

Отдельно отмечу интеллектуальную систему управления процессом перевозок, внедрённую нами в Казахстане. Она использует алгоритмы искусственного интеллекта и нейросетей для предиктивного управления и планирования, учитывает состояние инфраструктуры и поездов в реальном

времени, может прогнозировать ситуацию и разрешать возможные конфликты, оптимизировать расписание для эффективной работы линии.

– *Традиционно главный источник финансирования для дорогостоящей железнодорожной инфраструктуры – государство, в том числе принадлежащая государству компания «Российские железные дороги». Но у вас есть заказчики и среди крупных частных компаний.*

– Протяжённость железнодорожной инфраструктуры частных промышленных предприятий в России существенна даже в сравнении с железнодорожной сетью РЖД. И она играет важнейшую роль в производственном цикле.

Крупнейшие промышленные заказчики активно вкладываются в развитие железнодорожной сети предприятий, обеспечивая рост производства. Среди интересных проектов – реконструкция железнодорожного комплекса «Криолит» и строительство соединительного железнодорожного пути необщего пользования к предприятию «ФосАгро – Череповец». Их реализация обеспечила вывод грузопотоков минеральных удобрений предприятия на Северную и Октябрьскую железные дороги.

Несколько существенных проектов реализуем для крупных заказчиков в области добычи полезных ископаемых: АО «Кузбассразрезуголь», СУЭК. Ну и, конечно, особый приоритет сегодня имеет строительство железнодорожной инфраструктуры перевалочного комплекса аммиака в морском порту Тамань для «Тольяттиазот» и «Уралхим». Проект уникальный по комплексности (за нами всё: от строительства земляного полотна до оснащения всеми технологическими системами), важности и срокам.

– *С точки зрения технологического развития инфраструктуры сейчас особое значение приобретают вопросы безопасности. Особенно с учётом уровня цифровизации.*

– Да, в современных условиях понятие «безопасность» очень многогранно. Наша классическая специализация в этой сфере – безопасность движения поездов в плане регулирования транспортного потока. Сегодня к спектру задач добавилась технологическая безопасность в части обеспечения технологического суверенитета при производстве и внедрении систем управления движением.

Мы использовали опыт сотрудничества с ведущими производителями продукции для железных дорог, развивали собственный научный потенциал, модернизировали производство. Всё это позволило достичь высокой степени технологической независимости процессов и компонентов для создания систем и устройств. Это гарантирует реализацию важнейших проектов как для РЖД, так и для других наших заказчиков.

РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ

К 2030 г. Польша электрифицирует 1400 км железнодорожных линий

Инвестиции Польши в железнодорожную инфраструктуру, предусмотренные в ее обновленной Национальной железнодорожной программе, будут направлены на электрификацию, модернизацию железнодорожной сети и увеличение скорости движения поездов и времени стыковки в период до 2030 г.

В течение следующих 7 лет Польша планирует электрифицировать почти 1400 км железнодорожных линий, что позволит использовать электропоезда, обеспечивающие более современные, комфортные и быстрые перевозки. Польская национальная железнодорожная программа была обновлена этим летом и принята Советом министров с перспективой до 2030 г. по сравнению с ее предыдущей версией, которая действовала с 2015 по 2023 г. Национальная железнодорожная программа (NRP) – это многолетняя программа, охватывающая инвестиции в железнодорожные линии, которые финансируются министерством транспорта.

В перспективе 2021-2027 гг. будет инвестировано 17,8 млрд евро (80 млрд польских злотых). «Принятие правительством новой Национальной железнодорожной программы означает новые возможности для инвестиций в железную дорогу в Польше. Я уверен, что благодаря этому железнодорожный транспорт в Польше продолжит динамично развиваться, как это происходит с 2015 г.», – сказал Анджей Адамчик, министр инфраструктуры.

Эффектом от реализации инвестиций до 2030 г. станет быстрое железнодорожное сообщение. Впервые в истории польская железнодорожная сеть сможет позволить пассажирским поездам достигать максимальной скорости 250 км/ч. Первыми участками с такими скоростями станут Центральная железнодорожная линия №4 и участок между Элком, Сувалками и границей с Литвой, являющийся частью соединения с Rail Baltica. Несколько других железнодорожных участков в Польше будут модернизированы до скорости 120-200 км/ч.

В сеть будет добавлено несколько новых участков железной дороги в тех местах, где ее не хватает. В регионе Новы-Сонч и в регионе Бескид-Высповы «транспортная изоляция» постепенно уменьшается. Самое быстрое время в пути на поезде между Краковом и Закопане в настоящее время составляет почти 3 часа, а между Краковом и Новым Сончем – более 2,5 часов.

Другие примеры проектов включают строительство железнодорожного сообщения между железнодорожными линиями 106 (которая соединяет Жешув

с Ясло) и 108 (соединяющими Стрже, Ясло, Кросно, Новы-Загож, Устшики-Дольне и Кросценко).

Соединив линии, железнодорожные операторы смогут запустить маршруты, обеспечивающие прямое сообщение между Жешувом – Кросно – Новым Загужем, и время в пути станет более привлекательным, сообщает РКР PLK. Аналогичным образом, соединение между железнодорожными линиями 108 и 110 будет построен за счет инвестиций NRP.

Источник: railtech.com, 01.09.2023 (англ. яз.)

SNCF создает бизнес по возобновляемым источникам энергии (Франция)

Французские национальные железные дороги (SNCF) создали SNCF Renewables – новую дочернюю компанию, которая установит солнечные панели на заброшенных железнодорожных участках с целью обеспечить от 15% до 20% общего энергопотребления SNCF к 2030 г.

SNCF является одновременно одним из крупнейших землевладельцев Франции и одним из крупнейших потребителей энергии в стране, которому требуется 9 кВт*ч электроэнергии в год для питания 15 тыс. поездов в день, или 80% от общего объема операций, а также для снабжения 3 тыс. станций и многих других железнодорожных сооружений.

Стремясь удвоить трафик к 2040 г., SNCF сейчас работает над тем, чтобы к 2030 г. генерировать 1000 МВт солнечной энергии в год. Частично это будет обеспечено за счет установки солнечных панелей на участках длиной до 30 км вдоль 7 тыс. км заброшенного железнодорожного полотна, все еще находящегося в собственности SNCF.

Дочерняя компания национального оператора по эксплуатации станций SNCF Gares & Connexions уже работает с Tenergie над установкой солнечных панелей на автостоянках станций, которые, как ожидается, будут вырабатывать в общей сложности 30 МВт электроэнергии.

SNCF Gares & Connexions также установила солнечные панели на крышах станций и навесах платформ в таких местах, как Северный Париж и Ним-Пондю-Гар.

По сравнению с уровнем 2015 г. SNCF к 2030 г. стремится сократить выбросы парниковых газов при эксплуатации поездов на 30%, а от зданий – на 50%.

С этой целью компания SNCF Voyageurs, занимающаяся пассажирскими перевозками, подписала 25-летний контракт с Volitalia, который будет поставлять энергию, вырабатываемую новой ветряной электростанцией,

строящейся в настоящее время в регионе Новая Аквитания на юго-западе Франции.

На площадке Rives Charentaises, которая введут в эксплуатацию в I половине 2024 г., будет установлено 17 турбин, способных вырабатывать в общей сложности до 37,4 МВт.

К 2026 г. SNCF Voyageurs планирует получать от 40% до 50% своей тяговой энергии из возобновляемых источников.

Источник: railpage.com.au, 30.08.2023 (англ. яз.)