



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

**ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

№36/СЕНТЯБРЬ 2023

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	5
Марат Хуснуллин на сессии Восточного экономического форума рассказал о развитии инфраструктурных проектов восточного направления.....	5
ИПЕМ: Мультипликативный эффект инвестиций.....	6
Инвестиционная программа РЖД на 2023 год превысила трлн рублей.....	10
Меры поддержки предприятий железнодорожного машиностроения	11
Связующий Индию и Европу коридор будет рентабельнее китайского проекта.....	11
Реформа грузовых железнодорожных перевозок в США: отнять и поделить.....	12
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА.....	13
Железные дороги Швейцарии вышли на прибыль	13
Железные дороги Сицилии и Калабрии получают 36 млрд евро инвестиций.....	14
Убытки концерна Latvijas dzelzceļš в I полугодии увеличились в 6 раз.....	15
Eesti Raudtee хочет поднять плату за пользование железной дорогой	15
Rail Baltica в Латвии обойдется в 4 раза дороже запланированного.....	16
ОАО «РЖД» предлагают увеличить грузовые тарифы на 2024 год на 1% «за транспортную безопасность»	17
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ.....	18
Договорились на ВЭФ-2023 о развитии объектов инфраструктуры на БАМе	18
РЖД в этом году откроют движение почти на 80 объектах БАМа, построенных в рамках II этапа развития Восточного полигона	18
В Амурской области РЖД расшили узкое место, по которому грузы идут в направлении Дальнего Востока	19
Новая тяговая подстанция на Восточном полигоне повлияет на интервал движения поездов	19
Власти обдумывают новый вариант финансирования расширения БАМа	20
Сухопутные ворота	22
ТРАНСПОРТНЫЙ ПОЛИГОН «СЕВЕР – ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ	27
Сухопутные ворота	27
Транспортный коридор Россия – Индия даст 90 млрд долл. в год	29
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА.....	32
CargoBeamer увеличивает частоту курсирования поездов между Германией и Италией	32
Железные дороги США: спад грузовых перевозок третий месяц подряд.....	33
Duisport и Arkas приступили к строительству терминала Railport в Турции.....	33
Подписано соглашение о строительстве железной дороги между Кенией и Эфиопией	34

В Казахстане объемы перевозок по Среднему коридору выросли на 86%	35
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО- ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ	35
DB и ÖBB расширяют трансграничный трафик с помощью новых ночных сервисов Nightjets	35
Франция: рассматривается возможность запуска проездного билета стоимостью 49 евро	37
Renfe увеличил частоту курсирования высокоскоростных поездов между Барселоной и Лионом	37
Оператор Eurostar открыл новый сервис для горнолыжников между Лондоном и регионом Тарантез во Французских Альпах	38
РКР Intercity предлагает расширенные инициативы по скидкам и доступности для пожилых людей	38
Пекин готов строить скоростные магистрали по всему миру – от Турции до Сочи и Москвы	39
Собянин анонсировал строительство крупнейшего вокзала Москвы	42
В Москве открылось железнодорожное сообщение по МЖД-4	42
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ	43
Отобраны три претендента на поставку беспилотных поездов для S-tog Копенгагена.....	43
FRA опубликовала запрос на проведение испытаний беспилотных рельсовых экипажей с тяговыми аккумуляторами, разработанных компанией Parallel Systems	44
В Польше выпустили первый в стране электровоз для скорости 200 км/ч.....	45
Определены претенденты по тендеру DSB на поставку 226 поездов стоимостью 3,5 млрд евро.....	46
Высокоскоростные поезда CRRC в Индонезии впервые проехали с пассажирами.....	46
Amsted Rail запустила приложение для бортовых телематических устройств IQ Series.....	47
Китайская CRRC представила новый легкорельсовый поезд для Мехико	48
Старым вагонам готовят амнистию.....	48
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ.....	50
Великобритания: компания Knorr-Bremse разработала датчики для определения схода вагона с рельсов	50
Несанкционированный радиосигнал остановки нарушил работу на сети РКР (Польша)...	51
Крайне левые взяли ответственность за поджог на железной дороге Германии.....	52
ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА.....	53
В ВКО работники железной дороги не выходят на работу, требуя увеличения зарплаты	53
ОАО «РЖД» с октября 2023 г проиндексируют зарплату на 3%.....	54
Услуги РЖД-МЕДИЦИНЫ стали доступны по ОМС во всех регионах присутствия.....	55
«Поезд здоровья», где можно пройти медосмотр, проедет от Владивостока до Москвы	56

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.....	56
Великобритания: компания Northern внедрила новый сервис для информирования пассажиров, использующий мессенджер WhatsApp.....	56
Amsted Rail представила новое приложение IQ Series для отслеживания железнодорожных вагонов в режиме онлайн.....	57
Итоги сессии «Цифровые решения для внутренней и международной логистики».....	57
ГК 1520 и Железные дороги Якутии будут цифровизировать и повышать кибербезопасность критической инфраструктуры	58

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Марат Хуснуллин на сессии Восточного экономического форума рассказал о развитии инфраструктурных проектов восточного направления

Заместитель Председателя Правительства Марат Хуснуллин в рамках деловой сессии «Логистика будущего: инфраструктура как исходная точка евразийской интеграции» VIII Восточного экономического форума рассказал о крупных инфраструктурных проектах, направленных на развитие восточного направления.

«Развитие регионов России невозможно без реализации проектов по развитию инфраструктуры. Это мощный драйвер, во многом определяющий устойчивость экономики. Вложения в инфраструктуру – основа динамичного развития страны. И сегодня Президент и Председатель Правительства активно поддерживают реализацию крупных инфраструктурных проектов. Геополитическое положение в настоящее время определяет приоритеты в переориентации транспортно-логистических цепочек как на восток, так и на юг страны. В сегодняшней ситуации наибольшим приоритетом, на мой взгляд, являются именно автомобильные дороги как наиболее быстрый вид перевозки грузов. Основные транспортные коридоры у нас уже есть, и строить новую дорожную сеть в большом объёме не требуется. Считаю, что необходимо заниматься приведением в порядок существующих дорог, заниматься их расширением, где это возможно, строить обходы городов с подъездными дорогами к портам. Помимо этого, расширять пропускную способность погранпереходов и, конечно, интегрировать магистрали с другими видами транспорта», – сказал Марат Хуснуллин.

Вице-премьер добавил, что на сегодняшний день ведётся активная работа по развитию транспортного коридора «Север – Юг», так как с точки зрения логистики важным выступает направление к Каспийскому морю и странам Центральной Азии с выходом на Индийский океан. Также продолжается реализация масштабного проекта по строительству трассы М-12 «Восток», входящей в состав транспортного маршрута «Россия», который соединяет всю территорию страны от Санкт-Петербурга до Владивостока с перспективой выхода на Китай и Монголию. Протяжённость маршрута составляет порядка 12 тыс. км.

«Ориентируясь на восток, мы развиваем не только автомобильное сообщение, но и железнодорожное. На сегодня идёт активное развитие главного проекта в железнодорожной инфраструктуре по комплексной

модернизации БАМа и Транссиба – Восточного полигона. Основная задача заключается в ликвидации узких мест на железных дорогах Дальнего Востока, а также увязке уже существующих евразийских международных транспортных коридоров. Для нас важно строительство полноценной железной дороги на восток, а также расширение железнодорожных маршрутов к Азово-Черноморскому бассейну. При этом все крупные города надо развивать и с точки зрения грузооборота, и с точки зрения пассажирского транспорта, строя для этого новые линии, тем самым освобождая пути для груза», – отметил вице-премьер.

Кроме того, Марат Хуснуллин в ходе своего выступления рассказал о необходимости развития Северного морского пути, а также речного транспорта. «Тема очень перспективна, даже несмотря на природные условия и отсутствие возможности использовать реки круглогодично. В первую очередь стоит заняться развитием Азово-Черноморского бассейна – через Азов, Каспий с выходом на рынки Ирана, Индии, Пакистана. При достаточном количестве судов и наличии необходимой портовой инфраструктуры есть перспектива перевозки десятка миллионов тонн груза», – сказал вице-премьер.

Источник: по материалам сайта Правительства России, 12.09.2023

ИПЕМ: Мультипликативный эффект инвестиций

Институт проблем естественных монополий при помощи программного комплекса собственной разработки [МОБ ИПЕМ] провел пофакторный анализ вклада реализации инвестиционной программы ОАО «РЖД» в экономику России в 2014-2023 годах. О результатах рассказывает генеральный директор ИПЕМ Юрий Саакян.

Железнодорожный транспорт является кровеносной системой для экономики России, обеспечивая потребности населения (24,4% от всего пассажирооборота РФ в 2022 году) и промышленности (86% от всего грузооборота в РФ в 2022 году без учета трубопроводного транспорта). Способность железнодорожного транспорта соответствовать требованиям потребителей во многом зависит от темпов развития, которые, в свою очередь, обеспечиваются достаточностью инвестиционных вложений.

В первые несколько лет работы ОАО «РЖД» объемы инвестиционной программы составляли около 100-130 млрд руб. с источниками финансирования, на 98% состоящими из амортизационных отчислений.

В дальнейшем объем инвестпрограммы возрос за счет увеличения доли финансирования из прибыли, внешних заимствований и федерального финансирования.

Затем был экономический кризис 2008 года, выделение инвентарного парка грузовых вагонов в дочерние общества ОАО «РЖД», а также частичная продажа грузовых вагонов частным компаниям, обеспечение рекордных строек Олимпиады в Сочи 2014 года, турбулентность с грузовыми вагонами 2015 года, связанная со значительным списанием парка в короткий временной интервал, обеспечение транспортных потребностей чемпионата мира по футболу в 2018 году, вызовы коронавирусной инфекции COVID-19 и изменения логистики и направлений перевозок в 2022 году.

События 2022 года создали перед ОАО «РЖД» ряд новых вызовов и задач, решение которых обеспечило бесперебойную работу железнодорожного транспорта и сохранение транспортной безопасности Российской Федерации. Санкционное давление, оказываемое на российскую экономику, привело к разрыву существующих логистических цепочек и необходимости максимально оперативной переориентации транспортных потоков с запада на юг и восток, к потребности в развитии существующей и строительстве новой инфраструктуры на новых загруженных направлениях.

Общий объем инвестиций на строительство, ремонт и модернизацию инфраструктуры и объектов капитального строительства, ремонт локомотивов ОАО «РЖД» в 2014-2023 годах, а также закупку подвижного состава ОАО «РЖД» и прочими участниками рынка составил более 6,7 трлн руб., в том числе порядка 1,57 трлн руб. на развитие Восточного полигона. В структуре инвестпрограммы одним из наиболее крупных с точки зрения инвестиционных вложений является сегмент строительства, ремонта и модернизации инфраструктуры и объектов капитального строительства. В период 2014-2023 годов ОАО «РЖД» инвестировало в модернизацию и обновление инфраструктуры в рамках всех реализуемых проектов порядка 2,5 трлн руб.

В рамках обновления парков подвижного состава общая стоимость продукции железнодорожного машиностроения производства РФ, закупленной ОАО «РЖД» и прочими участниками рынка, в 2014-2022 годах составила свыше 2,8 трлн руб. В том числе объем закупки локомотивов холдингом составил свыше 5 тыс. единиц на сумму 716,8 млрд руб. Также участниками рынка за проанализированный период было закуплено почти 500 тыс. грузовых вагонов (более 38% текущего парка грузовых вагонов на сети ОАО «РЖД») на сумму свыше 1,2 трлн руб. При этом более половины закупленных вагонов составили полувагоны (255,9 тыс. ваг.).

Объем ремонта локомотивов ОАО «РЖД» в 2014-2023 годах составил свыше 30 тыс. секций, стоимость выполненных работ – 415,2 млрд руб.

Однако помимо обеспечения заказами предприятий смежных отраслей реализация инвестиционной программы ОАО «РЖД» также оказала ощутимый эффект и на развитие экономики России в целом. Для количественной оценки этого эффекта ИПЕМ был рассчитан мультипликативный эффект на экономику от реализации инвестиционной программы ОАО «РЖД» в 2014-2023 годах.

Мультипликативный эффект – изменение одного из макроэкономических показателей (валового выпуска, ВВП, доходов бюджета и т. д.), который обусловлен распространением по системе межотраслевых связей первоначального импульса – изменения выпуска продукции и/или услуг в одном из секторов.

Совокупный мультипликативный эффект можно разделить на несколько групп с точки зрения типов возникающих социально-экономических эффектов: прямые, косвенные и индуцированные социально экономические эффекты.

Прямые социально-экономические эффекты создаются и формируются непосредственно отраслью, в рамках которой происходит изменение выпуска (базовая отрасль), посредством ее собственной производственной деятельности вследствие первичного изменения спроса на ее продукцию.

Косвенные социально-экономические эффекты являются следствием прямых эффектов. Рост производства в базовой отрасли требует увеличения использования товаров и услуг, предоставляемых другими отраслями, которые являются ее факторами производства, что стимулирует отрасли-поставщики также наращивать объемы производства своей продукции.

В свою очередь, эти отрасли также будут предъявлять повышенный спрос уже на продукцию своих отраслей-поставщиков – и далее по всем производственным цепочкам, пока сетевой эффект не распространится на всю экономику.

Индуцированные социально экономические эффекты – дополнительный рост конечного спроса на товары и услуги в экономике, возникающий за счет роста располагаемого дохода экономических агентов: работников базовой и взаимосвязанных с ней в рамках косвенного эффекта отраслей, государства, фирм и некоммерческих организаций, которые используют полученные дополнительные доходы на конечное потребление и инвестирование, накопление капитала, что дополнительно увеличивает мультипликативные эффекты от шока спроса в базовой отрасли.

В рамках выполненного ИПЕМ анализа инвестиционной программы ОАО «РЖД» с использованием программного комплекса собственной разработки «Модель межотраслевого баланса» были определены следующие прямые, косвенные и индуцированные эффекты на экономику РФ и регионы: прирост ВВП; отчисление налогов в федеральный бюджет; отчисление налогов в региональные бюджеты; социальные отчисления.

Общий эффект на ВВП России от реализации инвестпрограммы ОАО «РЖД», а также закупки подвижного состава прочими участниками рынка в 2014-2023 годах (с учетом закупки подвижного состава в 2014-2022 годах) составил 9,77 трлн руб., в том числе 4,4 трлн руб. за счет инфраструктурных проектов, 4,7 трлн руб. за счет закупки подвижного состава ОАО «РЖД» и участниками рынка и 0,67 трлн руб. за счет ремонта локомотивов ОАО «РЖД». В результате процесс реализации инвестиционной программы ОАО «РЖД» обеспечил среднегодовой вклад в ВВП РФ в размере 1,03%, в 2014-2023 годах. 1 рубль расходов инвестиционной программы увеличивал ВВП Российской Федерации на 1 руб. 44 коп.

Поступления налогов в федеральный бюджет за счет реализации инвестиционной программы ОАО РЖД, а также закупки подвижного состава прочими участниками рынка в 2014-2023 годах (с учетом закупки подвижного состава в 2014-2022 годах), составили 1,74 трлн руб., в том числе 858-млрд руб. за счет инфраструктурных проектов, 771,3-млрд руб. за счет закупки подвижного состава ОАО «РЖД» и участниками рынка и 109,9-млрд руб. за счет ремонта локомотивов ОАО «РЖД».

Поступления налогов в региональные бюджеты за счет реализации инвестпрограммы ОАО «РЖД», а также закупки подвижного состава прочими участниками рынка в 2014-2023 годах (с учетом закупки подвижного состава в 2014-2022 годах) составили 115 млрд руб., в том числе 50,9 млрд руб. за счет инфраструктурных проектов, 56,1 млрд руб. за счет закупки подвижного состава ОАО «РЖД» и участниками рынка и 8 млрд руб. за счет ремонта локомотивов ОАО «РЖД».

Социальные отчисления за счет реализации инвестиционной программы ОАО «РЖД», а также закупки подвижного состава прочими участниками рынка в 2014-2023 годах (с учетом закупки подвижного состава в 2014-2022 годах) составили 788,2 млрд руб., в том числе 299,9 млрд руб. за счет инфраструктурных проектов, 427,4 млрд руб. за счет закупки подвижного состава ОАО «РЖД» и участниками рынка и 60,9 млрд руб. за счет ремонта локомотивов ОАО «РЖД».

Наиболее значительный мультипликативный эффект на экономику оказывает инвестирование в строительство, содержание и ремонт инфраструктуры и объектов капитального строительства. Инвестирование в эти проекты наиболее значительно отражается на росте ВВП и объеме налогов для федерального бюджета. При этом уровень эффекта инвестирования в строительство и поддержание инфраструктуры для региональной экономики скромнее (16-е место по уровню влияния на размер налоговых отчислений в региональные бюджеты, на социальные отчисления – 9-е место).

Второе место занимают инвестиции в закупку электрического оборудования (устройств коммутации или защиты электрических цепей, оборудования для СЦБ, устройств освещения), при этом их влияние на федеральную и региональные экономики более сбалансировано (на ВВП – второе место, на налоги для федерального бюджета – четвертое место, на региональные налоги – третье место, социальные отчисления – седьмое место). Третье место занимают инвестиции на закупку локомотивов. Четвертое место – затраты на закупку щебня при строительстве инфраструктуры.

На основе проведенного исследования можно сделать вывод о том, что реализация инвестиционной программы ОАО «РЖД» оказывает существенный эффект на социально-экономическое положение России как на федеральном, так и на региональном уровне, обеспечивая значительный вклад в ВВП, поступление налогов в бюджеты различных уровней и рост социальных отчислений.

Источник: Институт проблем естественных монополий, advis.ru, 12.09.2023

Инвестиционная программа РЖД на 2023 год превысила трлн рублей

«Объем инвестиционной программы «Российских железных дорог» в этом году составил почти 1,2 триллиона рублей. Самый большой объем средств – 250 миллиардов рублей – направлен на расширение провозных способностей на восток», – сообщил глава РЖД Олег Белозёров, выступая в рамках Восточного экономического форума на сессии «Новая логистика Дальнего Востока – «белый лебедь» экономики России».

Он также сообщил, что объем перевозок по железнодорожной сети в восточном направлении по итогам января-августа вырос на 5,6 процента (к аналогичному периоду 2022 года). Глава РЖД отметил, что за 8 месяцев текущего года перевозка контейнерных грузов выросла на 13 процентов.

«Более 700 предприятий впервые повезли свои грузы на восток, пришлось открыть горячую линию, чтобы отрегулировать эти новые потоки, – отметил Олег Белозёров. – У нас создано огромное количество сквозных цифровых продуктов, у нас 100 процентов документов оформляется в электронном виде, практически в режиме онлайн. Ни одна страна в мире этим не может похвастаться».

VIII Восточный экономический форум прошёл во Владивостоке 10-13 сентября 2023 года. Его девиз «На пути к сотрудничеству, миру и процветанию». Организатором мероприятия выступает Фонд Росконгресс.

Источник: rg.ru, 11.09.2023

Меры поддержки предприятий железнодорожного машиностроения

Меры поддержки от Фонда развития промышленности для предприятий железнодорожного машиностроения:

– Металлургическое предприятие «Свитанок» из Мелитополя (Запорожская область), которое производит комплектующие для дизельных двигателей локомотивов (тепловозов) Д40, Д49, Д50, Д100, ЧМЭ-3, а также для компрессоров КТ-6, К2лок, получила льготный кредит от Фонда развития промышленности (ФРП) на реализацию инвестпроекта. Его общая стоимость составит 100 млн рублей, средства будут направлены на закупку новых станков. Предприятие софинансирует 10%, все остальное – средства ФРП, которые выделяются сроком на 7 лет под 1% годовых.

– Разработка и производство системы дискового тормоза для скоростных электропоездов ЭС2Г «Ласточка», выполненные АО «Транспневматика», были профинансированы ФРП, рассказал генеральный директор компании Владимир Батенков. Постановка систем на производство потребовала больших вложений в техперевооружение: инвестиции в проект составили свыше 572 млн руб., из которых 199 млн предоставил ФРП и еще 30 млн – региональное отделение Фонда развития промышленности и венчурных инвестиций.

– Производство боковых рам и колесных центров для грузовых вагонов было запущено производственным объединением «Бежицкая сталь» (входит в «Трансмашхолдинг») в Брянске. Объем инвестиций в проект составил 640 млн рублей, в том числе 399 млн рублей – заем от ФРП, сообщила пресс-служба фонда.

Источник: wagon-cargo.ru, 08.09.2023

Связующий Индию и Европу коридор будет рентабельнее китайского проекта

Предлагаемый транспортный коридор Индия – Ближний Восток – Европа будет рентабельнее китайского проекта «Один пояс – один путь». Об этом сообщил журналистам индийский министр железных дорог, коммуникаций, электроники и информационных технологий Ашвини Вайшнав.

Министр отметил, что по сравнению с китайским проектом, который якобы «загнал некоторые из принимающих участие стран в долговую ловушку», новый проект принесет доход. «Проект будет настолько прибыльным, что несколько многосторонних институтов готовы его финансировать. Транспорт будет приносить такой большой доход, что он

сможет оплачивать все самостоятельно, не втягивая принимающую страну в долговую ловушку», – сказал Вайшна в эфире телеканал NDTV.

По его словам, в случае реализации проекта, который будет частично представлять собой морской коридор, а частично железнодорожный, каждая страна сможет принимать решение исходя из своих потребностей. Он указал, что, как предполагается, проект свяжет индийские порты в штатах Гуджарат, Гоа, Махараштра, Карнатака и Керала с железнодорожными и портовыми объектами в странах Ближнего Востока, включая Объединенные Арабские Эмираты, Саудовскую Аравию, Иорданию и Израиль, далее маршрут пойдет в Европу, что потенциально увеличит торговлю между Индией и Европой до 40%.

Источник: ng.ru, 11.09.2023

Реформа грузовых железнодорожных перевозок в США: отнять и поделить

Регулятор индустрии грузовых железнодорожных перевозок в США предлагает изменить правила работы частных железнодорожных компаний, с тем, чтобы усилить конкуренцию и повысить эффективность работы национальной железнодорожной системы.

Суть предложения Бюро по наземному транспорту США (Surface Transportation Board, SBT), которое получило название «Взаимное переключение грузопотоков», заключается в том, что железные дороги, которые не могут обеспечить надежный сервис, будут обязаны пускать на свои сети конкурентов.

Глава STB Мартин Оберман объясняет, что цель предложенной меры заставить железнодорожные компании улучшать надежность сервиса под угрозой усиления конкуренции. Мера была разработана в контексте участившихся претензий грузовладельцев на задержки, сбои и отказы в доставке их грузов по ключевым железнодорожным сетям в последние годы, когда дефицит персонала обусловил резкое ухудшение надежности сервиса железнодорожных компаний.

Предложение вызвало резкую оппозицию со стороны железнодорожных компаний, которые утверждают, что новые требования могут привести к возникновению заторов и снижению эффективности работы их сетей.

Источник: infranews.ru, 08.09.2023

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Железные дороги Швейцарии вышли на прибыль

Федеральные железные дороги Швейцарии (SBB) сообщили о получении прибыли в размере 99 млн швейц. фр. (примерно 111 млн долл. США) по итогам работы в первом полугодии 2023 г., в то время как годом ранее убытки составили 142,3 млн швейц. фр. Таким образом, SBB отработали с прибылью впервые начиная с 2019 г.

В секторе пассажирских перевозок поездами дальнего следования была получена прибыль в размере 13,7 млн швейц. фр., тогда как за тот же период 2022 г. убытки достигли 122,9 млн швейц. фр. В секторе региональных пассажирских перевозок прибыль составила 18,3 млн швейц. фр. по сравнению с 5,9 млн швейц. фр. годом ранее.

В SBB отметили, что восстановление пассажиропотока произошло даже быстрее, чем ожидалось, впервые допандемийный уровень был превышен в марте 2023 г. В первом полугодии 2023 г. среднесуточный пассажиропоток на сети SBB составил 1,33 млн чел., что соответственно на 21,4 и 3,04% выше, чем за тот же период 2022 и 2019 гг. Рост объемов не помешал повышению точности выполнения расписания движения на 0,5 п. п. по сравнению с уровнем 2022 г. – до 93,6%. Поездами в международном сообщении с января по июнь 2023 г. перевезено 5,7 млн пассажиров, что на 20% выше предыдущего рекордного уровня 2019 г.

Несмотря на высокие доходы от грузовых перевозок, положительного финансового результата за первое полугодие 2023 г. в этом секторе добиться не удалось – убытки составили 18 млн швейц. фр. (в 2022 г. – 23 млн швейц. фр.). К основным причинам SBB относят продолжающееся ценовое давление и спад экономики в целом. Точность выполнения графика движения грузовыми поездами в первом полугодии 2023 г. составила 92,4%, что на 0,6 п. п. превышает аналогичный показатель с января по июнь 2022 г.

Финансовая ситуация в SBB остается напряженной из-за долга в размере 11,4 млрд швейц. фр. Для ее стабилизации компании нужна годовая прибыль от 400 до 500 млн швейц. фр.

SBB намерены в период до 2030 г. сократить расходы примерно на 6 млрд швейц. фр. Оператор рассчитывает добиться устойчивой прибыльности сектора пассажирских перевозок поездами дальнего следования, который сильно пострадал от ограничений вследствие пандемии. Кроме того, компания надеется на финансовую поддержку правительства в развитии повагонных грузовых перевозок, что станет возможным благодаря

возвращению в августе 2023 г. грузового оператора SBB Cargo в полную собственность Федеральных железных дорог Швейцарии. Планируется также продолжить строительство собственных гидро- и солнечных электростанций, чтобы к 2030 г. в зимние периоды покрывать 95% потребностей в энергоресурсах за счет собственных генерирующих мощностей и не зависеть от колебания цен на электроэнергию. К 2030 г. солнечные электростанции SBB должны будут вырабатывать ежегодно 100 ГВт·ч, к 2040 г. – 160 ГВт·ч.

Источник: railjournal.com, 07.09.2023 (англ. яз.)

Железные дороги Сицилии и Калабрии получают 36 млрд евро инвестиций

Итальянская национальная железнодорожная компания Ferrovie dello Stato Italiane (FS) инвестирует 36 млрд евро в инфраструктуру Сицилии и Калабрии. Сумма распределяется равномерно по каждому региону с целью улучшения состояния железных и шоссейных дорог в двух регионах.

Часть суммы инвестиций будет добавлена к примерно 5 млрд евро инвестиций в железнодорожное сообщение между Палермо и Катанией, соединяющее Сицилию с северо-запада на восток.

Генеральный директор FS Group Луиджи Феррарис заявил, что в ближайшие десять лет будет вложено 200 млрд евро в развитие инфраструктуры. В частности, для Сицилии и Калабрии инвестиции ускорят железнодорожное сообщение из Палермо в Мессину и из Салерно в Реджо-ди-Калабрия.

Сицилия соединена паромом с материковой Италией, а оттуда коридор тянется вплоть до северных стран. В конце 2022 г. грузовая дочерняя компания итальянской железной дороги Mercitalia объявила о новом маршруте между терминалом Катания-Бикокка на Сицилии и Марчианисе, расположенным в 25 км к северу от Неаполя.

На участке между островом и материковой частью Италии FS обеспечит паромное сообщение, соединяющее недостающее звено между двумя сторонами. В настоящее время пересечение пролива на пароме занимает 2 часа, что может снизить эффективность этого транспортного маршрута.

Нынешнее итальянское правительство довольно громко заявило о своей заинтересованности в строительстве моста, соединяющего две территории, – проекте, обсуждаемом с XIX века, который, однако, не выглядит реализуемым в ближайшем будущем.

Источник: railfreight.com, 05.09.2023 (англ. яз.)

Убытки концерна Latvijas dzelzceļš в I полугодии увеличились в 6 раз

Оборот концерна ГАО «Latvijas dzelzceļš» (LDz) в I полугодии текущего года составил 128,436 млн евро, что на 7,6% больше, чем за соответствующий период 2022-го, однако убытки увеличились в 6 раз и составили 2,656 млн евро, свидетельствуют опубликованные компанией данные.

Как передают латвийские СМИ, в то же время собственный оборот LDz в I полугодии составил 80,296 млн евро (+20,8%). Оборот LDz до платежей для обеспечения финансового баланса составил 76,824 млн евро, убытки – 3,472 млн евро.

В I полугодии по инфраструктуре общего пользования LDz было перевезено 7,746 млн т грузов, что на 36,7% меньше, чем в I полугодии прошлого года, и 8,221 млн пассажиров, что на 19,5% больше.

Наибольшая доля грузовых перевозок в I полугодии пришлась на импортные – 59,4% общего объема перевозок (4,601 млн т), что на 48,3% меньше.

Больше всего в I полугодии перевезено зерна, продуктов его переработки, семян и плодов – 31,1%. Перевозка нефти и нефтепродуктов составила 18,9%, угля – 14,6%, древесины и изделий из нее – 3,4%, удобрений – 1,2%, прочих грузов – 30,8%.

Как указало руководство LDz, в условиях снижения объемов грузоперевозок предприятие продолжает повышать эффективность своей деятельности путем пересмотра различных процессов и снижения затрат, чтобы обеспечить конкурентоспособность и устойчивость деятельности в будущем.

В I полугодии прошлого года оборот концерна LDz составил 119,354 млн евро, убытки – 439 тыс евро.

В целом за 2022 год оборот концерна составил 254,788 млн евро, увеличившись на 2,3% по сравнению с 2021-м, а убытки – 2,368 млн евро, тогда как годом ранее концерн работал с прибылью.

Источник: rzd-partner.ru, 07.09.2023

Eesti Raudtee хочет поднять плату за пользование железной дорогой

Эстонская госкомпания Eesti Raudtee запросила увеличение тарифов за пользование железнодорожной инфраструктурой в связи с сокращением грузовых перевозок, что, вероятно, приведет к росту стоимости проезда на пассажирских поездах, передают эстонские СМИ.

Расчет платы за пользование железнодорожной инфраструктурой – сложный процесс. Он включает в себя запрос данных Департаментом по защите

прав потребителей и техническому надзору у Eesti Raudtee, перевозчиков и других участников рынка. По мнению коммерческого директора Eesti Raudtee Артура Райхмана, нельзя однозначно сказать, что плата за пассажирские перевозки увеличивается из-за снижения объемов грузоперевозок.

«Одна из составляющих заключается в том, что если расходная база из года в год остается более или менее одинаковой и расходы Eesti Raudtee не увеличиваются, то снижение объемов перевозок означает, что цена за единицу [перевезенного груза] будет расти. Второй компонент, который может создать ценовое давление, это инфляция. В конце прошлого года, когда устанавливалась плата за пользование железной дорогой на текущий год, инфляция резко подскочила. Это также оказывает влияние на ценовые расчеты», – пояснил Райхман.

Повышение этих тарифов неизбежно приведет к увеличению расходов оператора пассажирских поездов Elron, поскольку 40% его затрат составляет именно эта статья расходов.

В прошлом году эти расходы составили для Elron более 22 млн евро. Это означает, что если плата за инфраструктуру будет увеличена на 10%, то для Elron это приведет к росту расходов на 1,5-2 млн евро. Последний раз тарифы Elron повышались в начале 2022 года, то есть более полутора лет назад. Департамент по защите прав потребителей и техническому надзору вынесет решение по запросу Eesti Raudtee к 10 октября.

Источник: rzd-partner.ru, 08.09.2023

Rail Baltica в Латвии обойдется в 4 раза дороже запланированного

Железнодорожная линия европейской ширины Rail Baltica в Латвии будет стоить в 4 раза дороже, чем первоначально планировалось, сообщают латвийские СМИ.

Когда 6 лет назад были представлены финансовые расчеты, стоимость латвийского участка Rail Baltica называлась в сумме примерно в 2 млрд евро, но сейчас предполагается, что он может стоить уже в 4 раза дороже, или около 8 млрд евро. Главный путь Rail Baltica должен быть готов к 2030 году.

На этой неделе завершились закупки на строительство основного пути. Согласно отчету, доступному в системе электронных закупок, право на заключение контракта выиграло француско-польско-итальянское совместное предприятие ERB Rail Baltica JV. Цена контракта, которую они предложили, составила 3,7 млрд евро. Второй претендент – из Турции, с более дешевым

предложением, примерно на полмиллиарда, был в финале отклонен как неподходящий.

В сумму 3,7 млрд евро, упомянутую в закупке, входят только пути и связанные с ними реконструкции. Придется добавить дополнительные расходы на электрификацию, сигнализацию, станции и грузовые терминалы и др. Поэтому общая стоимость официально не называется.

Хотя подрядчик и найден, строительных проектов – ни большей части пути, ни сопутствующих объектов – пока нет. Эти работы затянулись как минимум на год, а кроме того, на проектирование запрошено значительное дополнительное финансирование – более 40 млн евро.

Весной Министерство сообщения запросило выделить 46 млн евро из резервного фонда на покрытие дополнительных незапланированных расходов на проектирование. Вместо этого Минфин пригласил группу аудиторов, ответственных за фонды, проверить процесс проектирования Rail Baltica. Проверка завершилась на этой неделе, и, по словам министра финансов Латвии Арвила Ашераденса, картина не обнадеживает. «В настоящее время тот же проект и вся инфраструктура потребуют значительно больше средств, чем сообщалось до сих пор, и ясности по этому поводу нет. <...> Я думаю, что Минтранс и руководство Rail Baltica немедленно должны прийти в кабинет министров с отчетом, какие реальные финансовые суммы необходимы», – сказал он. Министр заявил, что на данный момент нет четких сценариев финансирования этого огромного проекта.

Источник: rzd-partner.ru, 12.09.2023

ОАО «РЖД» предлагают увеличить грузовые тарифы на 2024 год на 1% «за транспортную безопасность»

ОАО «РЖД» предлагает включить транспортную безопасность в грузовой железнодорожный тариф на 2024 год, заявил глава компании Олег Белозёров на сессии в ходе ВЭФ-2023.

«По следующему году мы планируем, что будет базовая индексация традиционно. Правительство приняло решение, что нам нужен определенный дополнительный индекс на то, чтобы проводить опережающим темпом капитальный ремонт. Это уже несколько лет специальная программа, по которой мы тоже отчитываемся, за то, что мы делаем, чтобы не ухудшалось, а улучшалось состояние инфраструктуры», – сообщил топ-менеджер.

«Но мы предполагаем, что ситуация сейчас такова, что есть один элемент, который не был учтен у нас в тарифах. Это транспортная безопасность. Сейчас

ей уделяется особое внимание. Ключевой элемент железных дорог – надежность и еще больше – безопасность. Может быть, 1% в следующем году будет добавлен к базовому проценту по перевозке», – сказал Белозёров.

Как сообщалось, грузовые железнодорожные тарифы выросли в РФ с 1 января 2023 г. на 8%. Индексация грузовых тарифов в 2024 году составит 7,1%, в 2025 году – 4,6%.

Источник: morvesti.ru, 11.09.2023

ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ

Договорились на ВЭФ-2023 о развитии объектов инфраструктуры на БАМе

В рамках форума во Владивостоке заключили договор с Газпромбанком и Бамтоннельстрой-Мост о совместной реализации 4 крупных объектов на БАМе после принятия Правительством РФ решения о реализации III этапа строительства объектов железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона.

Документ подписали глава РЖД Олег Белозёров, первый вице-президент Газпромбанка Павел Бруссер и председатель совета директоров Бамтоннельстрой-Мост Руслан Байсаров.

Для достижения провозной способности Восточного полигона к 2032 году не менее 255 млн тонн в год необходимо строительство новых инженерных сооружений.

В договоре речь идёт о создании моста через р. Амур и 3 тоннелей:

- Второго Кодарского;
- Второго Кузнецовского;
- Второго Северомуйского.

Источник: rollingstockworld.ru, 10.09.2023

РЖД в этом году откроют движение почти на 80 объектах БАМа, построенных в рамках II этапа развития Восточного полигона

Об этом рассказал замглавы компании Андрей Макаров на ВЭФ-2023.

За 8 месяцев 2023 г. стройкомплекс холдинга выполнил объём работ, равный показателям всего прошлого года, на сумму 138 млрд руб.

Результаты видны уже сейчас: вывоз контейнеров с Дальнего Востока вырос на 20%, почти в половину (на 46%) увеличились перевозки в направлении погранпереходов с Китаем.

Также строители восстановили почти 700 км автомобильного дублёра БАМа, это позволило решить логистические задачи по подвозу техники и материалов на стройплощадки РЖД. Только объём земляных работ в этом году составит 20 млн куб. м (в прошлом году – 10 млн).

«Параллельно с работами по II этапу мы занимаемся III этапом. Уже сейчас в стадии проектирования находится 85 объектов, строительством которых займёмся за горизонтом 2024 г. Задельное проектирование нужно, чтобы у нас уже была готовая документация, к тому моменту, когда будет принято решение о реализации третьего этапа развития Восточного полигона», – заявил Андрей Макаров.

Реализация III этапа предполагает достижение провозных способностей Восточного полигона до 210 млн т к 2030 г. Для этого предстоит построить порядка 200 объектов, в том числе более 2000 км вторых путей и свыше 1500 искусственных сооружений.

Источник: rzd-partner.ru, 11.09.2023

В Амурской области РЖД расшили узкое место, по которому грузы идут в направлении Дальнего Востока

Открыто движение по второму пути на перегоне Звонкое – Февральск на БАМе. Перегон Звонкое – Февральск расположен на линии Февральск – Новый Ургал. Развитие инфраструктуры увеличит провозную способность всего участка до 52 млн тонн к 2025 году. Что особенно актуально, так как по этой линии в Амурской области грузы едут в направлении портов Дальнего Востока.

В рамках модернизации железнодорожники уложили 7,5 км нового пути, отсыпали более 23 тыс. куб. м балласта, построили 3 моста и выполнили другие работы, сообщается в телеграм-канале РЖД.

Источник: rzd-partner.ru, 11.09.2023

Новая тяговая подстанция на Восточном полигоне повлияет на интервал движения поездов

РЖД в своем Телеграм-канале сообщили о завершении строительства тяговой подстанции Сгибеево в Амурской области. Она обеспечит

электроснабжение на 100-километровом участке Восточного полигона Ерофей Павлович – Уруша.

Новый энергообъект позволит сократить интервал попутного следования до 8 минут для составов массой 6300 тонн и до 10 минут – для составов массой 7100 тонн. Таким образом, пропускная способность участка в среднем возрастёт на 15-20 пар поездов в сутки.

Кроме того, тяговая подстанция позволит обеспечить электроэнергией не только магистраль, но и сторонних потребителей в регионе.

Сейчас на подстанции идут заключительные пусконаладочные работы, к единой энергосистеме ее намерены подключить до конца сентября. Объект можно будет контролировать удаленно с помощью системы дистанционного мониторинга и диагностики оборудования.

Источник: rzd-partner.ru, 08.09.2023

Власти обдумывают новый вариант финансирования расширения БАМа

Правительство рассматривает альтернативный вариант финансирования строительства трех тоннелей и моста на Восточном полигоне стоимостью 520 млрд руб., которое изначально предлагалось реализовывать по концессии. Вместо этого возможен ЕРСФ-контракт: ОАО «РЖД» заключит с «БТС-Мостом» Руслана Байсарова договор генерального подряда, подрядчик привлечет кредиты, а потом ОАО «РЖД» погасит их с учетом процентов. Такой механизм позволит сократить траты бюджета, однако переложит основное финансовое бремя на ОАО «РЖД». Пока не известно за счет чего предполагается обеспечивать возврат кредитов, однако источники уверяют, что повышения тарифов ОАО «РЖД» не будет, а проект окупится за счет роста грузопотока.

Для строительства четырех крупных объектов в рамках третьего этапа модернизации Восточного полигона к 2032 году наряду с концессионной схемой рассматривается применение ЕРСФ-контракта. Об этом на сессии ВЭФ рассказал первый вице-президент Газпромбанка Павел Бруссер. «По концессионным инициативам мы находимся в процессе согласования условий с органами исполнительной власти, – сообщил он. – И второе движение по этому проекту – это обсуждение договора генерального подряда с обязательством подрядчика привлечь финансирование под долгосрочный контракт жизненного цикла с ОАО «РЖД», так называемый механизм ЕРСФ».

В 2024 году завершается второй этап расширения Восточного полигона с увеличением провозной способности до 180 млн тонн, обсуждается третий.

В нем три подэтапа: первый, с расширением до 197 млн тонн, – под грузы Якутии, прежде всего Эльгинского угольного месторождения; второй, до 210 млн тонн, – под существующих грузоотправителей, в том числе из центральной части РФ и с Урала. Третий этап, до 255 млн тонн к 2032 году, планировалось реализовать на основе концессионной инициативы, с которой в 2022 году выступили «Бамтоннельстрой-Мост» Руслана Байсарова и Газпромбанк. В рамках этого этапа должны быть построены дорогостоящие сооружения – вторые Северомуйский, Кузнецовский и Кодарский тоннели и мост через Амур.

Как пояснил в кулуарах ВЭФ заместитель главы Минтранса Валентин Иванов, стоимость этих четырех объектов составляет около 520 млрд руб. при стоимости всего третьего этапа Восточного полигона с расширением до 255 млн тонн в 2 трлн руб. По концессионной инициативе, пояснил господин Иванов, сейчас идет процедура проработки. Предложения концессионера согласовываются с органами власти как в части привлечения федеральной поддержки, так и с ОАО «РЖД» по синхронизации работ.

Вариант ЕРСФ-контракта, сообщил господин Иванов, был предложен ОАО РЖД. «У этого варианта есть определенные плюсы и минусы, мы эту развилку в рамках согласования со всеми заинтересованными сторонами должны пройти», – сказал он.

«Он требует меньшей поддержки федерального бюджета, но необходимы определенные решения на уровне РЖД», – добавил замминистра.

Схема ЕРСФ имеет несколько особенностей, рассказал господин Бруссер. «Самое главное, она не требует государственного финансирования на стадии проектирования и строительства, – говорит он. – Запустить эту схему можно прямо сейчас, в отличие от концессии. Кроме того, схема носит безрегрессный характер, то есть это схема проектного финансирования с элементами деконсолидации долга. Особенностью является то, что ОАО «РЖД» является непосредственным участником на строительной и операционной фазах». По его словам, к схеме ЕРСФ проявляют интерес и другие банки, в частности она обсуждается со «Сбером», ВЭБ.РФ. Господин Бруссер отметил, что схема ЕРСФ применима и для проектов других естественных монополий, в том числе и тех, что развиваются в увязке с расширением Восточного полигона.

Однако если в концессии бюджет несет расходы, в том числе на капитальный грант, то при ЕРСФ они ложатся на ОАО «РЖД». Монополия периодически испытывает трудности с финансированием развития Восточного полигона, хотя в последние годы всеми силами избегает секвестра инвестпрограммы по БАМу и Транссибу. Тем не менее в 2022 году она могла бы урезать расходы на БАМ с запланированных 131 млрд до 80 млрд руб., если

бы не помощь со стороны ФНБ в 250 млрд руб.. На третий этап ОАО «РЖД» планировало привлечь около 300 млрд руб. из ФНБ.

Как именно ОАО «РЖД» будет возвращать инвестиции в строительство тоннелей и мостов, непонятно. В ОАО «РЖД» комментариев не дали.

Концессия позволяет растянуть платежи на более длительный период и может обеспечить большую защиту для частных инвесторов от изменения условий соглашений, поясняет гендиректор аналитической компании Sherpa Group Александра Галактионова. «В классическом ЕРСФ-контракте подрядчик ищет финансирование и занимается стройкой, но не участвует в эксплуатации, – отмечает госпожа Галактионова. – Поэтому формально стоимость такого контракта может быть дешевле, чем у концессии (так как заканчивается после ввода объекта). Но он требует выплаты подрядчику по завершении этапа строительства».

Минус концессии, говорит она, в том, что не всегда построившая объект компания заинтересована его впоследствии эксплуатировать. В случае с участками БАМа эксплуатировать их, вероятно, должно ОАО «РЖД». Минус классического ЕРСФ-контракта в том, что нет возможности растянуть платежи на длительный срок, сопоставимый со сроком концессии. Если речь о том, что финансирование привлекается под контракт жизненного цикла (КЖЦ), то в схеме возникает много рисков. «ЕРСФ-подрядчик строит объект на заемные деньги, после ввода в эксплуатацию его функционал прекращается, но он получает платежи по КЖЦ и, вероятно, гасит кредиты, получая маржу, – поясняет госпожа Галактионова. – Но тогда непонятно, как будут обеспечены кредиты, если объект остается у государства или ОАО «РЖД» как заказчика. На таких условиях без дополнительных гарантий подрядчика вряд ли прокредитуют». В случае секвестра бюджета, например если часть затрат будет субсидировать государство, стороны такого соглашения тоже могут оказаться не защищены, добавляет она.

Источник: kommersant.ru, 12.09.2023

Сухопутные ворота

Новый вектор перевозок требует развития погранпереходов

Разворот на Восток потребовал от ОАО «РЖД» пристального внимания к развитию сухопутных трансграничных перевозок и расширения инфраструктуры погранпереходов. Грузопоток через железнодорожные погранпереходы с Китаем вырос в январе-июле почти на 20%. В планах ОАО «РЖД» – развитие всех погранпереходов в Китай, в том числе работы по

станциям Забайкальск, Гродеково, Камышовая. Параллельно компания развивает южное направление, где ведется строительство станции Самур-II, а также работы по снятию инфраструктурных ограничений, которые позволят обеспечить увеличение грузопотока по международному транспортному коридору «Север – Юг».

Перевозки на Восток по суше

С поворотом экономики на Восток, потребовавшим развития линейной железнодорожной инфраструктуры и подходов к морским портам, отдельную важность приобрело обеспечение перевозки грузов в Китай через сухопутные пограничные переходы. Спрос на эти перевозки постоянно растет. По данным Дальневосточной железной дороги, за семь месяцев через ее погранпереходы перевезено на 19,4% больше, чем годом ранее (более 8 млн тонн).

Среди существующих пунктов пропуска крупнейшим является железнодорожный пункт пропуска (ЖДПП) «Забайкальск – Маньчжурия», пропускающий около 16 млн тонн грузов в год. В первом квартале пропуск через него вырос в 1,6 раза, до 4,9 млн тонн, в том числе более 4,3 млн тонн – на экспорт.

В 2022 году перевозки через ЖДПП «Гродеково – Суйфэньхэ» остались на уровне 2021-го, составив 8,2 млн тонн, в том числе на экспорт отправлено 1,8 млн тонн руды, 1,7 млн тонн угля и 1,1 млн тонн грузов в контейнерах. Но в 2023 году объем перевозок через этот погранпереход растет высокими темпами. Так, за семь месяцев существенно увеличен экспорт через него в Китай: объемы угля выросли в 1,4 раза, до 1,2 млн тонн, руды – в 1,3 раза, до 1,1 млн тонн, в 3,5 раза вырос экспорт хлебных грузов. Встречным потоком направилось почти вдвое больше контейнерных грузов (16 тыс. тонн) и в 1,3 раза больше стройматериалов (65,5 тыс. тонн). Всего экспортно-импортные грузоперевозки через «Гродеково – Суйфэньхэ» составили 4,8 млн тонн, увеличившись на 3,2%.

Погранпереход «Махалино – Хуньчунь», возобновивший работу в 2013 году, также увеличивает пропуск – не в последнюю очередь благодаря переводу на круглосуточный режим работы. Так, в 2022-м при заметном приросте передачи угля через этот переход кратно – более чем в пять раз – выросли перевозки контейнеров. Всего через этот погранпереход перевезли в 2022 году 3,5 млн тонн грузов – на 24,3% больше, чем в 2021-м. В первом полугодии 2023-го грузопоток составил 2,7 млн тонн.

В прошлом году к трем погранпереходам с Китаем прибавился еще один. 7 июля 2022 года открыт новый ЖДПП «Нижнеленинское – Тунцзян». Его пропускная способность составляет 5,5 млн тонн грузов в год с перспективой роста до 9,6 млн тонн. Пункты пропуска на этом погранпереходе работают

в круглосуточном режиме. Через «Нижнеленинское – Тунцзян» за семь месяцев перевезено 1,6 млн тонн грузов, в том числе 1,1 млн тонн угля и 482 тыс. тонн руды. В июле со стороны Китая по мосту прошел первый контейнерный состав с импортными грузами. Готовится к отправке первый поезд с экспортными контейнерами.

Всем станциям – расширение

Потенциал действующих погранпереходов с Китаем исчерпан не полностью. Несмотря на рост перевозок, существуют значительные резервы пунктов пропуска. По данным ОАО «РЖД», по состоянию на август они позволяют дополнительно передавать не менее пяти-шести поездов в сутки. Однако это не отменяет необходимости реконструкции и расширения имеющихся пунктов.

По планам Минтранса в 2024 году ожидается реконструкция ЖДПП «Махалино – Хуньчунь», в 2026-м – пунктов «Гродеково – Суйфэньхэ» и «Наушки – Сухэ-Батор» (погранпереход с Монголией, пропускающий также транзитные грузы из Китая и в Китай). По двум последним, по данным ФГКУ Росгранстрой, завершение проектирования должно состояться уже в нынешнем году.

Развивая крупнейший погранпереход, ОАО «РЖД» продолжает реконструкцию станции Забайкальск, вложения в которую с 2009 года составили свыше 18 млрд руб. В марте 2022-го глава Минтранса Виталий Савельев и глава ОАО «РЖД» Олег Белозёров открыли новый перегрузочный пункт в Забайкальске, за счет которого среднее время нахождения вагона под перегрузочными операциями сокращается с 24 до 18 часов, перерабатывающая способность вырастает со 134 до 194 вагонов в сутки. В декабре 2022 года был открыт приемоотправочный парк (как сообщает Забайкальская железная дорога, удлинены приемоотправочные пути колеи 1435 мм, проведена укладка 24 стрелочных переводов, построены соединительные пути с контейнерным терминалом) – завершилась первая очередь реконструкции станции. Следующий этап реконструкции позволит увеличить пропускную способность станции Забайкальск с 18 пар поездов в сутки в КНР и 24 из КНР до 32.

В мае президент Владимир Путин дал поручение ускорить работы по станции Забайкальск, предусмотрев строительство второго главного хода в город Маньчжурия по узкой колее с завершением строительства узкоколейных парков и рассмотрев совместно с КНР вопрос о синхронизации соответствующих работ.

На погранпереходе «Гродеково – Суйфэньхэ» ОАО «РЖД» развивает станцию Гродеково, реконструкция которой, согласно инвестпрограмме ОАО «РЖД», должна быть завершена в 2024 году. Она позволит увеличить

провозную способность станции на 5,5 млн тонн, до 17,7 млн тонн, за счет увеличения длины и веса поезда. Компания реконструирует парк соседней станции Сосновая Падь и удлиняет два приемоотправочных пути, что позволит увеличить длину состава до 71 условного вагона, а максимальный вес поезда – с 3,6 тыс. до 5,2 тыс. тонн.

В рамках развития погранперехода «Махалино – Хунчунь» ОАО «РЖД» ведет реконструкцию обслуживающей его станции Камышовая. В 2022 году на участке Махалино – Камышовая модернизировали путевое хозяйство: ввели в строй 4 новых пути, уложили 13 стрелочных переводов, обновили систему управления движением станции.

Основной целью реконструкции пункта пропуска Наушки является увеличение его пропускной способности вдвое. Параллельно с реконструкцией пункта пропуска, которую ведет Росгранстрой, Восточно-Сибирская железная дорога занимается реконструкцией перегрузочного комплекса и удлинением приемоотправочных путей. Инвестпрограмма ОАО «РЖД» предусматривает завершение строительно-монтажных работ по станции Наушки в 2025 году с увеличением ее провозной способности с 9,7 млн до 15 млн тонн в год.

Новые переходы

Параллельно расширению имеющихся ЖДПП на границе с Китаем ведется проработка новых погранпереходов. По итогам прошлогоднего ВЭФа ОАО «РЖД» объявило, что совместно с субъектами федерации приступило к предварительной проработке создания новых ЖДПП с Китаем («Староцурухайтуйский – Хэйшаньтоу», «Благовещенск – Хэйхэ» и «Джалинда – Мохэ»).

Наиболее активно сейчас прорабатывается проект «Джалинда – Мохэ» в Амурской области. Этот погранпереход был закрыт в 2008-м, но с прошлого года активно обсуждается его восстановление. Его предварительная стоимость, по расчетам Минтранса, – 250 млн долл., грузовая база – до 24,1 млн тонн.

Осенью 2022 года создана межведомственная рабочая группа с участием Минтранса, МИДа, ОАО «РЖД», правительств Амурской области, Якутии и Кузбасса, а также представителей бизнеса, а в декабре – и международная рабочая группа с участием руководства провинции Хэйлуцзян, Харбинского отделения Китайских железных дорог и других. Уже на первом заседании китайская сторона обозначила источники финансирования китайской части проекта – это средства государственного и провинциального бюджетов (строительство железной дороги Чаньин – Ляньян протяженностью 95 км в провинции Хэйлуцзян предусмотрено в программе развития железных дорог до 2035 года). На том заседании обсуждались три типа моста: однопутный, двухпутный железнодорожный и совмещенный для автомобильного и

железнодорожного транспорта. Но в июне глава Амурской области Василий Орлов рассказал, что российская и китайская сторона договорились, что нужно строить совмещенный мост для автомобильного и железнодорожного движения, и сегодня обсуждаются три варианта его строительства: два рядом, один над другим, а также вариант, при котором по железнодорожному пути в отсутствие поездов запускается автотранспорт.

Помимо собственно строительства моста в рамках проекта необходимо модернизировать недействующий участок пути от Сковородино до Рейново протяженностью 68 км. «Железные дороги Якутии» (ЖДЯ; 42,47% принадлежит ОАО «РЖД», 54,11% – минимущества Якутии) планируют до конца года приступить к его восстановлению, сообщил в августе глава ЖДЯ Василий Шимохин. Сейчас рассматривается вариант возобновления работы смешанного (автомобильно-водного) пункта пропуска и комбинированной доставки грузов железнодорожно-автомобильно-водным транспортом.

Параллельно осуществляется поиск средств на реализацию проекта «Джалинда – Мохэ». Еще на прошлом ВЭФе об интересе к этому проекту заявили «Бамтоннельстрой-Мост» Руслана Байсарова и Газпромбанк. В мае Василий Орлов попросил президента включить проект строительства международного железнодорожного моста Джалинда – Мохэ в план развития ключевых направлений российско-китайского экономического сотрудничества до 2030 года, а также докапитализировать ВЭБ.РФ в целях его реализации. В ВЭБ.РФ, в свою очередь, говорили, что взаимодействуют «с инициатором проекта, потенциальными сокредиторами, а также соответствующими ФОИВами по данному проекту», уточняя, что обсуждается предварительная финмодель «с учетом структуры сделки в рамках концессии с привлечением средств коммерческого банка-партнера, а также инструментов поддержки ВЭБа».

Проект «Благовещенск – Хэйхэ» предполагает возможное строительство железнодорожного моста через Амур вслед за автомобильным, введенным в эксплуатацию в июне 2022-го после долгого строительства. Но возведение железнодорожного моста пока в стадии рассмотрения. Развитие железных дорог в этом узле пока направлено на обеспечение вывоза грузов, поступающих по автомобильному мосту. Логисты уже осваивают эти объемы. Так, АО «РЖД Бизнес Актив» предлагает сервис по доставке через автомобильный мост из Хэйхэ контейнерных грузов на открытый в прошлом году таможенный пункт «Каникурган», пока работающий по временной схеме, и дальнейшую отправку из Благовещенска по железной дороге.

С целью расширения приема поступающих из Китая по мосту грузов расширен терминал «Благовещенск». По данным администрации Амурской области, представленным в марте, также обсуждается технологическое

присоединение и развитие узла станции Березовка с модернизацией терминала на станции.

Погранпереход «Староцурухайтуйский – Хэйшаньтоу», где функционирует автомобильный пункт пропуска, призван разгрузить Забайкальск. Рабочая группа по энергетике при Госсовете по инициативе правительства Забайкальского края предлагала правительству рассмотреть строительство на территории края нового погранперехода для перевозки угля еще в 2021 году. По оценкам главы Минвостокразвития Алексея Чекункова, потенциальная грузовая база будущего погранперехода – «с лихвой за 45 млн тонн».

Источник: kommersant.ru, 11.09.2023

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

Сухопутные ворота

Южный вектор

Дальний Восток – не единственный фокус усилий по развитию железнодорожных связей с сопредельными дружественными государствами. С конкретизацией планов по развитию международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг» (путь в Иран и Индию через Каспий или в обход него по восточному либо западному берегу), потенциальный грузопоток по которому, говорил на ПМЭФ глава ОАО «РЖД» Олег Белозёров, может в перспективе превысить 100 млн тонн, особую значимость приобретает южное направление.

На южном направлении необходимо и предусмотрено развитие железнодорожного погранперехода «Самур – Ялама» на границе с Азербайджаном. Грузопоток через него в 2022 году вырос в 1,6 раза в части провезенного тоннажа (до 7,8 млн тонн) и в три раза – в части контейнеров, до 19 тыс. TEU, отражая рост торговли с Азербайджаном, товарооборот РФ с которым в 2022 году вырос на 24%, до 4 млрд долл.. В январе-июле через ЖДПП «Самур – Ялама» проследовало около 4,8 млн тонн и свыше 24,3 тыс. TEU, что, соответственно, на 23,7% и в три раза больше, чем за аналогичный период годом ранее. Отдельно высокими темпами растет транзит через Азербайджан в Иран: если за 2022 год на этом направлении было перевезено 342,5 тыс. тонн и 423 TEU, то за семь месяцев транспортировали почти столько

же в весовом выражении, что и за весь прошлый год (317,7 тыс. тонн), и более чем вдвое больше контейнеров (943 TEU).

О необходимости увеличить мощности ЖДПП «Самур – Ялама» в апреле Олег Белозёров говорил на встрече с председателем Азербайджанских железных дорог Ровшаном Рустамовым. Дефицит мощности погранпереходов на этом направлении существует не только у железных дорог – спрос на мощности есть и в сфере автоперевозок, где ведется реконструкция МАПП «Яраг – Казмаляр» и уже введены семь полос движения, на круглосуточный график переведен погранпереход «Ново-Филя». и в марте был запущен новый автомобильный погранпереход между Россией и Азербайджаном «Ханоба».

В октябре 2022 года первый замгендиректора ОАО «РЖД» Вадим Михайлов объявил, что компания вложит 11 млрд руб. в развитие инфраструктуры на границе с Азербайджаном до 2025 года. Сейчас ОАО «РЖД» реализует проект по переводу участка Дербент – Самур – госграница с Азербайджаном на переменный ток, что позволит сократить затраты и простой поездов на станции Дербент. По станции Самур-II в 2025 году ОАО «РЖД» планирует завершить строительные-монтажные работы, увеличив провозную способность на 7 млн тонн в год, до 15 млн тонн. На станции Самур-II будет создан цифровой железнодорожный пункт пропуска. «Реализация проектов позволит снизить затраты на содержание и эксплуатацию основных фондов, проведение сервисного обслуживания и ремонтов локомотивов, а также на простой поездов на станции Дербент при смене родов тока», – отмечают в ОАО «РЖД».

Развитие экспорта на юг и освоение МТК «Север – Юг» требует не только расширения погранпереходов, но и строительства линейной инфраструктуры на всей протяженности южного маршрута. В частности, одним из элементов развития МТК «Север – Юг», позволяющих снять инфраструктурные ограничения на российской части коридора, является западный обход Саратова, который сейчас строит ОАО «РЖД» и который надеется ввести досрочно, в 2025 году вместо 2026-го. Всего в рамках проекта планируется построить 142 км электрифицированного пути и установить 11 мостов. Также на развитие этого направления работает развитие грузового терминала Волжский – в рамках модернизации планируется удлинить подкрановый путь и расширить контейнерную площадку, увеличив ее вместимость в 1,7 раза.

Источник: kommersant.ru, 11.09.2023

Транспортный коридор Россия – Индия даст 90 млрд долл. в год

Одним из условий роста ее объемов является развитие транспортного коридора «Север – Юг».

Торговля между Индией и Россией к 2030 г. может приносить дополнительную выручку обеим странам в размере 90 млрд долл. в год. Такие расчеты приводят авторы исследования «Яков и партнеры» (бывшая McKinsey в России), с которым ознакомились «Ведомости».

Рост произойдет преимущественно за счет увеличения экспорта российской сырой нефти, нефтепродуктов, угля и удобрений, ранее направлявшихся в Европу. Отмечается, что в прошлом году, когда экономические связи России с партнерами на Западе оказались разорваны, российские торговые потоки направились в другие регионы. Это существенно повлияло на объемы российско-индийской торговли, которые в 2022 г. увеличились более чем втрое к предыдущему году, достигнув рекордных 39 млрд долл. Для сравнения: в 2021 г. этот показатель составлял лишь 12 млрд долл.

Авторы исследования считают, что РФ необходимо и дальше развивать отношения с Индией. Но для этого нужны новые удобные логистические торговые маршруты, такие как проект развития международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг».

МТК «Север – Юг» связывает северо-западную часть Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и страны Скандинавии с государствами Центральной Азии, Персидского залива и Индийского океана. Транскаспийская ветка МТК предусматривает перевозку грузов по Каспийскому морю через порты Астрахань, Оля и до иранских портов Энзали, Амирабад, Ноушехр и др., западная – через Азербайджан и восточная – по железной дороге из России через Казахстан, Туркмению с выходом на железнодорожную сеть Ирана. Соглашение о создании МТК «Север – Юг» Россия, Иран и Индия подписали в 2000 г., позже к нему присоединились еще 10 стран, включая Азербайджан, Армению и Казахстан.

По прогнозам «Яков и партнеры», грузооборот в рамках МТК «Север – Юг» превысит 70 млн т к 2030 г. и 150 млн т к 2050 г. При этом, по оценкам аналитиков, объем перевозок по нему в северном направлении может достигнуть 1 млн ДФЭ (эквивалент стандартного 20-футового контейнера) к 2030 г. и 2,7 млн ДФЭ к 2050 г. Для сравнения: в 2022 г. грузопоток через все российские порты составил 4,3 млн ДФЭ.

В мае этого года замминистра транспорта РФ Валентин Иванов говорил, что в 2022 г. объем перевозок по МТК «Север – Юг» вырос на 64,6% до 8,4 млн т. По итогам I квартала 2023 г., отмечал он, перевезено почти в 2 раза

больше грузов, чем за аналогичный период прошлого года, контейнеров – в 5 раз больше. При этом глава РЖД Олег Белозёров в июне на ПМЭФ-2023 оценивал потенциальный объем перевозок в рамках МТК «Север – Юг» в 100 млн т в год.

Основными драйверами российского экспорта в Индию, говорится в обзоре «Яков и партнеры», должны стать нефть и нефтепродукты: ожидается, что к 2030 г. спрос на них в стране вырастет к уровню 2020 г. на 40% и достигнет 7 млн барр./сутки. Другой движущей силой должен стать коксующийся уголь, общий объем индийского импорта за тот же период, по их прогнозам, вырастет на 12% и российский уголь с низкой себестоимостью может увеличить долю рынка. Если в рамках МТК «Север – Юг» будет введен единый транспортный тариф, Россия сможет дополнительно экспортировать еще 33 млн т и к 2030 г. стать основным поставщиком коксующегося угля в Индию, полагают в «Яков и партнеры».

Похожая логика, по мнению авторов исследования, применима и к удобрениям, себестоимость производства которых в России значительно ниже, чем у других экспортеров в Индию (например, Китая). После запуска западной ветки МТК «Север – Юг» Россия сможет поставлять на индийский рынок еще 6 млн т удобрений, что позволит ей стать основным поставщиком в этой категории, считают аналитики.

Способствовать росту объемов торговли по этой номенклатуре между двумя странами, пишут авторы исследования, мог бы новый «российско-индийский игрок» на рынке морских грузоперевозок. «Если предположить, что на долю такого совместного предприятия будет приходиться 25% от общего объема грузоперевозок между Индией и Россией, то к 2030 г. его выручка может составлять около 22 млрд долл.», – считают аналитики «Яков и партнеры». Создание оператора под эгидой Индии, по мнению главного редактора информационно-аналитического агентства Portnews Виталия Чернова, имеет смысл, поскольку в России нет своего крупнотоннажного балкерного флота для перевозки насыпных грузов, таких как зерно, уголь, руда, цемент. Но у МТК «Север – Юг» в целом много узких мест – например, иранские железные дороги, указывает Чернов. Поэтому для экспорта угля в Индию более целесообразно использовать маршруты deep sea (океанские перевозки на длинные расстояния). Например, через порт Тамань, где построен глубоководный терминал, способный обрабатывать балкеры дедвейтом до 220 тыс. т, добавляет Чернов. В целом же коридор «Север – Юг», по его мнению, больше подходит для перевозки грузов в контейнерах.

Заявленные в исследовании цифры на 2030 г. по грузопотоку на МТК, по мнению гендиректора «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистрова, выглядят «несколько оптимистично», в особенности по экспорту из Индии в Россию.

По его словам, хотя в двусторонней торговле уже сформировались долгосрочные предпосылки для роста, Индия «едва ли в этом плане быстро приблизится» к Китаю, Вьетнаму и прочим восточноазиатским промышленным центрам в возможностях экспорта.

Инфраструктура МТК «Север – Юг» без значительных госинвестиций в расширение и упрощения административных барьеров к 2030 г. не будет справляться с растущим грузопотоком, уверен президент НИЦ «Перевозки и инфраструктура» Павел Иванкин. Бурмистров добавляет, что объемы перевозок по важнейшему в условиях разворота на Восток транспортному коридору уже сильно ограничивает критическая нехватка инфраструктуры.

Как писали «Ведомости», сроки перевозки из Индии, Ирана и других стран Юго-Западной Азии по транскаспийской ветке МТК «Север – Юг» увеличились за год с 45 до 60 дней, а стоимость перевозки – в 2 раза до 7 тыс. долл. за ДФЭ. Это происходит, поскольку российские порты не справляются с растущим грузопотоком из-за нехватки причалов, терминалов, кранов и другой инфраструктуры в Астрахани, малого числа судов на рейсах Иран – Россия и заторов в обмелевшем Волго-Донском канале.

Аналитики «Яков и партнеры» считают, что в первую очередь должен быть расширен западный маршрут через Азербайджан, это потребует до 16 млрд долл. инвестиций. В развитие маршрута через Каспийское море, по их оценкам, потребуется вложить до 18 млрд долл., сухопутного через Казахстан и Туркмению – еще порядка 22 млрд долл.. Инвестиции в западный маршрут являются наиболее целесообразными, говорит Бурмистров.

Кроме инвестиций в расширение инфраструктуры на сухопутной, железнодорожной части МТК «Север – Юг» для сглаживания административных барьеров юрисдикций России, Азербайджана и Ирана также может потребоваться общий грузоперевозчик наподобие ТЛК, который оперирует в Белоруссии, России и Казахстане, полагает Иванкин. Совместное предприятие с индийцами для перевозок по морской части коридора «Север – Юг» с российской стороны, очевидно, на фоне угрозы санкций, не должно демонстрировать свои российские корни, не иметь ни российского, ни индийского госучастия, российской юрисдикции даже номинально, уверен эксперт. При этом он не видит проблем в обеспечении флота такого перевозчика – суда могут быть подержанные или строиться на азиатских верфях (индийских или южнокорейских). По мнению Бурмистрова, перспективы формирования такой компании зависят в первую очередь от жесткости санкций против России и позиций стран Азиатско-Тихоокеанского региона к 2030 г.

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА

CargoBeamer увеличивает частоту курсирования поездов между Германией и Италией

CargoBeamer – крупный оператор железнодорожных перевозок автомобильных полуприцепов и других мультимодальных транспортных единиц в Европе продолжает расширять линейку услуг. Так, в конце августа 2023 г. он увеличил до 17 число пар поездов в неделю, обращающихся по маршруту длиной 825 км между терминалами Кальденкирхен (Германия) и Домодоссоло (Италия). Обслуживаемый оператором маршрут проходит через Симплонский коридор и Лёчбергский базисный тоннель, поэтому ремонт в Готардском базисном тоннеле не влияет на его работу.

Кроме того, новое расписание движения представляет собой самую высокую плотность поездов, когда-либо эксплуатируемых CargoBeamer на маршруте в трансальпийских интермодальных перевозках полуприцепов между этими терминалами.

С новым расписанием оператор предлагает клиентам гибкость услуг с четырьмя ежедневными отправлениями в каждом направлении. Клиенты могут отправлять некранные полуприцепы, Р400, рефрижераторные и силосные прицепы в дополнение к крановым полуприцепам и контейнерам. Транспортировка каждой транспортной единицы снижает выбросы CO₂ в среднем на 79%.

Оператор завершил первый этап строительных работ по расширению мощностей терминала в Домодоссоло. на участке, приобретенном в 2021 г. и задействованном для обработки поездов с помощью ричстакеров, начиная с мая 2022 г. Проведенные работы включали удлинение до 700 м трех путей, обустройство парковочных площадок для полуприцепов. Терминал может теперь пропускать 5 пар поездов в сутки по сравнению с 2 парами до модернизации. На нем осуществляется перевалка полуприцепов, для погрузки и выгрузки которых допустимо использование подъемно-транспортного оборудования. Некоторые поезда, по-прежнему, будут перерабатываться на соседнем терминале Domino2, оператором которого является DB Cargo Transa/FLS.

Источник: railtarget.eu, 08.09.2023 (англ. яз.)

Железные дороги США: спад грузовых перевозок третий месяц подряд

В августе 2023 г. железными дорогами США перевезено 1,133 млн повагонных отправок, 1,239 млн контейнеров и полуприцепов, что соответственно на 2 и на 6,3% ниже по сравнению с тем же периодом 2022 г. Общий объем перевозок за август 2023 г. составил 2,373 млн повагонных отправок, контейнеров и полуприцепов, что на 4,3% уступает прошлогоднему показателю.

В августе 2023 г. по 9 из 20 категорий повагонных отправок, динамика перевозок которых ежемесячно отслеживается Ассоциацией американских железных дорог (AAR), объемные показатели по сравнению с 2022 г. были превышены, в том числе по автотранспортным средствам и запчастям – на 13,6%, нефти и нефтепродуктам – на 12,9%, первичным металлам – на 4,6%. В то же время падение в сравнении с августом 2022 г. зафиксировано по зерну – на 22, %, углю – на 2,8%, продукции целлюлозно-бумажной промышленности – на 10,2%.

В AAR отметили, что август стал третьим подряд месяцем с падением объемов повагонных отправок относительно прошлогоднего уровня. Основная причина – экономический спад в ряде отраслей промышленности (за исключением автомобильной). В AAR также считают, что, пока ситуация в промышленных секторах экономики США не улучшится, объемные показатели железных дорог по ключевым позициям также будут оставлять желать лучшего.

Всего за 8 месяцев 2023 г. на железных дорогах США было перевезено 7,853 млн повагонных отправок, что примерно соответствует уровню аналогичного периода 2022 г. Помимо этого, с января по август 2023 г. отправлено 8,320 млн контейнеров и полуприцепов, что на 9,2% ниже по сравнению с аналогичным периодом 2022 г.

В целом с начала 2023 г. (по состоянию на 2 сентября 2023 г.) железнодорожники США перевезли 16,173 млн повагонных отправок, контейнеров и полуприцепов, что на 4,9 % ниже, чем годом ранее.

Источник: railwayage.com, 06.09.2023 (англ. яз.)

Duisport и Arkas приступили к строительству терминала Railport в Турции

Началось строительство Railport – интермодального грузового терминала в провинции Коджаэли на северо-западе Турции.

Railport будет построен на участке площадью 26,5 га. Мощность первой очереди, строительство которой предполагается завершить в следующем году, составит 105 тыс. TEU и 500 тыс. тонн генеральных грузов в год.

Терминал позиционируется как западное окончание железной дороги Баку – Тбилиси – Карс. Предполагается, что он будет способствовать развитию внутренних грузовых железнодорожных перевозок в Турции, а также будет обслуживать транзитный трафик между Азией и Европой и торговлю между странами Европы, Балканского полуострова и Центральной Азии по железнодорожному коридору Баку – Тбилиси – Карс.

Партнером турецкой Arkas в проекте Railport является немецкая логистическая компания Duisport, оператор крупнейшего в мире интермодального терминала в Дуйсбурге. Соглашение о партнерстве было подписано еще в 2015 году, а терминал предполагалось запустить в 2019 году.

Стоимость проекта оценивается в 86 млн долл. США. В 2019 году проект получил по 30 млн долл. финансирования от Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) и Промышленно-коммерческого банка Китая (ICBC).

Источник: infranews.ru, 11.09.2023

Подписано соглашение о строительстве железной дороги между Кенией и Эфиопией

Кения и Эфиопия подписали в середине августа 2023 г. двустороннее соглашение о сооружении и эксплуатации электрифицированной железной дороги колеи 1435 мм, которая соединит новый кенийский порт Ламу на побережье Индийского океана с эфиопской столицей Аддис-Абебой. Начать строительство планируется в 2025 г.

На территории Кении магистраль пройдет через столицу Найроби, Исиоло и пограничный город Мояле. Эта линия является частью проекта создания транспортного коридора LAPSSSET, который должен соединить порт Ламу с Эфиопией и Южным Суданом. Проект охватывает строительство железных и автомобильных дорог, а также трех аэропортов. От кенийского города Исиоло, расположенного в 200 км к северу от Найроби, проектом предусмотрено ответвление железной дороги колеи 1435 мм в направлении Джубы – столицы Южного Судана. Суммарная протяженность магистрали составит примерно 3000 км, стоимость ее строительства оценивается в 1,97 трлн кенийских шиллингов (13 млрд долл. США).

В Кении уже эксплуатируются две линии колеи 1435 мм. Одна из них соединяет портовый город Момбаса с Найроби, вторая проходит от Найроби на северо-запад к городу Найваша с перспективой продления до города Малаба на границе с Угандой.

Источник: railjournal.com, 06.09.2023 (англ. яз.)

В Казахстане объемы перевозок по Среднему коридору выросли на 86%

По данным Казахстанских железных дорог (КТЖ), за первые 7 месяцев этого года объемы перевозок по среднему коридору выросли на 86% по сравнению с 2022 г. Общий объем составил 1,6 млн тонн, причем основной вклад в рост внес объем экспорта.

По данным КТЖ, из всего зафиксированного объема было экспортировано 1,2 млн тонн грузов. Это в 2,5 раза больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Рост также очевиден в портах Каспийского моря, например, в порту Актау за первые 7 месяцев этого года объем перевалки навалочных грузов увеличился на 24%.

Источник: railfreight.com, 07.09.2023 (англ. яз.)

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

DB и ÖBB расширяют трансграничный трафик с помощью новых ночных сервисов Nightjets

Германская железная дорога (DB) и Австрийские федеральные железные дороги (ÖBB) продолжают расширять свои трансграничные перевозки на большие расстояния.

Как заявила директор по маркетингу и продажам DB Long-Distance Transport Стефани Берк, «Тенденция к железнодорожным поездкам сохраняется, все больше и больше людей в Германии и Австрии используют экологически чистые поезда для поездок в соседнюю страну. Мы хотим еще больше стимулировать этот рост с помощью новых поездов, большего комфорта и большего числа стыковок. Этого можно достичь только совместными усилиями участвующих железнодорожных компаний. Расширение международного расписания в тесном сотрудничестве с ÖBB является нашим ответом на растущий спрос».

Член правления ÖBB по пассажирским перевозкам Сабина Сток: «Мы хотим удвоить количество пассажиров на поездах Nightjet к 2030 г. DB играет здесь важную роль, поскольку многие линии Nightjet начинаются и заканчиваются в Германии. Новые рейсы из Берлина в Париж и Брюссель и использование Nightjet нового поколения в Германии являются убедительными признаками того, что DB и ÖBB положительно оценивают поездки ночными поездами и будут предоставлять больше таких услуг».

С декабря между Берлином и Веной появится еще одно высокоскоростное сообщение через Нюрнберг. Благодаря расширению маршрута до Гамбурга, мегаполис на Эльбе также получит еще одно ежедневное сообщение со столицей Австрии. Начиная с декабря, DB и ÖBB также будут предлагать поездки на высокоскоростных поездах ICE из Берлина через Франкфурт-на-Майне и Штутгарт в Инсбрук и обратно каждый день, а не только по выходным.

ÖBB и DB также вкладывают значительные средства в закупку новых поездов. В связи с изменением расписания ICE 4 будет использоваться на маршруте Франкфурт-на-Майне – Мюнхен – Зальцбург – Клагенфурт. Новое поколение поездов, которые постепенно начнут курсировать на маршруте между Мюнхеном и Италией с апреля 2024 г., также предлагает более высокое качество поездки и больше посадочных мест.

ÖBB и DB также расширяют свое сотрудничество в области ночного движения. С декабря текущего года обе компании будут предлагать сервис Nightjet из Берлина и Вены в Париж и Брюссель. Первоначально они будут выполняться 3 раза в неделю, а затем, начиная с осени 2024 г., ежедневно. Это удваивает количество рейсов Nightjet в Берлин.

Новые поезда ÖBB Nightjet будут впервые введены в эксплуатацию на рубеже 2023/24 гг. Первоначально их использование запланировано на маршрутах Гамбург – Вена и Гамбург – Инсбрук. Поезда с эксплуатационной скоростью движения до 230 км/ч предлагают новый уровень комфорта, в том числе благодаря индивидуальным кабинам (мини-купе) в вагоне-купе и улучшенными возможностями входа и выхода для людей с ограниченной подвижностью. В течение 2024 г. будут введены дополнительные ночные сервисы в Австрии, Германии и Италии.

Источник: globalrailwayreview.com, 08.09.2023 (англ. яз.)

Франция: рассматривается возможность запуска проездного билета стоимостью 49 евро

Во Франции планируется запустить свою версию месячного проездного билета на железнодорожный транспорт, стоимость которого составит 49 евро. Такая идея появилась на волне успешной реализации аналогичного проекта в Германии.

Министр транспорта Франции Клеман Бон (Clément Beaune) в интервью национальному телеканалу France 2 раскрыл некоторые детали нового проекта. Новый проездной будет действовать на междугородних и региональных (TER) поездах.

Отмечается, что пассажиропоток поездов TER обслуживают около 1,1 млн пассажиров ежедневно. Среди популярных маршрутов TER: Бордо – Аркашон (стоимость билета около 15 евро) и Марсель – Тулон (стоимость около 17 евро). Пассажиры, регулярно совершающие такие поездки, благодаря новому проездному получают возможность сэкономить сотни евро.

Клеман Бон также заявил, что новый проездной предположительно также даст возможность совершать поездки на местных автобусах, трамваях, поездах метрополитена, но точной информации на данный момент нет.

Источник: railway-technology.com, 08.09.2023 (англ. яз.)

Renfe увеличил частоту курсирования высокоскоростных поездов между Барселоной и Лионом

Испанский национальный оператор Renfe перевел в режим ежедневного курсирования высокоскоростные поезда AVE между Барселоной и французским Лионом. Поезда в этом сообщении начали обращение 13 июля 2023 г., с пятницы по понедельник выполнялся один рейс в сутки. С 1 сентября 2023 г. поезда следуют ежедневно с промежуточными остановками в городах Герона, Фигерас, Перпиньян, Нарбонн, Монпелье, Ним и Валанс. Время в пути между конечными пунктами составляет около 5 ч.

Второй трансграничный маршрут Мадрид – Марсель Renfe открыл для пассажиров 28 июля 2023 г. На данный момент высокоскоростные поезда обращаются с пятницы по понедельник, но с 1 октября 2023 г. будут курсировать ежедневно. Тогда в общей сложности между Испанией и Францией будут обращаться 28 поездов испанского оператора в неделю.

На эти маршруты уже продано более 120 тыс. билетов, а суммарный объем перевозок превысил 68 тыс. чел. Поезда AVE заполняются в среднем более чем на 80%, а в некоторые дни билеты распродаются полностью.

В декабре 2022 г. Национальное общество железных дорог Франции (SNCF) прекратило сотрудничество с Renfe в сфере высокоскоростных сообщений между двумя странами и вышло из совместного предприятия Elipsos. Поезда «Мадрид – Марсель» и «Барселона – Лион» были выведены из обращения.

Источник: railjournal.com, 05.09.2023 (англ. яз.)

Оператор Eurostar открыл новый сервис для горнолыжников между Лондоном и регионом Тарантез во Французских Альпах

В зимнем сезоне 2023-24 гг. для горнолыжников оператор Eurostar запустит новый сервис во французские Альпы со стоимостью билетов от 99 фт. ст. в «стандартном» классе и 149 фт. ст. в «стандартном премьер» классе.

Сервис под названием Eurostar Snow будет курсировать из лондонского международного аэропорта Сент-Панкрас в популярный регион Тарантез во французских Альпах, позволяя горнолыжникам и сноубордистам добираться до Мутье, Эм-ла-Плань и Бур-Сен-Морис, откуда они смогут легко добраться на автобусе или такси до 16 крупных горнолыжных курортов, включая Мерибель, Куршевель, Ла Плань, Ле Арк, Тинь и Валь-д'Изер.

На маршруте протяженностью 800 км, в Лилле будет производиться пересадка на поезда в обоих направлениях. Билеты поступили в продажу 31 августа. Сервис для горнолыжников будет работать в течение 8 выходных, а первый поезд Eurostar Snow отправится из Лондона 16 декабря. Каждому пассажиру разрешается провозить 2 чемодана, 1 место ручной клади и лыжи или сноуборд.

Источник: focustransport.org, 09.09.2023 (англ. яз.)

PKP Intercity предлагает расширенные инициативы по скидкам и доступности для пожилых людей

PKP Intercity, государственная пассажирская железнодорожная компания Польши, увеличивает свои обязательства перед пожилыми путешественниками, увеличивая скидку на проезд для пожилых людей с 30% до 35%. Этот билет со скидкой, доступный для покупки до конца сентября, можно использовать во всех внутренних поездах.

Пожилые люди старше 60 лет имеют право на скидку, которая распространяется на различные типы размещения, включая места 1-го и 2-го

класса, зону комфорта и даже диваны и спальные места. Билеты можно приобрести в кассах, сервисах e-IC и билетных автоматах. Для получения скидки пассажирам необходимо предъявить удостоверение личности с фотографией для подтверждения возраста.

В связи с акцией «Билет для пожилых людей» РКР Intercity запускает новую редакцию своей кампании «Мы заботимся о хороших отношениях», ориентированной на пожилых людей. Кампания направлена на то, чтобы подчеркнуть достоинства железнодорожных путешествий для этой возрастной группы и вдохновить больше людей выбирать поезда для своих путешествий. Кампания, которая продлится до 30 сентября, включает в себя 360 мероприятий, таких как продвижение на телевидении, радио, в прессе, в цифровом формате, видео и в социальных сетях.

РКР Intercity также стремится сделать свои услуги более инклюзивными с помощью программы Accessibility Plus. Эта инициатива, координируемая Министерством фондов развития и региональной политики Польши, направлена на адаптацию общественных пространств и услуг для всех граждан, в том числе для людей с ограниченными возможностями. РКР Intercity добилась успехов в этом направлении, эксплуатируя 60 вагонов COMBO, которые получили сертификат «Транспорт без барьеров» от Фонда интеграции. Сертификация подтверждает, что эти вагоны приспособлены для обслуживания не только пожилых людей, но и людей с ограниченными возможностями и родителей, путешествующих с детьми. По состоянию на июль РКР Intercity объявила тендер на модернизацию еще 50 вагонов для соответствия этим стандартам.

Источник: railtarget.eu, 04.09.2023 (англ. яз.)

Пекин готов строить скоростные магистрали по всему миру – от Турции до Сочи и Москвы

Россия может войти в число лидеров по строительству высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ). Владимир Путин дал поручение не только достроить такую магистраль из Москвы в Санкт-Петербург, но и спроектировать новые. Одна из дорог свяжет Москву с черноморскими курортами: фактически, она позволит связать почти все регионы Европейской части России, включая Воронежскую и Ростовскую области, Краснодарский край.

Проектируется сейчас ВСМ и на Урале – между Челябинском и Екатеринбург, дорога включена в транспортную стратегию России до 2030 года. И перспективы этой дороги кажутся более реалистичными, чем

у магистрали «Москва – Адлер», которая даже по самым скромным подсчетам обойдется в 4-5 трлн рублей.

Если магистраль «Москва – Адлер» ориентирована прежде всего на российского туриста, то в строительстве ВСМ «Челябинск – Екатеринбург» заинтересованы китайцы. Дорога может стать составной частью грузопассажирской магистрали «Евразия» из Пекина в Москву. Продвигает мегапроект лично Си Цзиньпин, который хочет включить его в свою цивилизационную инициативу «Один пояс – один путь».

Проект, правда, поначалу застопорился из-за высокой стоимости. Однако сейчас интерес к нему снова подогрели санкции: Евросоюзу и Китаю необходим кратчайший маршрут для доставки грузов. А альтернативные пути в обход России (например, через Казахстан или Турцию) сильно дороги.

Китайцы могут научить и Россию строить высокоскоростные железные дороги. Китай является страной не только с самой большой протяженностью ВСМ, но и с самой большой скоростью движения на этих дорогах. Магистралей построено уже более 42 тысяч км – это две трети от всех мировых.

Именно китайцы строят ВСМ по всему миру. И не только в Юго-Восточной Азии, как можно было бы предположить, но и на Ближнем Востоке.

В 2005 году китайские компании начали строить первую зарубежную ВСМ, соединяющую столицу Турции Анкару со Стамбулом. Длина дороги – 533 километра, а скорость движения составляет 250 км/ч. Движение открылось в 2014 году. После строительства дороги китайские компании взяли на себя управление ВСМ-бизнесом на всем Ближнем Востоке. И не только.

В конце марта этого года на станции Халим высокоскоростной железной дороги «Джакарта – Бандунг» в Индонезии рабочие уложили последний рельс высокоскоростной железной дороги.

В июне начались совместные пуско-наладочные работы и испытания: поезд достигли проектной скорости 350 км/ч.

Джакарта – столица Индонезии, а Бандунг – четвертый по размеру город страны. Расстояние между ними всего 140 км, однако, преодолеть их не так-то просто. Можно сесть на обычный поезд, но тогда путь займет 3 часа. Можно доехать на автобусе, но застрять в чудовищных пробках. Наконец, есть еще мотороллер – это «всего» 2,5 часа. А по скоростной железной дороге добраться из одного мегаполиса в другой можно будет всего за 40 минут.

Строительство ВСМ обошлось более чем в 5 млрд долл., и это был крупнейший заказ Китая на строительство зарубежных железных дорог. Причем китайцы впервые реализовали полностью весь цикл, от предпроектных работ до обслуживания уже запущенной линии.

Высокоскоростная железная дорога «Джакарта – Бандунг» будет введена в эксплуатацию уже на днях. Она полностью соответствует так называемым «китайским стандартам».

Индонезия поначалу обратилась за помощью, чтобы построить ВСМ, к Японии. Было это в 2008 году, когда японцы все еще по инерции считались мировыми технологическими лидерами. Тогда это была первая на планете страна, которая построила ВСМ.

Японская сторона очень хотела выиграть конкурс, но запросила слишком большие деньги. В 2014 году к власти пришел новый президент Индонезии Джоко Видодо, и проект был возобновлен. К кому обратиться за помощью, индонезийцы уже не раздумывали – это был Китай, где к тому времени было построено 19 тысяч километров ВСМ.

Стоимость строительства одного километра магистрали составляет около 30 млн долл. Три четверти от общего объема инвестиций в проект китайская сторона предоставляет в виде кредита сроком на 40 лет с возможностью отсрочки еще на 10 лет. Кредитная модель очень гибкая: например, она предусматривает финансирование в долларах и юанях.

Правительства Китая и Таиланда также сейчас готовятся строить ВСМ с максимальной скоростью 250 км/ч. Инвестировать в строительство будут, конечно, китайцы. Таиланд – один из главных китайских партнеров: только в первой половине 2023 года Таиланд принял 1,4 миллиона китайских туристов.

Железнодорожная система Таиланда долгое время находилась в аварийном состоянии: большая часть железных дорог была построена с конца XIX века до конца Второй мировой войны. И в декабре 2015 года тайцы и китайцы подписали межправительственное соглашение о развитии железных дорог.

Китайско-Таиландская железная дорога имеет общую длину 867 километров и расчетную скорость 250 километров в час.

Проект железной дороги «Китай – Таиланд» разделен на два этапа. Первый этап соединит Бангкок и Накхонратчасиму, ворота на северо-восток Таиланда. Второй этап включает Нонгкхай, важный приграничный торговый город на северо-востоке Таиланда, близ Лаоса.

Часть затрат на строительство ВСМ компенсируется за счет тайской сельскохозяйственной продукции: Китай получает, например, рис и каучук. Внимательно изучить предлагаемые китайцами модели инфраструктурного финансирования стоит и России, ведь наверняка именно Пекин будет участвовать в проектах ВСМ.

Собянин анонсировал строительство крупнейшего вокзала Москвы

В Москве начали строительство крупнейшего в городе железнодорожного вокзала. Об этом заявил мэр столицы Сергей Собянин в своем Telegram-канале.

По словам градоначальника, вокзал свяжет несколько транспортных артерий: МЦК, Нижегородское направление железной дороги будущего МЖД-4, БКЛ, Рязанский проспект, а также строящийся участок МСД от шоссе Энтузиастов до Рязанского проспекта.

«Вокзал будет максимально комфортным для горожан. Уже готов пассажирский терминал, между всеми видами транспорта предусмотрены пересадки без выхода на улицу. В четвертом квартале закончим благоустраивать территории около вокзала и станции метро «Нижегородская», – пояснил он.

Ранее Собянин заявил, что с запуском движения по МЖД-3 стоимость поездок снизится до трех с половиной раз. Отмечается, что третий диаметр проходит через всю Москву от Зеленограда до Раменского. МЖД-3 включает 38 станций с 21 вариантом пересадок на метро, Большую кольцевую линию (БКЛ), Московское центральное кольцо (МЦК) и другие диаметры.

Источник: fc-union.com, 06.09.2023

В Москве открылось железнодорожное сообщение по МЖД-4

Уже не раз сообщалось, что московские центральные диаметры позволяют жителям столицы выстраивать маршруты с экономией до 30 минут своего времени.

Все диаметры, так или иначе, интегрированы со столичным метро, и для пассажиров предоставляется возможность для бесплатных пересадок.

И вот в столице введен в эксплуатацию после продолжительной обкатки подвижного состава, последний центральный диаметр МЖД-4.

По мнению городских служб, это позволит еще больше сократить количество автомобильного транспорта на дорогах столицы.

Уровень комфорта новых вагонов привлекает пассажиров, и они начинают менять предпочтение при выборе вида общественного транспорта.

И как информирует канал Телеграмм Департамент транспорта столицы, протяженность новой ветки составляет почти 90 километров, это самая протяженная ветка МЖД.

Интервал движения подвижного состава не будет превышать 6 минут. После завершения строительных работ, на ветке будет функционировать 24 вокзала.

И отмечается, что разгрузятся не только автомобильные дороги, планируется, что метро разгрузится минимум на 10%.

Что характерно, президент РФ Владимир Путин принял приглашение мэра столицы Сергея Собянина, и участвовал в открытии новой линии.

Уточняется, что линия позволила создать десятки новых маршрутов и связала между собой четыре района Москвы, средний суточный пассажиропоток планируется на уровне 300 тыс. человек.

Источник: mos-smi.com, 10.09.2023

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Отобраны три претендента на поставку беспилотных поездов для S-tog Копенгагена

Государственные железные дороги Дании (DSB) по итогам квалификационного отбора допустили трех претендентов до тендера на поставку беспилотных поездов для городской железной дороги (S-tog) Копенгагена. Ими стали компании Alstom Transport Danmark, испанская CAF и консорциум в составе Siemens и Stadler.

Рамочный договор стоимостью 3,5 млрд евро с победителем тендера будет охватывать поставку не менее 226 поездов с уровнем автоматизации GoA4 и их техническое обслуживание в течение 30 лет. Он включает также опционы на поставку еще 100 поездов и оборудование всего парка нового подвижного состава кабинами управления при необходимости. Ожидается, что договор подпишут в первой половине 2025 г., а первые поезда введут в эксплуатацию примерно в 2030 г. на кольцевой линии S-tog.

Приобретение поездов нового поколения для сети S-tog Копенгагена было одобрено правительством Дании в мае 2023 г. Они заменят восьми- и четырехвагонные поезда, построенные в период с 1996 по 2004 г.

На городской железной дороге Копенгагена в сентябре 2022 г. было завершено внедрение системы управления движением поездов по радиоканалу (CBTC), разработанной компанией Siemens.

Источник: zdmira.com, 11.09.2023

FRA опубликовала запрос на проведение испытаний беспилотных рельсовых экипажей с тяговыми аккумуляторами, разработанных компанией Parallel Systems

Федеральная железнодорожная администрация США (FRA) опубликовала запрос двух малых железных дорог Georgia Central (GC) и Heart of Georgia (HOG) на проведение испытаний беспилотных рельсовых экипажей с тяговыми аккумуляторами, разработанных компанией Parallel Systems и предназначенных для перевозки контейнеров на сравнительно короткие расстояния (до 800 км) (рис. 1). О намерении этих железных дорог опробовать технологию Parallel Systems стало известно в августе 2023 г.



Рис. 1. Беспилотный рельсовый экипаж с тяговым аккумулятором, разработанный компанией Parallel Systems

Испытывать планируется экипажи, состоящие из двух моторных тележек, соединенных друг с другом конструкцией, напоминающей раму вагона (в исходной концепции Parallel Systems предполагалось, что контейнер будет опираться на две тележки, не связанные механически друг с другом). Каждая тележка оснащена тяговым аккумулятором, комплектом тягового и тормозного оборудования (включая гидравлический тормоз и стояночный тормоз), а также устройством управления, датчиками, камерами, средствами радиосвязи, светосигнальными и акустическими приборами. Экипаж рассчитан на перевозку контейнера массой до 30 т со скоростью до 40 км. При этом он способен преодолевать подъемы крутизной до 30%.

Экипажи могут двигаться колонной, соприкасаясь буферами, но без механического сцепления друг с другом.

Для передачи экипажу заданий на перемещения в определенное место, остановки и включения стояночного тормоза предусмотрен терминал оператора, с которого информация передается на сервер системы управления, реализующий, в том числе, логику обеспечения безопасности движения. При

выявлении потенциально опасной ситуации сервер отправляет на экипаж команду остановки, после выполнения которой бортовая система автоматически включает стояночный тормоз.

Обмен информацией между сервером и экипажем осуществляется через сеть Интернет с использованием шифрования и безопасных протоколов. В случае отсутствия на полигоне обращения беспилотных экипажей коммерческих сетей цифровой радиосвязи устраивается частная беспроводная сеть.

Пилотный проект предусматривает тестирование самих беспилотных экипажей и концепции их эксплуатации. Для его выполнения необходимо получение разрешений FRA на дистанционное управление экипажами, их движение в беспилотном режиме, применение альтернативных систем торможения и т. п. с временной отменой в виде исключения отдельных положений действующих правил и инструкций

Источник: zdmira.com, 12.09.2023

В Польше выпустили первый в стране электровоз для скорости 200 км/ч

Четырехосный трехсистемный локомотив (постоянный ток 3 кВ, переменный 15 кВ и 25 кВ) произвела Newag (рис. 2). Модель получила название Griffin E4MSUa, заявляется наличие системы удаленной диагностики. В сентябре планируются ее статические испытания, а затем – динамические на полигоне в Жмигруде. Предполагается, что локомотив получит допуск к эксплуатации в Польше, Германии, Австрии, Чехии, Словакии и Венгрии. Всего по контрактам 2021 и 2023 годов польская РКР Intercity заказала 15 таких электровозов на общую сумму 90 млн долл. для эксплуатации на международных маршрутах.



Рис. 2. Локомотив Griffin E4MSUa

Newag производит локомотивы для польского рынка с начала 2010-х годов. В этом году грузовой электровоз Dragon 2 с конструкционной скоростью

120 км/ч был одобрен к эксплуатации в Чехии и Словакии. Линейку локомотивов Gama2 для скорости 200 км/ч разрабатывает и Pesa. Оба польских производителя рассчитывают выйти с новыми машинами на рынок ЕС.

Источник: rollingstockworld.ru, 13.09.2023

Определены претенденты по тендеру DSB на поставку 226 поездов стоимостью 3,5 млрд евро

Датские государственные железные дороги (DSB) объявили, что три претендента прошли предварительную квалификацию на участие в тендере на поставку нового парка полностью автоматизированных поездов (уровня GoA4) для сети S-Bane в Копенгагене. Это датский филиал французского концерна Alstom Transport Danmark, испанская машиностроительная компания CAF и консорциум Siemens Mobility и Stadler.

Заказ будет включать поставку минимум 226 поездов с уровнем автоматизации GoA4, стоимость составит 3,5 млрд евро. Контракт также предполагает техническое обслуживание в течение 30 лет и возможность поставки до 100 дополнительных поездов.

Сейчас DSB проведет консультации с потенциальными поставщиками для разработки тендерных спецификаций с участниками торгов, чтобы предоставить «лучшие и наиболее надежные решения» для будущего парка S-Bane. Датский национальный оператор рассчитывает, что сможет заключить контракт в первой половине 2025 года, а новые поезда поступят в эксплуатацию примерно в 2030 году.

Источник: rollingstockworld.ru, 12.09.2023

Высокоскоростные поезда CRRC в Индонезии впервые проехали с пассажирами

В прошлую среду первый пробная поездка прошла с участием премьера госсовета Китая Ли Цяна, а в конце недели тестовую поездку совершили более 300 пассажиров (рис. 3). Однако пока высокоскоростная линия Джакарта – Бандунг ждет финальных согласований по безопасности, и ее полноценный запуск в коммерческую эксплуатацию запланирован на 1 октября, на 4 года позднее изначального срока.



Рис. 3. Высокоскоростные поезда CRRC в Индонезии впервые проехали с пассажирами

Для линии протяженностью 142 км CRRC произвела в Китае 11 пассажирских поездов CR400AF и один инспекционный. Такой подвижной состав китайский производитель экспортировал впервые. Отгрузка машин шла с августа 2022 года по май 2023-го. Скорость при эксплуатации должна достигать 350 км/ч, это первая высокоскоростная линия в Юго-Восточной Азии. Сейчас обсуждается продление линии на 600 км с целью связать Джакарту с Сурабайей, вторым по размеру городом страны.

Источник: rollingstockworld.ru, 11.09.2023

Amsted Rail запустила приложение для бортовых телематических устройств IQ Series

Через него собственник вагонов может в онлайн-режиме отслеживать местоположение и загрузку вагона, его пробег, расчетное время прибытия, а также фиксировать повреждения и др. Заявляется, что есть возможность добавления в приложение данных о колесной паре и тормозной системе: их мониторит датчик Bogie IQ, представленный Amsted Rail в 2022 году и устанавливаемый на надрессорную балку тележки.

Датчики IQ Series работают автономно в течение 10 лет от солнечных батарей, их прошивка обновляется удаленно. Обработка и анализ данных проводится с помощью машинного обучения на платформе компании Supply Chain Visibility. Многолетние контракты на установку датчиков с Amsted Rail в этом году заключили европейская лизинговая компания Ermewa и вагоностроительная Greenbrier Europe.

Ранее свое приложение запустил другой крупный игрок рынка телематики для вагонов – швейцарская Nexxiot.

Источник: rollingstockworld.ru, 08.09.2023

Китайская CRRC представила новый легкорельсовый поезд для Мехико

Первый из 9 двухвагонных поездов, построенных для пригородной линии Tren Ligero, сошел с конвейера на заводе в китайском Чжучжоу (рис. 4). Вся партия обойдется оператору STE в сумму около 33 млн евро. Заявлено, что один поезд вмещает 483 человека, макс. скорость – 80 км/ч.



Рис. 4. Легкорельсовый поезд для Мехико

Изначально парк линии Tren Ligero состоял из 16 машин местного производства с узлами от трамваев PCC 40-х годов. С 1990-х на замену им пришла техника от местной Concaril и поглотившей ее Bombardier – двухсекционные TE-90 с электроникой Siemens, созданные на базе немецкого трамвая Düwag типа В. Сейчас линию обслуживает более поздняя модификация данной серии.

CRRC в Мексике уже выполняет заказ на 29 поездов метро на шинном ходу для Мехико (в рамках него открылось сборочное производство в мексиканском Керетаро), а также участвует в проекте по созданию трех линий метро в Монтеррее, куда ранее поставила 26 двухвагонных поездов.

Источник: rollingstockworld.ru, 12.09.2023

Старым вагонам готовят амнистию

Железнодорожные операторы планируют просить правительство снять введенный с 2016 года запрет на продление срока службы вагонов. Причина – в сокращении выпуска вагонов и резком росте цен на них. Минтранс готов рассмотреть послабления – расширить перечень типов вагонов, которым можно продлить срок службы при модернизации или даже без нее при условии технической исправности. Аналитики считают идею отчасти оправданной, но

опасной для вагоностроения, поскольку она может привести к массовому отказу от контрактов на новые вагоны и насыщению рынка старыми вагонами из сопредельных стран, куда их в свое время и продавали.

ГК «Дело» и входящий в нее «Трансконтейнер» намерены поднять вопрос о пересмотре решения правительства о запрете продления срока службы подвижного состава, введенного в 2015 году. Об этом сообщил президент «Трансконтейнера» Виталий Евдокименко. Он говорит о дефиците подвижного состава для перевозки контейнеров, поскольку «мощности вагоностроительных предприятий ограничены и лимитированы» и они предпочитают строить более высокомаржинальные типы – полувагоны, хопперы, цистерны. По его словам, объем выпуска платформ в этом году – 6-7 тыс. против 12-14 тыс. несколько лет назад, а в 2024 году – около 4 тыс. Он приводит в пример завод «РМ Рейл», который «на следующий год планирует объем выпуска фитинговых платформ на уровне 1 тыс. платформ, и то если договоримся по цене, а в былые времена он выпускал 4 тыс. платформ».

Господин Евдокименко отмечает, что только по «Трансконтейнеру» объем списаний составляет 1-1,2 тыс. платформ в год. При этом цены на подвижной состав резко выросли: цены на полувагоны, минераловозы, зерновозы приближаются к 6-6,5 млн руб. «Фитинговая платформа год назад стоила 3,2-3,5 млн руб., а сейчас она уже стоит 5 млн руб. без НДС, – говорит он. – И купить нельзя, потому что объем производства резко снижен».

Продление срока службы вагонов путем модернизации было запрещено с 2016 года по просьбе тогдашнего главы «Уралвагонзавода» Олега Сиенко, чтобы стимулировать спрос на подвижной состав. Исключение было сделано для узкого перечня – цистерн для ряда пищевых и химических грузов, рефрижераторных вагонов, вагонов-термосов, вагонов-ледников, платформ для перевозки гусеничной и колесной техники. После введения запрета было списано 260 тыс. вагонов, а часть продана в сопредельные страны с российской колеей, где продление эксплуатации через модернизацию не запрещено.

«Сейчас мы подошли к той черте, когда надо, наверное, пересматривать решение и разрешать продление срока службы», – резюмирует Виталий Евдокименко. Он отметил, что пока идея не была представлена регуляторам.

Вместе с тем Минтранс уже обдумывает облегчение режима списания. Как пояснил в кулуарах ВЭФ замглавы Минтранса Валентин Иванов, прорабатывается порядок продления назначенного срока службы подвижного состава. «Мы такую инициативу со стороны Минтранса рассылали на согласование», – сказал он. – Продление может быть разрешено через модернизацию, но Минтранс хочет «внести возможность сертификации и испытаний, для того чтобы без самой модернизации подтвердить, что данная продукция может эксплуатироваться в течение определенного дополнительного

срока». Также господин Иванов сказал, что министерство расширяет перечень тех видов подвижного состава, а также материалов и оборудования, срок службы которых может быть продлен через модернизацию. В ОАО «РЖД» комментариев не дали.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что история с продлением сроков службы неоднозначная. С одной стороны, снятие запрета по некоторым видам подвижного состава – например, по зерновозам, цистернам для СУГ, которые сейчас не купить – может быть оправданно.

С другой, напоминает господин Бурмистров, продление было запрещено по двум причинам: ради стимулирования вагоностроения и потому, что некоторые вагоноремонтные предприятия под давлением своих клиентов-собственников работы проводили формально. Есть опасность «бумажного» продления сроков, что создает масштабные риски для перевозочного процесса и крайне негативно влияет на добросовестных участников рынка, говорит эксперт.

Сейчас мощности вагоностроительных заводов загружены до осени 2024 года, но в основном контракты были заключены по ценам 2022 и начала 2023 года. Рост ключевой ставки ЦБ резко охлаждает спрос на покупку вагонов в лизинг: если, что вероятно, ставка будет расти, некоторые контракты вагоностроителей на второе полугодие 2024 года не будут реализованы из-за отказов клиентов. Если запрет продления будет отменен для большинства типов вагонов, то в РФ могут хлынуть старые вагоны из-за рубежа, куда российские операторы ранее продавали свой подлежащий списанию парк. Это обрушит рынок новых вагонов, приведет к переориентации инвестиций операторов и сформирует беспрецедентные риски для вагоностроения и перевозочного процесса, отмечает Михаил Бурмистров.

Источник: kommersant.ru, 12.09.2023

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Великобритания: компания Knorr-Bremse разработала датчики для определения схода вагона с рельсов

Компания Knorr-Bremse разработала датчики схода вагонов с рельсов, которые могут моментально запустить процесс экстренного торможения, что дает возможность минимизировать ущерб. В первую очередь новая система будет установлена на специализированные вагоны Drax Power, предназначенные для перевозки биомассы.

EDT101 – это пассивное пневмомеханическое устройство, не требующее питания от внешних источников энергии. Процесс установки прост: основной тормозной патрубком присоединяется к запорному крану, который подсоединен к блоку EDT. Открытие запорного крана открывает доступ воздуха к EDT. В случае схода вагона с рельсов клапан реагирует на ненормальное вертикальное перемещение и открывает тормозную магистраль, запуская процесс экстренного торможения. Из корпуса устройства EDT появляется индикатор красного цвета – благодаря этому после полной остановки поезда сотрудники поездной бригады могут быстро определить, с каким именно вагоном была проблема, даже если он впоследствии самостоятельно вернулся на рельсы. После активации система автоматически перезагружается. Затем, в случае если это не представляет собой угрозы для безопасности, вагон может быть перемещен в другое место, чтобы не создавать препятствий для движения поездов по линии. Индикатор системы EDT101 продолжает гореть до тех пор, пока сотрудник вручную не сбросит настройки.

Отмечается, что системы EDT101 соответствует международным стандартам МСЖД, она может устанавливаться как на новые, так и на уже находящиеся в эксплуатации вагоны. Каждое устройство представляет собой самостоятельную систему, и вагоны, оснащенные EDT101, могут эксплуатироваться в одном составе с необорудованными данной системой вагонами.

Источник: railwaygazette.com, 12.09.2023 (англ. яз.)

Несанкционированный радиосигнал остановки нарушил работу на сети РКР (Польша)

Сбой в движении поездов в польском Западно-Поморском воеводстве в прошлом августе, очевидно, были вызваны несанкционированной передачей сообщения об экстренной остановке по незашифрованной железнодорожной радиосистеме, а не кибератакой, предпринятой против ИТ-систем железных дорог.

Распорядитель польской железнодорожной инфраструктуры РКР PLK говорит, что сигнал остановки был передан в 21.23 25 августа «неизвестным нарушителем». Оно было получено всеми работниками сигнализации и управления и машинистами на двух участках сети, сходящихся на главном вокзале Щецина, участке линии 273 от Далешево и участке линии 351 от Хошно.

Сигнал аварийной остановки автоматически остановил все поезда, что к 23.30 затронуло более 20 составов. Грузовое движение, которое было временно приостановлено по соображениям безопасности и было восстановлено около 02.00 26 августа.

Сообщений о каких-либо травмах или повреждениях в результате несанкционированной передачи не поступало.

По сообщению РКР PLK, соответствующие органы были немедленно уведомлены об инциденте, включая полицию и польское агентство внутренней безопасности ABW, а также операторов РКР Intercity, PolRegio и РКР Cargo.

Для тщательного мониторинга ситуации и обеспечения безопасной и эффективной работы поездов была создана специальная группа, объединяющая представителей управляющего инфраструктурой и операторов.

Выступая на технологическом веб-сайте Wired, независимый консультант по кибербезопасности Лукаш Олейник, сказал, что команда аварийной остановки, состоящая из трех звуковых сигналов, могла транслироваться на железнодорожной частоте 150 МГц с использованием готового радиооборудования. По его словам – «частоты известны, тоны известны, оборудование дешевое». Железнодорожная сеть мобильной радиосвязи Польши должна быть модернизирована до зашифрованной системы GSM-R к 2025 г., но до тех пор относительно незащищенная УКВ-система на частоте 150 МГц продолжает использоваться.

Источник: railjournal.com, 06.09.2023 (англ. яз.)

Крайне левые взяли ответственность за поджог на железной дороге Германии

Крайне левые анархисты взяли на себя ответственность за нападение на немецкие железные дороги, которое произошло в пятницу, 8 сентября: в окрестностях Гамбурга на линиях электропередач Deutsche Bahn, национальной железнодорожной компании Германии, вспыхнули три пожара, что привело к отмене всего сообщения между Гамбургом и Берлином на 2 дня. Согласно сообщению немецкого издания Bild, преступникам удалось проникнуть в изолированную зону и поджечь кабели.

Позже на веб-платформе Indymedia, которая имеет долгую историю связей с Antifa и другими радикальными анархистскими группами, за эту атаку взяли на себя ответственность крайне левые экстремисты.

Крайне левые радикалы сообщили, что нападение на железную дорогу в районе Гамбурга было ответом на «колониальную эксплуатацию». Они

написали: «Гамбург – капиталистический мегаполис. Если мы хотим уничтожить капитализм, почему бы не начать здесь, с инфраструктуры, которая его поддерживает?»

Глава отдела корпоративной безопасности Deutsche Bahn осудил нападения. Он заявил: «Люди, которые хотят путешествовать на одном из самых экологичных видов транспорта, страдают от отмены и задержек поездов и не добираются до места назначения. Мы находимся в тесном контакте с органами безопасности и надеемся на быстрые успехи в расследовании».

Министр транспорта Германии Фолькер Виссинг назвал инцидент «формой терроризма»: «Нам повезло, что никто не пострадал физически. Я ожидаю, что верховенство закона предпримет необходимые действия. Общественный консенсус должен заключаться в том, что мы объявляем вне закона любое насилие и экстремизм».

Хотя крайне левые экстремисты взяли на себя ответственность за теракты, служба государственной безопасности Германии ещё не подтвердила подлинность сообщения.

Это последнее нападение на инфраструктуру в Европе, о котором заявили крайне левые радикалы, но далеко не первое. Железнодорожная и телекоммуникационная инфраструктура в последние годы стали излюбленными целями анархистских группировок.

В 2019 г. крайне левых итальянских анархистов заподозрили в саботаже железнодорожных линий недалеко от Флоренции, в городе Ровеццано, где так же произошёл поджог. Тогда крайне левый экстремистский веб-сайт прокомментировал акт саботажа и охарактеризовал инцидент как «жест любви и гнева», что привело к предположению, что за нападением стояли анархисты.

Крайне левый спектр Германии – один из крупнейших в Европе, и в последние годы он становится всё более склонным к применению насилия. В отчёте Федерального ведомства по защите Конституции Германии (BfV) за 2020 г. обозначена тревога по поводу растущего насилия среди крайне левых: террористические действия, включая убийства, больше не являются немислимыми.

Источник: katehon.com, 12.09.2023

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

**В ВКО работники железной дороги не выходят на работу, требуя
увеличения зарплаты**

В Восточно-Казахстанской области свыше 200 сотрудников компании Dosjan temir joly по строительству и эксплуатации железнодорожных путей с начала месяца не выходят на работу, требуя увеличения заработной платы на 50 процентов, сообщает Exclusive.kz со ссылкой на Азаттык.

По словам работников, в условиях роста цен их заработной платы в 180-200 тысяч тенге не хватает на жизнь. Со слов Нурпеисова, во второй половине дня к ним прибыло руководство компании. Стороны провели встречу, но не сумели прийти к согласию.

По словам работников, с момента начала забастовки 1 сентября не осуществляется проверка железнодорожной линии Станция Шар – Усть-Каменогорск.

«Наша работа – следить за железной дорогой, безопасностью движения. Эти работы не ведутся уже несколько дней. Начальство закрывает на это глаза. По этому маршруту ходят и пассажирские поезда», – сказал один из протестующих работников.

«Из Астаны приехали начальники. Всё также кормят обещаниями: терпите до следующего года, до поднятия на 15 процентов. Много обещают, но на деле ничего не выполняется, – пожаловались бастующие.

По сообщениям причастных лиц, переговоры между работниками и работодателем вновь завершились без подвижек.

Попытки получить комментарии в компании не увенчались успехом. По номерам, указанным на сайте компании, никто не ответил на звонки.

Dosjan temir joly была создана в 2005 году для реализации проекта по строительству и эксплуатации железнодорожной линии Станция Шар – Усть-Каменогорск. Целью проекта называли оптимизацию доставки грузов по территории Восточного Казахстана. В частности, по данному пути проходят грузы, перевозка которых осуществляется по маршруту Защита (Усть-Каменогорск) – Локоть (Россия) – Семипалатинск (северо-западное и южное направления). Также по железнодорожной линии Станция Шар – Усть-Каменогорск курсируют пассажирские поезда сообщением Астана – Нурлы-Жол – Усть-Каменогорск, Алматы – Усть-Каменогорск, Усть-Каменогорск – Жаланашколь.

Источник: exclusive.kz, 07.09.2023

ОАО «РЖД» с октября 2023 г проиндексируют зарплату на 3%

ОАО «РЖД» с 1 октября 2023 г. проиндексируют заработную плату сотрудников на 3%, сообщил глава РЖД Олег Белозёров на сетевом

селекторном совещании компании и подчеркнул, что соответствующие распоряжения уже подписаны», – говорится в сообщении ОАО «РЖД».

Решение, уточняет компания, также касается сотрудников подведомственных РЖД частных образовательных учреждений и учреждений здравоохранения.

Это вторая индексация зарплаты в 2023 году.

Отмечается, что с учетом проведенной индексации с 1 марта общий рост уровня заработной платы в ОАО «РЖД» по итогам года составит 5,3%.

Источник: Iprime.ru, 07.09.2023

Услуги РЖД-МЕДИЦИНЫ стали доступны по ОМС во всех регионах присутствия

В рамках ВЭФ ОАО «РЖД» подписали соглашения о сотрудничестве в сфере здравоохранения с правительствами Забайкальского края, а также Бурятии и Якутии.

Заместитель председателя правительства Забайкальского края Бардалеев Александр Витальевич и руководитель сети клиник «РЖД-Медицина» – филиала ОАО «РЖД» – Жидкова Елена Анатольевна подписали Соглашение о взаимодействии и сотрудничестве в сфере здравоохранения. Событие состоялось в рамках VIII Восточного экономического форума 11 сентября.

Этими документами ОАО «РЖД» завершили интеграцию железнодорожной медицины в систему здравоохранения субъектов РФ. Жители всех регионов, где расположены учреждения РЖД-МЕДИЦИНЫ, могут получить медицинские услуги, в том числе высокотехнологичную медпомощь, по полису ОМС в железнодорожных клиниках.

Регионы и ОАО «РЖД» объединят опыт и инфраструктуру для повышения качества медицинского обеспечения по вопросам диспансеризации населения, профилактики и раннего выявления заболеваний, медицинской реабилитации и др.

Все результаты и документы обследований и консультаций будут доступны в единой государственной информационной системе в сфере здравоохранения (ЕГИСЗ).

Источник: rzd-medicine.ru, 11.09.2023

«Поезд здоровья», где можно пройти медосмотр, проедет от Владивостока до Москвы

Всероссийская информационно-просветительская акция «Поезд здоровья «Вместе против диабета», которую запускает ОАО «РЖД» совместно с Минздравом России, стартует в воскресенье.

В рамках акции врачи в специально назначенном поезде, оснащённом необходимым медицинским оборудованием, проследуют по маршруту Владивосток – Москва с остановками в 37 населённых пунктах 30 субъектов Российской Федерации.

Всего в рамках акции Поезд здоровья за 66 дней преодолеет расстояние более чем в 20,4 тыс.км.

На промежуточных остановках на железнодорожных вокзалах, а также в пути следования «Поезда здоровья» будут проводиться профилактические медицинские осмотры, включающие лабораторные, функциональные исследования и консультации врачей, в том числе узких специальностей.

Также будут проводиться мероприятия, направленные на информирование о факторах риска развития заболеваний и повышение грамотности населения в отношении своего здоровья.

Источник: ria.ru, 10.09.2023

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Великобритания: компания Northern внедрила новый сервис для информирования пассажиров, использующий мессенджер WhatsApp

Британская компания-оператор пассажирских перевозок Northern предложила своим клиентам новый сервис для информирования пассажиров, использующий популярный мессенджер WhatsApp. Новая автоматизированная функция упростит процесс получения в режиме реального времени информации о движении поездов, что особенно актуально в случае сбоев в расписании.

Пользователи теперь имеют возможность при помощи чат-бота запросить актуальную информацию о местонахождении поезда, всех связанных с его перемещением задержках, а также получить детальную информацию о возможности вызова такси в пункт назначения.

Новый чат-бот будет синхронизировать информацию, размещенную на Интернет-сайте Northern, благодаря чему пользователи смогут получить максимально точные и полные ответы на любые вопросы. Представитель руководства Northern отметил, что компания всегда ищет наиболее современные и эффективные способы взаимодействия со своими клиентами.

Источник: globalrailwayreview.com, 09.09.2023 (англ. яз.)

Amsted Rail представила новое приложение IQ Series для отслеживания железнодорожных вагонов в режиме онлайн

Amsted Rail запустила приложение для бортовых телематических устройств IQ Series. При помощи него собственник вагонов получает возможность в режиме онлайн отслеживать местоположение и загрузку вагона, его пробег, расчетное время прибытия, а также фиксировать повреждения и др. По информации Amsted Rail обеспечена возможность добавления в приложение данных о колесной паре и тормозной системе: их мониторинг осуществляется при помощи датчика Bogie IQ, представленного компанией в 2022 г. и устанавливаемого на адрессорную балку тележки.

Датчики IQ Series работают автономно в течение 10 лет от солнечных батарей, обновление их прошивки выполняется удаленно. Обработка и анализ данных проводится с помощью машинного обучения на платформе компании Supply Chain Visibility. Многолетние контракты на установку датчиков с Amsted Rail в этом году заключили европейская лизинговая компания Ermewa и Greenbrier Europe, специализирующаяся на производстве вагонов.

Ранее алогичное приложение было представлено другим крупным игроком рынка телематики для вагонов – швейцарской компанией Nexxiot.

Источник: railway.supply, 09.09.2023

Итоги сессии «Цифровые решения для внутренней и международной логистики»

В рамках ВЭФ-2023 участники сессии обсудили реализованные решения в цифровых мультимодальных перевозках и наметили пути создания единой платформы транспортно-логистического комплекса, которая должна стать единым окном для каждого участника рынка.

С 1 октября мы начинаем эксперимент по стыковке ГИС ЭПД с системой ЭТРАН. Это даст возможность оформлять мультимодальную перевозку между

двумя видами транспорта – железнодорожным и автомобильным – в цифровом виде, без бумаги. До конца года этот эксперимент будет расширен на базе Дальневосточного морского торгового порта в части включения в систему морских документов, – сказал заместитель министра транспорта России Дмитрий Баканов.

Заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Евгений Чаркин отметил, что сегодня в РЖД существует ряд проектов для грузовой логистики. Например, ЭТРАН, ИНТЕРТРАН, система смарт-контрактов, которая делает взаимодействие участников отрасли прозрачным, и электронная торговая площадка «Грузовые перевозки».

Дмитрий Суровец, вице-президент по информационным технологиям FESCO, в своей речи обратил внимание на то, что цифровая трансформация в компании началась более 5 лет назад. FESCO готовы делиться со всеми участниками рынка своими наработками.

Генеральный директор Global Ports Альберт Лихолёт добавил, что на рынке информационные решения разрознены, это увеличивает затраты на интеграцию.

Сенатор Артем Шейкин считает, что новая единая платформа должна формировать единые стандарты, правила и требования для всех участников рынка.

В заключение директор ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» Полина Давыдова отметила, что все участники сошлись во мнении, что это должна быть государственная система, которая обеспечивала бы обмен юридически значимыми данными между бизнесом и государством.

Источник: rollingstockworld.ru, 13.09.2023

ГК 1520 и Железные дороги Якутии будут цифровизировать и повышать кибербезопасность критической инфраструктуры

Заместитель генерального директора по инновационному развитию и цифровой трансформации – директор дивизиона ЖАТ ГК 1520 Константин Хромушкин и генеральный директор «Железных дорог Якутии» Василий Шимохин заключили меморандум о сотрудничестве в области внедрения отечественных цифровых систем безопасности и управления на объектах критической инфраструктуры. Подписание документа состоялось в рамках Восточного экономического форума.

Стороны намерены развивать партнерство в сферах внедрения современной цифровой автоматики, импортозамещения, обеспечения кибербезопасности объектов железных дорог Якутии.

Совместная работа по цифровизации обеспечит рост пропускной способности линий, повысит эффективность и улучшит логистику перевозок в Республике Саха (Якутия).

Сотрудничество позволит Железным дорогам Якутии достигнуть технологического суверенитета, минимизировать риски от использования иностранных компонентов и программного обеспечения.

Магистрالی Якутии – уникальный полигон для современных систем управления движением поездов, которые производят компании Дивизиона ЖАТГК 1520. В сложных условиях эксплуатации (суровый климат, экстремально низкие температуры) цифровое оборудование демонстрирует высокий уровень надежности.

ГК 1520 и «Железные дороги Якутии» реализовали целый ряд успешных совместных проектов. Так, в конце 2022 года был цифровизирован угольный маршрут к ГОК «Инаглинский». Это позволило повысить эффективность линии, снизить эксплуатационные расходы, оптимизировать интервалы следования грузов.

Источник: rollingstockworld.ru, 11.09.2023