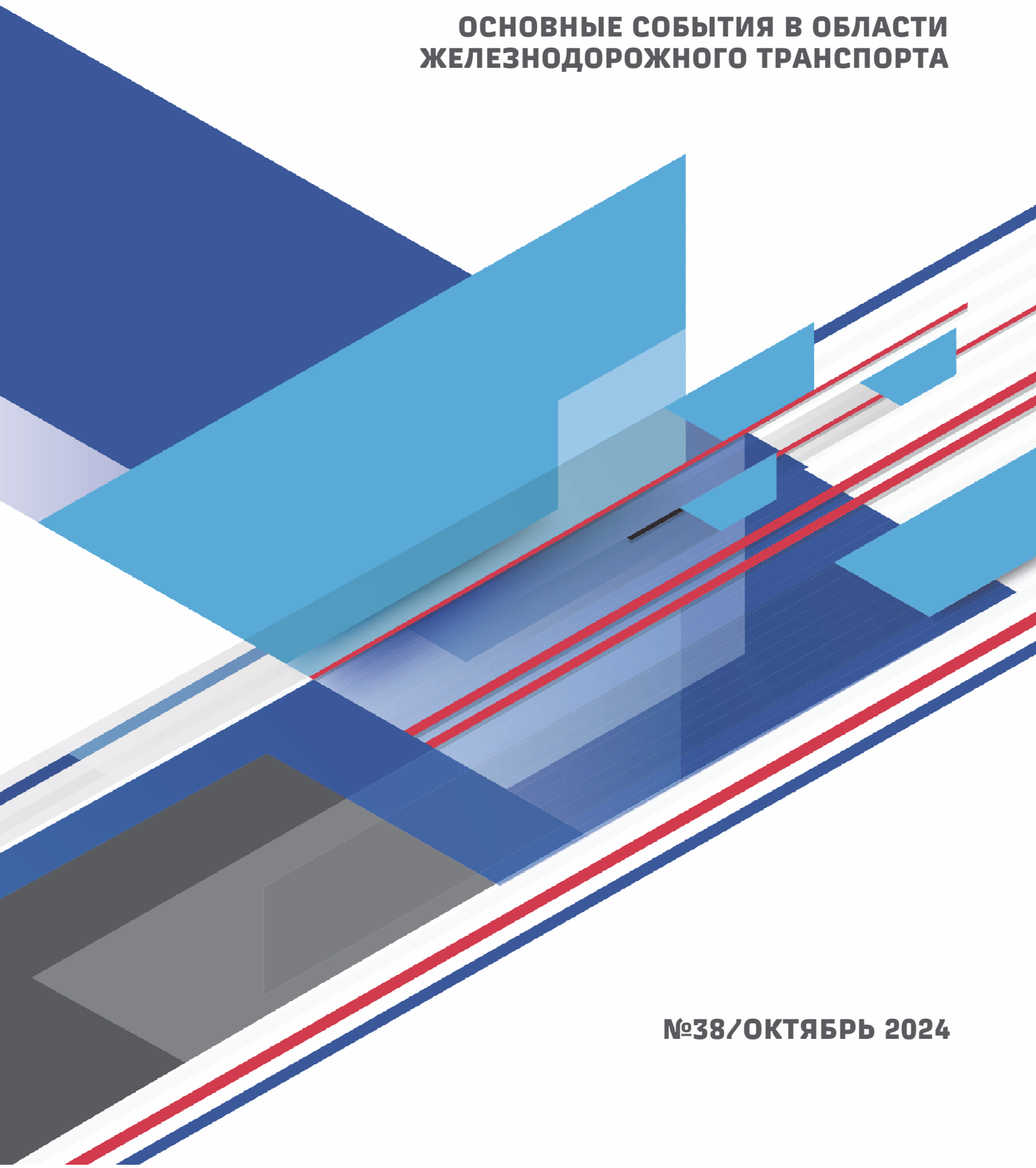
МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА



№38/ОКТЯБРЬ 2024

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ 5
Тихоокеанская железная дорога будет запущена в 2025 г. - Путин 5
Производство на «Штадлер Минск» может возродить СП с Россией 5
Россия ведет переговоры по Трансафганской железной дороге, заявили в МИД 6
ФАС: Повышение приоритета железнодорожных перевозок топлива должно учитывать направления - на внутренний рынок или на экспорт 6
Предложения ФАС в отношении РЖД призваны вывести монополиста из конкурентных сегментов рынка - Шаскольский 7
РЖД предложили направлять акцизы за дизтопливо на строительство путепроводов 8
Исследование Европейской комиссии: конкуренция полезна для железнодорожного рынка 9
Венгрия просит у ЕИБ кредит в размере 1 млрд евро на развитие железных дорог 11
Иран и Россия ведут переговоры о расширении сотрудничества в коридоре Север-Юг 12
Железные дороги Саудовской Аравии привлекают европейских партнеров 12
Мексика строит новую межокеанскую железную дорогу, которая составит конкуренцию Панамскому каналу 13
В октябре начнутся работы по строительству Китайско-Узбекско-Кыргызской железной дороги стоимостью 8 млрд долларов 14
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА 15
Более 7 трлн рублей – объем российского рынка рельсового подвижного состава в 2024-2030 годах 15
Погрузка на сети РЖД в январе-сентябре снизилась на 4%, в сентябре – на 6,3% 16
На субсидирование пригородных железнодорожных перевозок выделят более 250 млрд рублей 17
РЖД в 2025-2027 гг. получат 20,6 млрд руб. субсидий за перевозку моторного топлива в адрес Дальнего Востока и Сибири 18
На ВСМ Москва - Санкт-Петербург выделят 16,2 млрд рублей в 2025 году 18
Индексация тарифов на перевозки в плацкарте с января 2025 г. планируется на 11,6% - МЭР РФ 18
Базовая индексация грузовых железнодорожных тарифов в РФ с 1 января 2025 г. ожидается в 13,8% – МЭР 19
Наблюдательный совет DB решит судьбу сделки по продаже DB Schenker DSV 20
Согласовано выделение 3 млрд долларов на проект ВСМ Brightline West 21
Плата за доступ к ВСМ HS1 будет снижена (Великобритания) 22
Одобрено выделение кредита на цифровизацию Азербайджанских железных дорог 23
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ 24
Пропускная способность БАМа и Транссиба через 10 лет вырастет до 270 млн т 24

Савельев рассказал, когда БАМ станет полностью двухпутным 24
В Забайкальском крае прошла вторая стыковка БАМа 25
ДВЖД открыла движение по новому разъезду на перегоне БАМ в Хабаровском крае 25
Новый раздельный пункт появился на линии Нерюнгри – Тында 26
ТРАНСПОРТНЫЙ ПОЛИГОН «СЕВЕР-ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ 27
Проект развития МТК Север-Юг: мнения экспертов 27
Международный форум «МТК «Север-Юг – новые горизонты» 28
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА 29
Погрузка грузов железнодорожным транспортом в РФ в 2027 году увеличится на 10% 29
Экспорт угля из Кузбасса за 8 месяцев 2024 г. снизился на 10%, до 69 млн тонн – губернатор 29
Кузбасс предлагает зафиксировать объемы вывоза угля на восток по желдороге на 10 лет – губернатор 30
По магистрали Китай – Лаос перевезено более 10 млн тонн грузов 31
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ 32
Перевозки пассажиров железнодорожным транспортом вырастут в 2024 г. на 1,5%, пассажирооборот – на 2,1% – макропрогноз 32
ОАО «РЖД» перевезут более миллиона пассажиров на турпоездах в 2024 году 32
«РЖД тур» прорабатывает возможность запуска турпоездов в Монголию и Китай 34
Собянин: МЦД продлят в Калужскую, Смоленскую, Тульскую и Ярославскую области 34
Проводники Российских студенческих отрядов перевезли 10 млн пассажиров с начала года 35
Австралия: станция Port Dock в районе Порт-Аделаиды снова введена в эксплуатацию спустя 43 года 36
Rail Baltica запускает первый в Литве информационный центр на железнодорожном вокзале Каунаса 37
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ 38
Производство подвижного состава в России за январь-август 2024 года 38
РЭД запустил производство асинхронных тяговых двигателей 38
Электровозы тянут спрос 39
В Китае проходят испытания большегрузного поезда без машиниста 40
InnoTrans: DB выбрали лучших поставщиков 41
Siemens построит для словацкой RS Lease до 65 локомотивов Vectron 42
InnoTrans 2024: поезд для линии метровой колеи с крутыми уклонами 42
InnoTrans: прогноз UNIFE по глобальному рынку железнодорожной техники 44
CAF отправила на сертификацию свой первый гибридный маневровый локомотив 44

Alstom представила дизель-поезд со спальными местами для мексиканской туристической линии Tren Maya 45
Узкоколейный поезд Stadler для Швейцарии и Италии – одна из премьер InnoTrans 2024 46
Еще один водородный подвижной состав от CRRC на InnoTrans – локомотив Modula BFC 47
Новация в рельсовом автобусе RS Zero от Stadler – водородный ДВС 48
Бразильский производитель показал первые рельсовые автобусы для Чили 48
В Австралии разработают аккумуляторный электровоз 49
В Испании согласован тендер на модернизацию 43 маневровых локомотивов 50
InnoTrans 2024: гибридный локомотив серии 99 компании Stadler для британского оператора 51
InnoTrans: частично двухэтажный электропоезд Coradia Max от Alstom 52
Stadler поставит грузовому оператору SBB Cargo до 129 многосистемных электровозов 52
InnoTrans 2024: двухэтажный электропоезд KISS для ÖBB 53
InnoTrans: Hitachi Rail демонстрирует обновленный высокоскоростной поезд ETR 1000 54
InnoTrans: CRRC представила беспилотный вагон на пневматическом ходу 55
InnoTrans 2024: пожарно-спасательный поезд компании Stadler с гибридным приводом 56
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ 58
Несколько человек пострадали при сходе с рельсов пассажирского поезда в Кембридже, штат Массачусетс (США) 58
Великобритания: хакерская атака на общественную Wi-Fi сеть, предназначенную для использования пассажирами 58
ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА 59
ОАО «РЖД» с октября проиндексировали зарплату на 3,2% 59
РЖД привлекает молодежь в железнодорожную отрасль 61
Минтруд хочет расширить разрешенные профессии для женщин 59
Минимальный возраст машинистов может быть снижен до 18 лет (Великобритания) 62
Создан учебный центр по электрификации железных дорог (Германия) 62
ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ 63
Великобритания: компания Northern расширила функционал своего Интернет-сайта 63
Компания Hitachi Rail представила пакет ИИ-решений для железнодорожной отрасли 64
РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ 65
Концепция водородного поезда на ДЭФ 65

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Тихоокеанская железная дорога будет запущена в 2025 г. - Путин

Тихоокеанская железная дорога будет запущена в 2025 г., сообщил президент России Владимир Путин, выступая на пленарном заседании международного форума «Российская энергетическая неделя» 26 сентября.

«Расширяются мощности центра добычи угля на Дальнем Востоке, кстати, уже в будущем году заработает Тихоокеанская железная дорога. Это частная магистраль от Эльгинского месторождения в Якутии до порта Эльга в Хабаровском крае», – сказал он.

Строительством Тихоокенской железной дороги занимается компания «Эльгауголь» для вывоза угля с месторождения через порт Эльга на берегу Охотского моря, который компания также строит сама, его мощность 30 млн тонн. Железнодорожная ветка свяжет терминал на побережье Охотского моря с Эльгинским угольным месторождением.

«Эльгауголь» начала строить железную дорогу в 2022 г. Ранее сообщалось, что компания рассчитывает запустить эту ветку и порт концу 2024 г.

Эльгинское месторождение – крупнейшее в России и одно из крупнейших в мире месторождений коксующегося угля, его запасы составляют около 2,2 млрд тонн по стандартам JORC.

Источник: interfax.ru, 26.09.2024

Производство на «Штадлер Минск» может возродить СП с Россией

Совместное с российской компанией производство могут открыть на белорусской площадке Stadler. Об этом сообщил министр транспорта и коммуникаций Белоруссии Алексей Ляхнович.

«<...> Либо же создать совместное какое-то общество для того, чтобы восстановить производство на «Штадлере» <...> С двумя предприятиями, крупными корпорациями из РФ этот вопрос прорабатывается», – добавил министр в комментарии агентству Sputnik.

Запущенный в 2014 году завод «Штадлер Минск» был второй по величине площадкой Stadler и поставлял до 500 вагонов в год преимущественно на рынки стран СНГ и Восточной Европы. После введения санкций

швейцарская компания начала переносить производство и релоцировать сотрудников в другие страны из-за логистических сложностей и невозможности поставок в Белоруссию электронных компонентов.

В 2023 году Stadler отказался выполнять заказ Минского метрополитена, с которым в итоге справляется Трансмашхолдинг. Летом 2023 года в своей отчетности Stadler заявил, что поддержит свой завод в Беларуси, чтобы «возобновить его работу, как только санкции будут сняты», но подтверждения на практике эти заявления не получили.

Источник: techzd.ru, 25.09.2024

Россия ведет переговоры по Трансафганской железной дороге, заявили в МИД

РФ ведет переговоры с различными странами относительно строительства Трансафганской железной дороги, заявил в интервью РИА Новости замглавы МИД России Андрей Руденко.

«Что касается Трансафганской железной дороги, то ее конкретные параметры, в том числе маршрут, являются предметом переговоров по линии профильных ведомств. Скажу лишь, что переговоры со всеми заинтересованными странами ведутся», – сказал он.

Ранее вице-премьер РФ Алексей Оверчук заявил, что Москва готова принять участие в проекте Трансафганской железной дороги.

Источник: ria.ru, 26.09.2024

ФАС: Повышение приоритета железнодорожных перевозок топлива должно учитывать направления - на внутренний рынок или на экспорт

Повышение приоритета железнодорожных перевозок нефтепродуктов должно учитывать направление отправки топлива – на внутренний рынок или на экспорт. Такое мнение высказал глава Федеральной антимонопольной службы (ФАС) Максим Шаскольский.

«Приоритет перевозок нефтепродуктов железнодорожным транспортом – вопрос важный. Должны быть решения руководства, чтобы нефтепродукты получили приоритет, как уголь – 3-я. Сейчас нефтепродукты в 3-ей. Пока не действуют правила недискриминационного доступа, они отложены до 1 января. Чтобы их донастроить, нужно решение руководства, как это было по углю с Кузбассом», – сказал он.

Комментируя вопрос, какова позиция ФАС относительно возможности будущего повышения приоритетности железнодорожных перевозок нефтепродуктов, он сказал: «Надо посмотреть, в каких направлениях – если это внутренний рынок – это одна история, если экспорт – другая. Нужно всё правильно посчитать. Это же вопрос провозной способности».

Как сообщалось, временные правила перевозок по сети ОАО «Российские железные дороги», устанавливающие основные принципы очередности грузоперевозок на время приостановки действия правил недискриминационного доступа перевозчиков к железнодорожной инфраструктуре (ПНД), продолжат действовать до 31 декабря 2024 года включительно.

В рамках этих временных правил приоритетность железнодорожной перевозки нефтепродуктов была повышена до 3-ей группы. Ранее топливо было в 6-й группе, но после того, как в России весной 2024 года во второй раз был введен запрет на экспорт бензинов, железная дорога столкнулась с проблемой их транспортировки внутри страны. В итоге топливо было временно переведено в 3-ю группу приоритета.

В настоящее время ведомства обсуждают вопрос постоянного сохранения приоритетности перевозки нефтепродуктов по железной дороге в 3-ей группе, финального решения пока нет.

Источник: interfax.ru, 30.09.2024

Предложения ФАС в отношении РЖД призваны вывести монополиста из конкурентных сегментов рынка - Шаскольский

Предложения Федеральной антимонопольной службы России (ФАС) в отношении «Российских железных дорог» (РЖД) призваны вывести монополиста из конкурентных сегментов рынка, сообщил руководитель ФАС Максим Шаскольский в кулуарах «РЭН-2024».

«Мы предлагаем отделить монопольное от немонопольных видов деятельности, монополист не должен участвовать в работе на рынках, где есть конкуренция», – сказал Шаскольский, отвечая на вопрос действительно ли ФАС предлагает запретить РЖД участвовать или иметь долю в работающих на рынке компаниях.

Глава службы также подтвердил, что ФАС подготовила проект федерального проекта «Развитие конкуренции», который предполагает снижение до нуля (в консервативной версии – до 8,5%) доли участия

естественных монополий на железнодорожном транспорте в компаниях, работающих на конкурентных рынках.

«Да, все правильно», – ответил Шаскольский.

Контроль над железнодорожной инфраструктурой может быть передан Росжелдору, сказал он.

Ранее сообщалось, что власти обсуждают существенное изменение условий работы РЖД в конкурентных сегментах российского транспортного рынка, об этом говорилось в подготовленном ФАС описании задач нового федерального проекта «Развитие конкуренции».

В частности, ФАС предлагала ограничить или полностью запретить участие железнодорожного монополиста в капитале транспортных операторов, логистических центров и экспедиционных компаний. Рассматривался либо полный выход монополистов из капитала подобных компаний, либо, в консервативном сценарии, снижение участия совокупно до 8,5%.

Также в документе предлагалось передать функции контроля от собственника инфраструктуры железнодорожного транспорта уполномоченному государственному органу.

Источник: interfax.ru, 27.09.2024

РЖД предложили направлять акцизы за дизтопливо на строительство путепроводов

Российские железные дороги (РЖД) предлагают направлять в дорожные фонды субъектов РФ уплачиваемый компанией акциз за дизельное топливо на строительство автомобильных путепроводов через железнодорожные пути. Это следует из презентации замначальника Центральной дирекции инфраструктуры РЖД Сергея Антонова, показанной в ходе заседания в Совете Федерации.

«Предлагается при формировании дорожных фондов субъектов Российской Федерации направлять бюджетные доходы от акцизов, уплаченных ОАО «РЖД» при закупке дизельного топлива, на финансирование строительства автодорожных путепроводов в местах пересечения железнодорожных путей и автомобильных дорог общего пользования», – говорится в презентации.

Отмечается, что прогнозный размер акцизов в цене закупаемого дизельного топлива, уплаченных РЖД в 2024-2025 годах, составит более 50 млрд рублей.

Ранее министр транспорта РФ Роман Старовойт заявил, что количество требующих капитального ремонта искусственных сооружений в районе

железных и автомобильных дорог растет, по ним должна быть создана отдельная программа.

Источник: tass.ru, 26.09.2024

Исследование Европейской комиссии: конкуренция полезна для железнодорожного рынка

Компания Ernst&Young (EY) и Генеральный директорат Европейской комиссии по мобильности и транспорту (DG Move) пришли к выводу, что конкуренция на рынке пассажирских и грузовых железнодорожных перевозок оказала положительное влияние на цены и качество обслуживания для конечных потребителей.

Подтверждая ожидания относительно того, что политика Европейского союза (ЕС), направленная на открытие рынка железнодорожных перевозок для конкуренции, принесет пользу как пассажирам, так и заказчикам грузовых перевозок. Учитывая открытый доступ, при котором пассажирские операторы конкурируют на рынке, в исследовании говорится, что на открытых для конкуренции рынках цены на билеты значительно снизились из-за конкурентного давления, при этом новые участники часто внедряли привлекательные ценовые стратегии для завоевания клиентов. Новые операторы также оказали положительное влияние на качество обслуживания, предлагая более качественный продукт, что побудило действующих операторов инвестировать в новый подвижной состав. Конкуренция привела к увеличению частоты обслуживания. Снижение цен на билеты и повышение качества обслуживания привели к значительному росту спроса во всех рассматриваемых странах, в том числе в Чехии, Италии и Испании. В некоторых случаях этот рост спроса привел к тому, что железнодорожный транспорт стал доминирующим видом транспорта. Однако определенные барьеры не позволяют конкуренции полностью раскрыть свой потенциал. К ним относятся доступ к билетным платформам, качество инфраструктуры и наличие подвижного состава.

Рассматривая социальные обязательства населению (PSO), в которых операторы конкурируют за контракты, авторы признают существенные ограничения своего исследования, связанные с тем фактом, что открытие рынка началось совсем недавно. В полной мере последствия конкуренции здесь проявятся только после истечения срока действия последних контрактов, непосредственно заключенных с работающими компаниями. Однако при рассмотрении рынка PSO в Дании, Франции, Германии и Польше в

исследовании говорится, что выгоды для общества заключаются главным образом в снижении издержек государственных органов, проводящих тендеры по контрактам на PSO.

В секторе грузовых перевозок конкуренция оказала неоднозначное воздействие. На некоторых рынках наблюдалось снижение цен из-за усиления конкуренции, в то время как на других они оставались стабильными. Конкуренция привела к тому, что все большее внимание уделяется качеству и надежности обслуживания, что в некоторых случаях является определяющим фактором при выборе оператора. В связи с тем, что новые участники рынка сосредоточились на маршрутных поездах и интермодальных перевозках, сегментация рынка усилилась, и в исследовании отмечается тенденция к вертикальной интеграции, когда некоторые грузоотправители создают собственные компании по перевозке грузов.

Влияние конкуренции на спрос было разным. В частности, в Германии спрос увеличился, а во Франции остался стабильным. Для того, чтобы железные дороги Европы полностью раскрыли свой потенциал, нужно решить основные проблемы, связанные с инвестициями в новую инфраструктуру и модернизацию существующей во всех сегментах рынка. Это является фундаментальным фактором роста спроса.

Что касается пассажирских перевозок, то заметность новых участников для клиентов ограничена существующими компаниями, владеющими основными билетными платформами. Повышенное внимание к обеспечению равного доступа к билетным платформам для всех операторов имеет важное значение для стимулирования спроса на железнодорожные услуги.

Наконец, в исследовании подчеркивается необходимость улучшения эксплуатационной совместимости между железнодорожными сетями Европы, включая ускорение процедур пересечения национальных границ и внедрение системы ERTMS для стимулирования трансграничных перевозок.

По словам представителя Альянса новых участников пассажирских перевозок (AllRail), факты очевидны: конкуренция улучшает железнодорожные услуги для всех и необходимо, наконец, устранить оставшиеся барьеры и полностью открыть рынок железнодорожных перевозок, чтобы принести пользу пассажирам, налогоплательщикам и окружающей среде.

Источник: railjournal.com, 01.10.2024 (англ. яз.)

Венгрия просит у ЕИБ кредит в размере 1 млрд евро на развитие железных дорог

Для модернизации национальной железнодорожной инфраструктуры правительство Венгрии направило запрос в Европейский инвестиционный банк (ЕИБ) на получение кредита в размере 1 млрд евро, о чем было объявлено 27 сентября текущего года.

По словам министра строительства и транспорта Яноша Лазара, эти средства, вместе с дополнительным бюджетным финансированием в размере 1 млрд евро, будут использованы для строительства и капитального ремонта 500 км новых железнодорожных путей и систем безопасности в течение 4-х лет, начиная с 2025 г.

Я.Лазар заявил, что Венгрия не ожидает приостановления финансирования ЕС из-за того, что страна не выполнила сверхзадачи, требуемые Европейской комиссией.

Кредит ЕИБ является частью плана действий из пяти пунктов, изложенного Я. Лазаром в августе, всего за несколько дней до того, как движение на трех из четырех крупных железнодорожных вокзалов Будапешта остановилось из-за схода с рельсов вагона. Расследование установило, что причиной аварии стало плохое состояние железнодорожного стрелочного перевода.

Правительственный план действий на железнодорожном транспорте предусматривает поддержку производства вагонов местными производителями и закупку поездов 20-30-летней давности за рубежом. Эта схема является частью десятилетнего инвестиционного проекта стоимостью 1,2 трлн венгерских форинтов, осуществляемого государственной железнодорожной компанией.

Обслуживание, предоставляемое венгерской государственной железной дорогой, вызвало недовольство пассажиров пригородных поездов из-за частых задержек поездов, отмен и механических поломок.

Поезда часто переполнены, особенно в часы пик движения. Ситуация усугубилась после введения весной новых льготных тарифов и новых проездных билетов, которые министерство разрекламировало как большой успех.

Одной из наиболее острых проблем является старение железнодорожной инфраструктуры, что привело к снижению скоростей даже на наиболее часто используемых линиях, таких как Будапешт – Вена.

Многие участки железнодорожной сети требуют срочной модернизации, но прогресс идет медленно, несмотря на массированный приток средств из ЕС. Аналитики отмечают, что правительство отдает приоритет строительству

новых автомагистралей, а не развитию железных дорог.

Источник: intellinews.com, 30.09.2024 (англ. яз.)

Иран и Россия ведут переговоры о расширении сотрудничества в коридоре Север-Юг

Посол России в Тегеране Алексей Дедов встретился и провел переговоры с генеральным директором железных дорог Исламской Республики Иран (RAI) Джаббаром Али Закери, чтобы обсудить двусторонние связи и вопросы, представляющие взаимный интерес.

В ходе беседы стороны обсудили возможности расширения предстоящего сотрудничества, особенно в области строительства Международного транспортного коридора «Север-Юг» (INSTC).

Заместитель министра дорог и городского развития Ирана выразил надежду, что две страны станут свидетелями растущего транзитного сотрудничества в рамках Международного транспортного коридора INSTC на фоне высокого спроса со стороны Индии.

Исполнительный директор железных дорог Исламской Республики Иран выдвинул предложение о создании совместного технического комитета иранских и российских железнодорожных экспертов в Тегеране и подчеркнул необходимость рассмотрения проблем, связанных с границей, а также инвестиционных возможностей России в железнодорожных проектах Ирана.

Российский посол, в свою очередь, подчеркнул, что отношения между Тегераном и Москвой будут и далее расширяться во всех областях.

Дедов передал своему иранскому коллеге теплые приветствия от генерального директора компании «Российские железные дороги» и пригласил его посетить Россию.

Источник: en.mehrnews.com, 23.09.2024 (англ. яз.)

Железные дороги Саудовской Аравии привлекают европейских партнеров

Saudi Arabia Railways (SAR) – государственная железнодорожная компания Саудовской Аравии, уже второй раз участвующая в выставке InnoTrans, подписала в дни ее проведения несколько важных соглашений, направленных на привлечение в страну технологий мирового уровня.

Заключен договор с железными дорогами Германии (DB), по которому немецкий концерн окажет SAR содействие в эксплуатации и обслуживании

высокоскоростной линии Haramain, соединяющей города Мекку и Медину. Эта ВСМ была введена в эксплуатацию в 2018 г., по ней курсируют поезда, построенные испанской Talgo.

Меморандумы о взаимопонимании подписаны с испанской технологической компанией Indra Sistemas и итальянской инфраструктурной группой Salcef. Сотрудничество с Indra Sistemas предусматривает создание совместных центров исследований и разработок в Саудовской Аравии для цифровой трансформации железнодорожной отрасли страны. Партнерство с Salcef охватывает НИОКР в сфере устойчивой работы железнодорожного пути в условиях жаркого климата и воздействия песка.

Было также подписано соглашение о включении SAR в консорциум EULYNX, который занимается стандартизацией систем железнодорожной автоматики. SAR стала 16-м по счету и первым неевропейским членом этого консорциума.

Менеджеры SAR также провели переговоры о перспективах сотрудничества с компаниями Hitachi Rail, Stadler, Wabtec, Progress Rail и Vossloh.

Источник: zdmira.com, 27.09.2024

Мексика строит новую межокеанскую железную дорогу, которая составит конкуренцию Панамскому каналу

Мексика строит железную дорогу «Межокеанский коридор», которая составит конкуренцию Панамскому каналу и облегчит международную торговлю.

Новая железная дорога призвана облегчить нагрузку на Панамский канал, который испытывает трудности с приемом грузов из-за засухи. Плата за проход по Панамскому каналу выросла почти в 8 раз, а рекордно низкий уровень воды затрудняет проход судов по каналу.

Межокеанский коридор Мексики – проект стоимостью 7,5 млрд долларов протянется на 303 км через перешеек Теуантепек. Железная дорога будет перегружать контейнеры с судов на поезда и доставлять их на другое побережье страны для дальнейшей погрузки на суда. Этот проект фактически является возрождением старой железной дороги, открытой в 1907 г., и заброшенной после ввода в эксплуатацию Панамского канала.

Межокеанский коридор также послужит борьбе с бедностью в Мексике. Железная дорога пройдет через мексиканские штаты Веракрус и Оахака, которые страдают от одного из самого высокого уровня бедности в стране.

Коридор поможет создать новые рабочие места для населения штатов.

Пассажиры смогут садиться на поезда Межокеанского коридора вместе с транспортными контейнерами. Поезд будет делать 10 остановок между портами на Атлантическом и Тихоокеанском побережье страны. Есть надежда, что межокеанский коридор соединится с линиями Трен Майя и в конечном итоге сможет достичь Канкуна.

Правительство Мексики инвестировало в проект 6 млрд долларов, а около 2 млрд долларов пришло от внешних инвесторов.

В последние годы Панама страдает от засухи, в результате чего уровень воды в озере Гатум стал рекордно низким. Озеро Гатум имеет жизненно важное значение для Панамского канала, поскольку функционирование шлюзовых систем канала зависит от воды из озера.

Благодаря Межокеанскому коридору компаниям потенциально не придется сталкиваться с ухудшающимися условиями, связанными с Панамским каналом. Однако неясно, будет ли Межокеанский коридор быстрее, чем Панамский канал, поскольку требуется время на перевалку грузов с судов на поезда и обратно. Кроме того, поезда не могут перевозить столько же грузов, сколько морские суда, что сокращает объем грузов, которые можно перевозить по железной дороге.

Независимо от конкуренции, Межокеанский коридор мог бы облегчить нагрузку на Панамский канал, забирая примерно 5% того, что обычно проходит через канал.

Источник: greekreporter.com, 29.09.2024 (англ. яз.)

В октябре начнутся работы по строительству Китайско-Узбекско-Кыргызской железной дороги стоимостью 8 млрд долларов

Правительства Узбекистана и Кыргызстана договорились уже в октябре начать работы по строительству железной дороги в Китай стоимостью 8 млрд долларов. Заместитель министра транспорта Узбекистана Жасурбек Чориев подтвердил приверженность своей страны строительству 523-км линии на ежегодном собрании Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ). Прошлым летом Кыргызстан сделал аналогичное заявление.

В настоящее время обе страны могут получить доступ к китайскому рынку только через железнодорожную сеть Казахстана.

Проект будет осуществляться компанией, которая была торжественно открыта 27 сентября в Бишкеке, столице Кыргызстана. На церемонии открытия присутствовали официальные лица из Национальной комиссии по развитию и

реформам Китая, а также председатель кабинета министров Кыргызстана Акылбек Джапаров и министр транспорта Узбекистана Ильхом Махкамов.

Китай должен покрыть 51% расходов на строительство железной дороги, а Кыргызстан и Узбекистан – по 24,5% каждый.

Ожидается, что работы будут сложными, особенно если они будут проходить через горные районы Кыргызстана. Планируется, что после завершения строительства железная дорога будет перевозить до 15 млн тонн грузов в год.

В своем выступлении перед АБИИ Ж.Чориев также упомянул усилия Узбекистана по завершению согласования планируемой железнодорожной линии через Афганистан в порты Пакистана. Он отметил, что этот маршрут дополнит китайско-пакистанский экономический коридор и «предоставит новые возможности для торгово-экономических отношений».

Официальные лица Узбекистана предположили, что строительство железной дороги может быть завершено в течение 5 лет, однако многое зависит от того, сможет ли Афганистан гарантировать физическую безопасность строителей.

Источник: globalconstructionreview.com, 30.09.2024 (англ. яз.)

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Более 7 трлн рублей – объем российского рынка рельсового подвижного состава в 2024-2030 годах

С учетом комплектующих и сервиса/ремонта он будет даже больше 10 трлн руб. Такие оценки дал на прошлой неделе на клиентском мероприятии ВЭБа. Об этих оценках уже написали «Коммерсантъ» и «РИА Новости».

В 2023 году общий объем российского рынка железнодорожного машиностроения (с путевой техникой, сервисом и запчастями) почти достиг 1 трлн руб. В текущем году рынок также уверенно растет.

Высокий спрос ожидается во всех сегментах рынка до 2030 года:

– потребность в новых трамваях превысит 4 тыс. ед. Спрос превышает предложение, достаточно места для еще одного нового крупного игрока, но требуется включение поддержки городского рельсового транспорта в нацпроекты;

– основные потребители – Москва и Санкт-Петербург – обозначили потребность и уже заключают договора на свыше 2,5 тыс. метровагонов;

– планируется поставка первой партии в 43 поезда для ВСМ Москва – Санкт-Петербург;

– сохранится высокий спрос на пассажирские вагоны локомотивной тяги и моторвагонный подвижной состав: на фоне физической и моральной необходимости обновления парка, а также новых планов развития;

– грузовые вагоны, несмотря на их избыток, будут закупать – да, без повторения рекордных объемов и со снижением выпуска в ближайшие годы.

РЖД уже заявляли о планируемых масштабных закупках локомотивов – до 10 тыс. машин до 2035 года. А ведь еще есть заказ от промышленных предприятий, в том числе на путях необщего пользования.

Во многом реализуемость этой потребности зависит от двух ключевых решений: Первое – внедрение долгосрочных договоров, когда производители будут иметь финансово и документально подтвержденный заказ на годы вперед. Второе – снижение ставки ЦБ для привлекательности лизинга и инвестиций в развитие производства, в том числе компонентной базы, где сохраняется потребность в реальном импортозамещении.

Источник: rollingstockworld.ru, 26.09.2024

Погрузка на сети РЖД в январе-сентябре снизилась на 4%, в сентябре – на 6,3%

«Погрузка на сети ОАО «РЖД» в январе-сентябре 2024 г. снизилась на 4% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года, в том числе в сентябре – на 6,3%, сообщила компания.

«Погрузка за январь-сентябрь 2024 г., по оперативным данным, составила 889,7 млн тонн, что на 4% меньше, чем за аналогичный период прошлого года... По оперативной информации, погрузка на сети ОАО «РЖД» в сентябре 2024 г. составила 94,5 млн тонн, что на 6,3% меньше, чем за аналогичный период прошлого года», – говорится в сообщении ОАО «РЖД».

Снижение погрузки отмечено: у каменного угля – 247,3 млн тонн (на 5,9%), нефти и нефтепродуктов – 155,6 млн тонн (на 0,7%), железной и марганцевой руды – 81,3 млн тонн (на 3,2%), черных металлов – 46,4 млн тонн (на 9%), лома черных металлов – 8,6 млн тонн (на 17,2%), цемента – 18,5 млн тонн (на 3,7%), лесных грузов – 20 млн тонн (на 2%), зерна – 22,9 млн тонн (на 1,2%), строительных грузов – 87,1 млн тонн (на 13,9%), цветной руды и серного сырья – 12,5 млн тонн (на 8,3%), химикатов и соды – 15,8 млн тонн (на 3,1%).

Выросла погрузка кокса – 9 млн тонн (+4,4%), химических и минеральных удобрений – 50,3 млн тонн (+6,8%), промышленного сырья и формовочных материалов – 24,9 млн тонн (+4,4%), остальных грузов, в том числе в контейнерах – 89,6 млн тонн (+1,3%).

Грузооборот в январе-сентябре текущего года снизился на 5,3% и составил 1,883 трлн тарифных ткм с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии – на 5,8%, до 2,325 трлн ткм. Грузооборот в сентябре сократился на 6% в годовом выражении и составил 198,9 млрд тарифных ткм, с учетом пробега порожних вагонов – на 6,8%, до 244,1 млрд ткм.

Погрузка на сети ОАО «РЖД» снижается с начала 2024 г.: в январе – на 4,3%, в феврале – на 1,4%, в марте – на 3,5%, в апреле – на 3,6%, в мае – на 2,1%, в июне – на 3%, в июле – на 5,6%, в августе – на 6%.

Источник: ria.ru, 01.10.2024,

На субсидирование пригородных железнодорожных перевозок выделят более 250 млрд рублей

Правительство РФ планирует до 2027 года выделить более 250 млрд рублей на субсидирование пассажирских железнодорожных перевозок в пригородном сообщении, следует из пояснительной записки к проекту федерального бюджета.

В 2024 году субсидирование железнодорожных пассажирских перевозок составит 39 млрд рублей, в 2025 году – 67,6 млрд рублей, в 2026 – 71,1 млрд рублей, в 2027 году – 74,1 млрд рублей.

В частности, планируется выделить субсидии «Российским железным дорогам» и «Крымской железной дороге» на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении.

Помимо этого планируется выделить субсидии организациям железнодорожного транспорта на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров в поездах дальнего следования в плацкартных и общих вагонах. В 2024г. объем субсидий составит 11 млрд рублей, в 2025 – 10,6 млрд рублей, в 2026 и 2027 годах – по 9,8 млрд рублей.

Источник: tass.ru, 30.09.2024

РЖД в 2025-2027 гг. получат 20,6 млрд руб. субсидий за перевозку моторного топлива в адрес Дальнего Востока и Сибири

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) в 2025-2027 гг. могут получить 20,6 млрд руб. субсидий на возмещение недополученных доходов, возникающих в результате установления льготных тарифов на перевозку железнодорожным транспортом во внутрироссийском сообщении моторного топлива, предназначенного для реализации на территории РФ, в направлении Дальневосточного федерального округа и отдельных российских субъектов, входящих в состав Сибирского федерального округа.

Согласно данным из пояснительной записки к проекту федерального закона «О федеральном бюджете на 2025 г. и на плановый период 2026 и 2027 гг.», внесенного правительством в Госдуму 30 сентября, в 2025 г. на эти цели предусмотрено 6,4 млрд руб., в 2026 г. – 7,1 млрд руб., в 2027 г. – 7,1 млрд руб.

Субсидии РЖД на частичную компенсацию операционных расходов, понесенных до 2025 г. и связанных с грузовыми перевозками, в 2025 г. могут составить 63,1 млрд руб., а в 2026 г. – 60,3 млрд руб., сообщается в документе.

Источник: interfax.ru, 30.09.2024

На ВСМ Москва - Санкт-Петербург выделят 16,2 млрд рублей в 2025 году

На федеральный проект «Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей» выделят 16,2 млрд рублей в 2025 году. В 2026 году планируется выделить 7,6 млрд рублей, а в 2027 году – 1,8 млрд рублей, следует из пояснительной записки к проекту федерального бюджета.

Средства пойдут на субсидирование приобретения земельных участков для создания инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта от станции Крюково (Алабушево) до станции Санкт-Петербург – Главный, говорится в документе.

Источник: tass.ru, 30.09.2024

Индексация тарифов на перевозки в плацкарте с января 2025 г. планируется на 11,6% - МЭР РФ

Индексация тарифов на пассажирские перевозки в дальнем следовании в плацкарте и общих вагонах с 1 января 2025 года составит 11,6%, говорится в

подготовленном Минэкономразвития прогнозе социально-экономического развития России на 2025 год и плановый период 2026-2027 годов, внесенном в составе бюджетного пакета в Госдуму.

«Таким образом, параметры роста тарифов на пассажирские перевозки в дальнем следовании в регулируемом сегменте (плацкарт и общие вагоны - ред.) составят с 1 января 2025 года 11,6%, с 1 января 2026 года – 11,4%, с 1 января 2027 года – 5,9%», – говорится в прогнозе.

Отмечается, что в 2025-2027 годах продолжится работа по достижению безубыточности функционирования пассажирского инфраструктурного комплекса.

Индексация тарифов на услуги инфраструктуры для пассажирских перевозок в дальнем следовании составит с 1 января 2025 года 10,2%, с 1 января 2026 года – 9,6%, с 1 января 2027 года – 9,1%.

«В 2025-2026 годах планируется поэтапное доведение тарифов на пассажирские перевозки в дальнем следовании в регулируемом сегменте до их экономически обоснованного уровня с одновременным распространением льготы в виде скидки 50% на проезд всех детей-граждан Российской Федерации возрастом от 10 лет до 18 лет», – пишет МЭР.

Тариф в регулируемом сегменте (плацкарт и общие вагоны) определяет ФАС, в дерегулированном сегменте (СВ, купе и «люкс») устанавливает осуществляющая перевозки железнодорожная компания. Тарифы в плацкарте и общих вагонах предыдущий раз были проиндексированы с 1 декабря 2023 года на 10,75%. Допиндексакции с 1 января 2024 года не было.

Источник: 1prime.ru, 30.09.2024

Базовая индексация грузовых железнодорожных тарифов в РФ с 1 января 2025 г. ожидается в 13,8% – МЭР

Базовая индексация тарифов на грузовые железнодорожные перевозки в России планируется с 1 января 2025 года на 13,8%, говорится в подготовленном Минэкономразвития прогнозе социально-экономического развития на 2025 год и плановый период 2026-2027 годов, внесенном в составе бюджетного пакета в Госдуму.

«С 2025 года будет осуществлена корректировка принципов долгосрочного тарифного регулирования, заложенных в распоряжении правительства РФ от 29 декабря 2017 года ... в связи с переходом на новую модель индексации грузовых железнодорожных тарифов на основе композитного индекса, определенного исходя из структуры затрат

ОАО «РЖД». Параметры индексации тарифов на грузовые железнодорожные перевозки составят с 1 января 2025 года – 13,8%, с 1 января 2026 года – 8,5%, с 1 января 2027 года – 6,1%», – говорится в прогнозе.

В сноске к 2025 году уточняется, что эти данные указаны к уровню на 1 сентября 2024 года, а в самой строчке про базовую индексацию тарифа написано, что это «без учета дополнительных целевых тарифных надбавок в 2022-2024 годах».

Отмечается, что на 2025-2027 годы будут сохранены действующие дополнительные целевые надбавки для финансирования мероприятий. «...по капитальному ремонту инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в размере 1,07; по компенсации расходов, связанных с корректировкой налогового законодательства Российской Федерации, в размере 1,015; по обеспечению транспортной безопасности в размере 1,01», – написано в документе.

Стоимость перевозки грузов по железной дороге складывается из инфраструктурной (в том числе заложенной в нее локомотивной) и вагонной составляющих. Вагонная – это часть, которую получают операторы за предоставление подвижного состава грузоотправителю, инфраструктурная – часть РЖД, которую утверждает правительство и затем решения закрепляются соответствующим документом ФАС.

Тарифы на железнодорожные перевозки грузов в России предыдущий раз индексировались с 1 декабря 2023 года на 7,6%. Это базовая цифра, к ней еще добавились целевые надбавки 2% на капремонт инфраструктуры и 1% на транспортную безопасность. В целом с учетом этого индексация составляла 10,75%. Дополнительного повышения тарифов в январе 2024 года не было. Ранее железнодорожные тарифы традиционно индексировались с января каждого года.

Источник: 1prime.ru, 30.09.2024

Наблюдательный совет DB решит судьбу сделки по продаже DB Schenker DSV

На 2 октября, запланировано заседание наблюдательного совета Deutsche Bahn для утверждения итогов тендера по продаже логистического оператора группы DB Schenker.

В наблюдательный совет входят представители профсоюзов, парламента и правительства. Профсоюз EVG, имеющий двух членов в совете, в сообщении

на платформе X заявил, что будет голосовать против признания победителем тендера датской судоходной компании DSV.

Ранее сообщалось, что представители профсоюзов в совете выступали против продажи логистического оператора немецкой государственной железнодорожной корпорации DSV, несмотря на то, что датская компания предложила более высокую цену, чем второй участник тендера – консорциум инвестиционных компаний во главе с CVC Capital Partners. Изучив опыт интеграции предыдущих покупок DSV профсоюз предсказывал масштабные сокращения рабочих мест в DB Schenker в случае выбора претендента из Дании.

DB объявила о результатах тендера по продаже DB Schenker в середине сентября. Предложенные победителем условия оценивают DB Schenker в 14,3 млрд евро. С учетом выплаты процентов до завершения сделки, которое планируется на следующий год, стоимость составит около 14,8 млрд евро. При этом новый владелец берет на себя обязательства развивать бизнес: в следующие 3-5 лет DSV должна будет инвестировать в Германии 1 млрд евро. В связи с высказанными профсоюзами опасениями соглашение содержит условие, не позволяющее покупателю проводить сокращения в течение двух лет после завершения сделки, т.е. до 2027 г.

Источник: infranews.ru, 01.10.2024

Согласовано выделение 3 млрд долларов на проект BCM Brightline West

Федеральная железнодорожная администрация США (FRA) 26 сентября 2024 г. подписала с Министерством транспорта штата Невада (NDOT) соглашение о субсидировании в размере 3 млрд долл. США проекта строительства BCM Brightline West между Лас-Вегасом и городом Ранчо-Кукамонга в Южной Калифорнии, расположенным рядом с Лос-Анджелесом.

BCM Brightline West будет рассчитана на скорость движения свыше 320 км/ч. Станции на этой магистрали протяженностью примерно 350 км построят в городах Лас-Вегас, Эппл-Вэлли, Хесперия и Ранчо-Кукамонга.

В рамках проекта будет создано 35 тыс. рабочих мест, в том числе 10 тыс. для занятых непосредственно в строительстве. Еще примерно 1 тыс. рабочих мест появится после ввода BCM в эксплуатацию. Представители оператора пассажирских перевозок Brightline уже подписали трудовые соглашения с профсоюзами строителей в штатах Калифорния и Невада, а также с объединением High Speed Rail Labor Coalition, т. е. теми, кто будет принимать участие в строительстве, обслуживании и эксплуатации BCM Brightline West.

Открытие ВСМ запланировано на середину июля 2028 г., к началу проведения летних Олимпийских игр в Лос-Анджелесе. Время в пути между конечными пунктами магистрали составит около 2 ч.

Источник: zdmira.com, 30.09.2024

Плата за доступ к ВСМ HS1 будет снижена (Великобритания)

В подготовленном Управлением железных и автомобильных дорог Великобритании (ORR) проекте предлагается в следующем пятилетнем плане ВСМ High Speed 1 (HS1) снизить плату за проезд пассажирских поездов по высокоскоростной линии от Лондона до туннеля под Ла-Маншем и вдвое снизить плату за грузовые перевозки.

В подготовленном HS1 плане на период с 1 апреля 2025 г. по 31 марта 2030 г., демонстрируются улучшения по сравнению с периодом за 2022-25 гг. В нем рассказывается об успехах за текущий период, в том числе об улучшениях в обслуживании и обновлении оборудования на железнодорожных путях. ORR призывает HS1 Ltd придерживаться аналогичного подхода к таким активам, как сигнализация, лифты и эскалаторы на станциях.

ORR также впервые проанализировало затраты на строительство четырех станций на линии протяженностью 109 км. Предыдущие проверки проводились Министерством транспорта, и теперь ORR выявило возможности для сокращения затрат.

По словам директора ORR по планированию и эффективности Фераса Альшакера, HS1 является жизненно важным связующим звеном между Великобританией и континентальной Европой и вносит важный вклад в экономику Великобритании. Анализ и проверка ORR планов HS1, должны привести к значительному снижению затрат на эксплуатацию линии, что обеспечит экономию как для международных, так и для внутренних операторов в течение следующих 5 лет.

Комментируя проект постановления директор по стратегии и регулированию HS1 Маттиас Бьернфорс сказал: «Наш план на 2025-30 гг. включал несколько предложений по снижению сборов для грузовых и транспортных операторов, которые были приняты. Компания HS1 уже сократила расходы и повысила производительность благодаря инвестициям в инновационные технологии и сотрудничеству с партнерами, что позволило сэкономить несколько миллионов фунтов стерлингов и сократить задержки поездов. Мы ожидаем, что дальнейшее предоставление услуг на маршруте HS1 приведет к снижению тарифов для операторов».

Отвечая на вопрос, используются ли в настоящее время грузовые поезда на ВСМ HS1, представитель Rail Business UK сказал, что «HS1 является преимущественно пассажирской железной дорогой, но число грузовых поездов доходит до 200 единиц в год».

Источник: railwaygazette.com, 01.10.2024 (англ. яз.)

Одобрено выделение кредита на цифровизацию Азербайджанских железных дорог

Азиатский банк развития (АБР) одобрил выделение кредита в размере 47 млн долларов США для поддержки проекта цифровой трансформации Азербайджанских железных дорог (ADY), который направлен на повышение безопасности, надежности и эффективности железнодорожной сети в Азербайджане.

ADY будут использовать финансирование АБР для цифровизации ключевых процессов, включая управление грузовыми перевозками, техническое обслуживание и ремонт активов, а также инвестиционное планирование. В рамках проекта также будет разработана система, позволяющая клиентам получать доступ к информации, включая цены на поставки и расчеты налогов. В корпоративные функции ADY, такие как составление бюджета и управление контрактами, будут внесены усовершенствования.

АБР отмечает, что ADY испытывают трудности с удержанием доли рынка из-за устаревания инфраструктуры и ограниченной цифровизации. Это происходит несмотря на стратегическое расположение сети ADY, образующей ключевой узел в коридорах 2 и 6 Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), и внимание правительства Азербайджана к развитию инфраструктуры.

По словам специалиста АБР по транспорту Наньяна Чжоу, финансирование улучшит операционные и финансовые показатели ADY за счет упрощенного управления данными, а также оптимизации управления активами и железнодорожных операций в целом.

Источник: railjournal.com, 02.10.2024 (англ. яз.)

ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ

Пропускная способность БАМа и Транссиба через 10 лет вырастет до 270 млн т

Президент России Владимир Путин анонсировал рост пропускной способности Байкало-Амурской магистрали (БАМ) и Транссибирской магистрали (Транссиб) до 270 млн т. Об этом сообщает ТАСС.

«Развиваем Восточный полигон железных дорог. Если в текущем году пропускная способность БАМа и Транссиба составила 180 млн т, то через 10 лет она увеличится до 270 млн т, что позволит перевозить большие объемы топливно-энергетических товаров и продуктов их переработки из наших сибирских регионов на рынки глобального Юга», – сказал глава государства, выступая на пленарной сессии Российской энергетической недели.

Путин отметил, что РФ в целом расширяет международные транспортные коридоры. По его словам, к 2030 году объем перевозок по этим коридорам должен вырасти не менее чем в 1,5 раза по сравнению с показателями 2021 года.

Источник: rzd-partner.ru, 26.09.2024

Савельев рассказал, когда БАМ станет полностью двухпутным

Байкало-Амурская магистраль (БАМ), которая входит в Восточный полигон, должна стать полностью двухпутной к 2032 году, сообщил вице-премьер РФ Виталий Савельев.

Савельев поздравил железнодорожников с укладкой последнего звена второго пути на перегоне БАМа Куанда – Куандинский в Забайкальском крае. По его словам, благодаря инвестициям в железнодорожную инфраструктуру российская экономика получает колоссальный импульс развития; формируется спрос на продукцию отечественных машиностроительных и металлургических предприятий, услуги строительного комплекса и целого ряда других отраслей.

«К 2032 году БАМ должен стать полностью двухпутным, а провозная способность всего Восточного полигона должна достигнуть 270 миллионов тонн», – сказал Савельев в видеоролике, опубликованном в телеграм-канале правительства РФ.

Президент Владимир Путин, выступая на ВЭФ в сентябре 2024 года, назвал расширение Восточного полигона, куда входят БАМ и Транссиб, самым важным и крупным проектом. В частности, говоря о БАМе, он указывал, что

магистраль предстоит сделать не только полностью двухпутной, но и электрифицировать.

«Российские железные дороги» в настоящее время реализуют второй этап развития Восточного полигона стоимостью 1,1 триллиона рублей. Он рассчитан до конца 2024 года и предусматривает увеличение провозной способности до 180 миллионов тонн (в 2023 году – 173 миллиона тонн).

РЖД ведут работы и по третьему этапу. Правительство РФ весной 2024 года одобрило его запуск. Стоимость третьего этапа развития Восточного полигона до 2035 года с увеличением провозной способности до 270 миллионов тонн оценивается в 3,7 триллиона рублей.

Источник: ria.ru, 01.10.2024

В Забайкальском крае прошла вторая стыковка БАМа

Стыковка второго пути Байкало-Амурской магистрали прошла на станции Куанда Забайкальского края. Кроме 5,8 км пути, железнодорожники смонтировали 16,5 км контактной сети и 22 км линий связи, сообщили в официальном новостном канале РЖД.

«Заключительное звено стало частью двухпутной вставки, которую построили на перегоне Куанда – Куандинский. Кроме 5,8 км пути, железнодорожники смонтировали 16,5 км контактной сети и 22 км линий связи. Новая двухпутная вставка вместе с другими объектами, которые строим на линии Таксимо – Новая Чара, в перспективе позволит увеличить провозную способность участка с 38,4 до 52 млн т в год», – рассказали в РЖД.

Ровно 40 лет назад, 1 октября 1984 года, на станции Куанда в Забайкальском крае состоялась торжественная церемония укладки символического «золотого звена», которое соединило западный и восточный БАМ. В годовщину этой даты сотрудники железной дороги провели вторую стыковку.

Источник: tass.ru, 01.10.2024, ТАСС

ДВЖД открыла движение по новому разъезду на перегоне БАМ в Хабаровском крае

Открыто движение по новому разъезду на перегоне Байкало-Амурской магистрали (БАМ) в Хабаровском крае, сообщает Дальневосточная железная дорога (ДВЖД).

Новый объект расположен на перегоне Баджал – Джамку линии Новый Ургал – Комсомольск-на-Амуре, после завершения модернизации которой в конце 2024 года провозная способность увеличится до 49 миллионов тонн.

«Открыли движение по новому разъезду на перегоне БАМа в Хабаровском крае... При модернизации участка применялись технологии, обеспечивающие надежность железнодорожной инфраструктуры в сейсмически активном районе», – сообщает ДВЖД в своем Telegram-канале.

Как разъясняет ДВЖД, во время реконструкции перегона Баджал – Джамку построили новый разъезд «3506-й километр». После переключения на современную цифровую систему управления он готов к приему поездов. Строительство велось по программе увеличения пропускной способности БАМ и Транссиба в направлении дальневосточных портов.

Так, было уложено 2,6 километра пути, восемь стрелочных переводов и более 60 километров кабельных линий различных коммуникаций. Отсыпано 41,2 тысячи кубометров грунта. Для снижения обводненности участка, которую дает река Амгунь и многочисленные притоки, обустроены водоотводы (7,3 тысячи кубометров) и лотки (270 метров).

Источник: 1prime.ru, 01.10.2024

Новый раздельный пункт появился на линии Нерюнгри – Тында

На перегоне Могот – Гилюй введен в эксплуатацию Разъезд 238 км.

При его обустройстве построено 2,8 км пути, 2 моста, уложено 5 стрелочных переводов. Для исключения просадки пути отсыпано 16,8 тыс. $м^3$ скальной охлаждающей наброски, предотвращающей таяние вечной мерзлоты в основании земполотна. Для наблюдения за температурным режимом грунтов сделаны термометрические скважины.

Поскольку железная дорога на этом участке проходит по левому берегу горной реки Могот, водосток этих рек является сезонным и в летний период может увеличиваться в несколько раз по сравнению с зимним, для предотвращения подтопления возведены бермы и водоотводные канавы.

Тем временем работы по модернизации линии Нерюнгри – Тында, которая связывает Железные дороги Якутии с главным ходом БАМа, продолжаются. После завершения реконструкции возможно будет увеличить вес пропускаемых поездов с 5600 до 7100 т и провозную способность с 21,3 млн до 27,7 млн т к концу этого года.

Напомним, ранее ДВЖД обещали обеспечить 100% вывоз угля из Якутии по итогам 2024 года. В прошлом году в республике произошло сокращение

объемов погрузки по некоторым отправителям угля из-за загруженности инфраструктуры РЖД.

Источник: rzd-partner.ru, 26.09.2024

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

Проект развития МТК Север-Юг: мнения экспертов

В начале октября состоится обсуждение планов развития международного транспортного коридора Север-Юг, разработанных проектным офисом ВТБ. Мы попросили экспертов поделиться своим мнением о предложениях разработчиков.

Презентация «МТК Север-Юг – бесшовная технология грузоперевозок из России до южных портов Ирана» была представлена на прошлой неделе. Самое примечательное в предложениях проектного офиса ВТБ – инициатива по строительству железной дороги с колеей 1520 мм от ирано-азербайджанской границы до портов на побережье Персидского залива (Бендер-Аббас или Чабахар). Ее протяженность, в зависимости от выбранного маршрута, может составить от 1800 до 2700 км. Работы по проекту предлагается начать во второй половине 2025 года и закончить в 2031 году. Стоимость строительства, даже оценочная, в презентации не приводится.

«Прежде всего хотелось бы отметить необходимость согласованности действий по реализации подобного рода предлагаемых проектов со всеми заинтересованными странами и подключения к такой работе профильных ведомств и специалистов», – прокомментировала эту идею начальник отдела международного взаимодействия и логистики АНО «Дирекция международных транспортных коридоров» Наталья Задонская.

Следующий, один из важнейших аспектов, это стоимость предлагаемого проекта. Даже из презентации понятно, что с учетом труднопроходимого горного рельефа местности стоимость проекта будет очень высокой, добавила она.

До сих пор центральным элементом проекта запуска сквозного железнодорожного движения по западному маршруту МТК Север-Юг было запланированное строительство железнодорожной ветки Решт – Астара длиной 162 км. Соглашение о ее создании было подписано в мае 2023 года в присутствии (по видеосвязи) президентов России и Ирана. Стоимость проекта оценивается в 1,6 млрд долл.

Проект ВТБ можно рассматривать как результат некоего межведомственного консенсуса по вопросам развития МТК Север-Юг с российской стороны, говорит эксперт Каспийского института стратегических исследований (КИСИ) Александр Караваев. В других странах-участницах коридора подобные документы отсутствуют.

Аналитик отметил ряд недостатков, снижающих ценность этого документа. Первое – это заложенные в него цифры роста грузопотока. По мнению Александра Караваева, разработчики стали заложниками ранее озвученных прогнозов, в результате их цифры грузопотока в долгосрочной перспективе «практически не имеют никакого отношения к текущей ситуации».

Также в докладе ВТБ никак не отражен тот факт, что во многом ценность коридора МТК Север-Юг, а точнее его западной ветки, состоит в том, что она предоставляет российским грузоотправителям доступ к турецким средиземноморским портам (через территорию Грузии).

«Еще один момент, который требует разъяснения – насколько учитывается автомобильный сегмент», – говорит Александр Караваев. Статистика по автогрузам не вполне доступна экспертному сообществу и не всегда точна, отмечает эксперт.

Источник: 1520international.com, 27.09.2024

Международный форум «МТК «Север-Юг – новые горизонты»

В Астрахани с 13 по 15 ноября 2024 г. под девизом «Быстрый выход на премиальные рынки Ирана, Востока, Азии, Африки и Индии» пройдет II Международный форум «МТК «Север-Юг» – новые горизонты». Форум организован при поддержке правительства Астраханской области, Московской ассоциации предпринимателей, Ассоциации экспортеров и импортеров, ГК «РусИранЭкспо», Каспийского международного интеграционного клуба «Север-Юг».

Представители государственных, научных и бизнес-структур обсудят практические решения и насущные вопросы содействия наращиванию грузопотоков в условиях существующей инфраструктуры и логистических схем. Основными темами дискуссий станут: состояние рынков Ближнего Востока, Южной Азии и Восточной Африки; транспортно-логистические маршруты и стоимость перевозки; проблемы трансграничных платежей и страхование грузов; конкурентоспособность морских перевозок из черноморских и балтийских портов; перевозки по МТК «Север-Юг» в Восточную и Южную Африку.

Участники форума получат возможность ознакомиться с инфраструктурой портов Астраханского региона, специализирующихся на перевалке разных видов груза, а также пообщаться в неформальной обстановке комфортабельного Marins Grand Hotel.

В 2023 г. первый форум собрал на одной площадке представителей более 240 компаний из 17 стран мира.

Источник: zdmira.com, 25.09.2024

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА

Погрузка грузов железнодорожным транспортом в РФ в 2027 году увеличится на 10%

Погрузка грузов железнодорожным транспортом в РФ в 2027 г. составит 1,36 млрд тонн, увеличившись на 10% к уровню 2023 г. Это следует из подготовленного Минэкономразвития прогноза социально-экономического развития РФ на 2025 год и на плановый период 2026 и 2027 гг.

«В 2027 г. погрузка грузов железнодорожным транспортом прогнозируется на уровне 1 358,6 млн тонн (рост на 10% к 2023 г.), грузооборот – 2967,3 млрд ткм (рост на 12,5% к уровню 2023 г.)», – говорится в документе.

При этом, согласно прогнозу МЭР в 2027 г. объем перевозок пассажиров железнодорожным транспортом составит 1,3 млрд человек (рост на 3,6% к уровню 2023 г.), пассажирооборот – 143,2 млрд пасс.-км (прирост 3,7%).

Источник: tass.ru, 30.09.2024

Экспорт угля из Кузбасса за 8 месяцев 2024 г. снизился на 10%, до 69 млн тонн – губернатор

«Экспорт угля из Кемеровской области за 8 месяцев составил 69 млн тонн. Это минус 10% к аналогичному периоду прошлого года. В восточном направлении мы отгрузили 35 млн тонн, в западном направлении – 33 млн тонн угля», – сообщил губернатор региона Илья Середюк во время выступления на сессии «Угольная промышленность: новые вызовы и возможности» в рамках Российской энергетической недели.

По его словам, регион в этом вопросе зависит, в том числе от надежной работы ОАО «РЖД». Губернатор уточнил, что общая погрузка

железнодорожным транспортом за 8 месяцев составила 117 млн тонн угля, что на 8% меньше аналогичного периода прошлого года.

«Для стабилизации обстановки в регионе мы предлагаем продолжить практику заключения соглашений между правительством Кузбасса и Российскими железными дорогами, гарантирующими вывоз, и уже настаиваем – направили свой проект соглашения на 2025 г. Тогда нам есть о чем разговаривать с компаниями, и компаниям есть на какой основе и на какой базе формировать финансово-хозяйственный план 2025 года», – считает Середюк.

Источник: 1prime.ru, 27.09.2024

Кузбасс предлагает зафиксировать объемы вывоза угля на восток по желдороге на 10 лет – губернатор

Губернатор Кемеровской области (крупнейший угледобывающий регион РФ) Илья Середюк предложил заключать долгосрочные договоры с ОАО «РЖД» об объемах вывоза угля из региона на экспорт в восточном направлении.

«Нам не просто нужно сегодня соглашение с ОАО «РЖД» о вывозе на 2025 предстоящий год, а на длительный период (чтобы угольщики могли планировать свою работу)», – сказал Середюк в ходе выступления на Российской энергетической неделе (РЭН).

Его поддержал заместитель председателя комитета Госдумы по энергетике Дмитрий Исламов и директор департамента ТЭК и химической промышленности ФАС России Елена Цышевская.

«Что такое добыча угля? Это производство. А как производство может работать без плана, оно никак не может работать, поэтому здесь я полностью согласен», – сказал Исламов.

Цышевская охарактеризовала идею заключения долгосрочных договоров как «возвращение к здравому смыслу». «Без соответствующего планирования ни одно производственное предприятие жить не может. Мы все прекрасно понимаем, что у нас изменились логистические направления поставки, ехать на восточное направление хотят все. Поэтому да, согласна с выступающими, что выходом из сложившейся ситуации будет надлежащее рациональное планирование, в том числе в рамках долгосрочных договоров с ОАО «РЖД», – отметила Цышевская.

Как сообщалось, поручением президента РФ от 27 марта 2021 г. предусматривалось поэтапное увеличение объема вывоза угля из Кузбасса в восточном направлении на экспорт не менее чем на 30% к 2024 г. по сравнению

с уровнем 2020 г. В 2021 г. экспорт планировался в объеме 53 млн тонн, в 2022 г. – 58 млн тонн, в 2023 г. – 63 млн тонн, в 2024 г. – 68 млн тонн. Между тем, по данным властей региона, по итогам 2022 г. разница между договоренностями и итоговым вывозом составила 10 млн тонн – 58 млн против 48 млн тонн соответственно. В 2023 г., согласно данным на сайте министерства угольной промышленности Кузбасса, в восточном направлении было отгружено 56,4 млн тонн угля.

На 2024 г. регион запрашивал 55 млн тонн гарантированной отгрузки и 60 млн тонн, «к которым РЖД надо стремиться», однако в итоге ОАО «РЖД» гарантировали в текущем году отгрузку угля на восток только в объёме 54,1 млн тонн. По данным за январь-август, которые Середюк озвучил на РЭН, в восточном направлении отгружено 35,8 млн тонн. На 2025 г. Кузбасс предлагает договориться о гарантированной отгрузке 68 млн тонн угля на восток.

Источник: interfax.ru, 27.09.2024

По магистрали Китай – Лаос перевезено более 10 млн тонн грузов

По данным компании China Railway Kunming Group, по железной дороге Китай – Лаос с момента ее ввода в эксплуатацию в декабре 2021 г. перевезено более 10 млн т импортных и экспортных грузов. Услугами железной дороги пользуются в частности компании из Таиланда, Вьетнама и Мьянмы.

Общая стоимость перевезенных товаров составила около 40,77 млрд юаней (5,74 млрд долл. США). Их ассортимент расширился с первоначальных 500 наименований до более чем 3000, включая натуральный каучук, удобрения, железную и цинковую руду, сельскохозяйственную продукцию, тропические фрукты, а также электрооборудование, запасные части и товары для дома.

За первые 8 месяцев 2024 г. по железной дороге перевезено более 3,58 млн т грузов, что на 22,8% превышает показатель за аналогичный период 2023 г. Первоначально по трансграничной магистрали ежедневно курсировали две пары грузовых поездов, к сентябрю 2024 г. их число увеличилось до 17 пар.

Железная дорога Китай – Лаос общей протяженностью порядка 1035 км соединяет Куньмин, столицу провинции Юньнань на юго-западе Китая, со столицей Лаоса Вьентьяном. Линия была построена в рамках китайской инициативы «Один пояс – один путь» (Belt and Road, BRI).

Источник: zdmira.com, 01.10.2024

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

Перевозки пассажиров железнодорожным транспортом вырастут в 2024 г. на 1,5%, пассажирооборот – на 2,1% – макропрогноз

Число пассажиров, перевезенных железнодорожным транспортом, в 2024 г. вырастет по прогнозу на 1,5% к уровню 2023 г. и составит 1 млрд 226,4 млн человек, пассажирооборот увеличится на 2,1%, до 140,9 млрд пасс-км, соответствующие цифры приводятся в прогнозе социально-экономического развития РФ на 2025-2027 гг., внесенном в понедельник правительством в Госдуму вместе с бюджетным пакетом.

В документе отмечается, что в среднесрочной перспективе на железнодорожном транспорте прогнозируется поступательный рост пассажирских перевозок. Так, в 2027 г. объем перевозок пассажиров составит 1 млрд 252,4 млн человек (+2,1% к 2024 г.), а пассажирооборот – 143,2 млрд пасс.-км (+1,6% к 2024 г).

Рост перевозок планируется обеспечить, в основном, за счет развития внутригородских перевозок железнодорожным транспортом в крупных агломерациях и пригородных перевозок железнодорожным транспортом на основе формирования оптимальной маршрутной сети, развития скоростного движения, повышения качества и внедрения инновационных технологий, развития безбарьерной среды для маломобильных пассажиров, поясняется в прогнозе.

Источник: interfax.ru, 30.09.2024

ОАО «РЖД» перевезут более миллиона пассажиров на турпоездах в 2024 году

Российские железные дороги в 2024 г. планируют перевезти на туристических поездах более миллиона пассажиров, а к 2030 г. этот показатель должен достигнуть 3 млн, сообщил вице-президент Российского союза туриндустрии, гендиректор компании «РЖД-тур» Роман Бараковских.

«Железнодорожный туризм в его современном виде начал формироваться примерно 5 лет назад: в 2019 г. был запущен поезд «Рускеальский экспресс» в Карелии. В 2020 г. был разработан круиз «Величие Севера» – он стартовал в новогодний сезон 2020-2021 гг. В 2021 г. появились поезда «В Карелию», «Серебряный маршрут», «Зимняя сказка», «Жемчужина Кавказа» – уже

полноценные круизные поезда. Причем, как только они открывались в продажу – места раскупались очень быстро, у нас даже формировались листы ожидания. Мы поняли тогда, что идем в верном направлении», – цитирует его пресс-служба РСТ.

По словам Бараковских, число перевозимых по железной дороге туристов ежегодно растет.

«На базе всех туристических поездов холдинга «РЖД» в 2023 г. в путешествия отправилось 940 тыс. пассажиров, а к концу этого года планируется уйти за миллион. Минэкономразвития ставит задачу увеличения внутреннего потока к 2030 г. до 140 млн человек, а мы внутри холдинга «РЖД» ставим себе целевой ориентир в 3 млн человек», – заметил он.

По словам эксперта, вместе с числом железнодорожных туристов растет число маршрутов туристических поездов. В проработке – сообщение с Китаем и Узбекистаном.

При этом один из ключевых вопросов для компании – ценовая политика.

«Мы хотим, чтобы железнодорожный туризм все-таки был доступен широкому кругу населения. Сейчас есть доступные туры, например, выходного дня, а более продолжительные туры, круизные маршруты, дороже. Нам нужно сделать этот отдых практически на любой кошелек, и здесь, возможно, потребуется частно-государственное партнерство», – отметил Бараковских.

Он рассказал, что до пандемии «РЖД Тур» больше ориентировался на иностранный туризм, оперируя поездом «Императорская Россия», который курсировал по Транссибирской магистрали. А развитием внутреннего туризма компания активно занялась с 2019 г. Среди других направлений деятельности – организация групповых перевозок пассажиров и индивидуальных поездок, формирование специальных тематических поездов, реализация комплексных проектов с использованием железнодорожных перевозок и возможностей железнодорожной инфраструктуры.

«Мы также оказываем услуги перевозки в люксовом сегменте, когда к регулярному поезду прицепляется отдельный вагон повышенной комфортности. Продукт востребованный, особенно сейчас, в условиях ограничения воздушного сообщения. Мы формируем и сборные туры на других видах транспорта без железнодорожной составляющей – сегодня на нашем сайте порядка 100 таких программ. Водим экскурсии по железнодорожным вокзалам, это тоже пользуется хорошим спросом. Перспективы большие, потому что емкость рынка практически безгранична», – пояснил вице-президент РСТ.

Он подчеркнул, что ключевым моментом и одновременно тормозом для развития железнодорожного туризма остается отсутствие необходимой законодательной базы. В частности, в юридическом плане регулярный поезд

сегодня ничем не отличается от туристического. Работа над законодательным оформлением железнодорожного туризма идет два года. Закон о нем принят в первом чтении и, как ожидается, будет принят до конца 2024 г.

Источник: interfax.ru, 01.10.2024

«РЖД тур» прорабатывает возможность запуска турпоездов в Монголию и Китай

Железнодорожный туроператор «РЖД тур» прорабатывает возможность запуска туристических поездов в Монголию, Китай и Узбекистан. Об этом журналистам сообщил генеральный директор «РЖД тур» Роман Бараковских.

«Сегодня мы ведем работу по взаимодействию со странами БРИКС. Сегодня есть проекты в проработке – Узбекистан, Монголия, Китай. По Узбекистану будем обсуждать в ближайшее время, либо это будут абсолютно новые маршруты, либо привязанные к уже существующим. Например, в свое время мы прорабатывали продление тура «Жемчужина Кавказа» до Азербайджана. Но туда пока нет прямого сообщения, но мы готовы», – сказал Бараковских.

Он также напомнил о запуске в октябре 2024 года туристического поезда «Рица» по городам юга России и Абхазии с посещением виноделен.

По словам Бараковских, ключевым вопросом является ценовая политика. «Мы хотим, чтобы наш железнодорожный туризм все-таки был для широкого круга населения», – подчеркнул он.

Источник: tass.ru, 28.09.2024

Собянин: МЦД продлят в Калужскую, Смоленскую, Тульскую и Ярославскую области

Московские центральные диаметры (МЦД) будут продлены в Калужскую, Смоленскую, Тульскую и Ярославскую области. Об этом заявил мэр столицы Сергей Собянин в рамках Российской энергетической недели в ходе панельной дискуссии «Энергия мегаполиса: как создать комфортную городскую среду для каждого человека».

Ранее президент РФ Владимир Путин заявил, что «диаметры наземного метро будут продлены до Калуги и Тулы, до других крупных городов в регионах, окружающих Москву». Речь идет о маршрутах «Курско-Рижского» МЦД-2 и Калужско-Нижегородского («Киевско-Горьковского») МЦД-4.

29 марта 2024 г. вице-премьер РФ Марат Хуснуллин сообщил, что правительство совместно с ОАО «РЖД» и московскими властями прорабатывают проект продления диаметров до 11 регионов Центрального транспортного узла.

Движение по первым Московским центральным диаметрам от Одинцова до Лобни и от Нахабина до Подольска открыли в ноябре 2019 г. С большинства станций МЦД можно сделать пересадки на метро, МЦК и радиальные направления МЖД. Всего планируется открыть пять диаметров. Третий диаметр от Зеленограда до Раменского был запущен 17 августа 2023 г, МЦД-4 от Апрелевки до Железнодорожного – 9 сентября. Из пяти запланированных диаметров осталось запустить МЦД-5 – от Пушкина до Домодедова.

VII Российская энергетическая неделя проходит при поддержке правительства Российской Федерации, Минэнерго России и правительства Москвы. Организатор – Фонд Росконгресс.

Источник: tass.ru, 27.09.2024

Проводники Российских студенческих отрядов перевезли 10 млн пассажиров с начала года

Проводники Российских студенческих отрядов (РСО) перевезли 10 млн пассажиров с начала 2024 г. на поездах АО «ФПК». Десятимиллионного пассажира торжественно встретили на Казанском вокзале в Москве, им стала Лиана Шулбаева.

Уточняется, что пассажирка получила памятные подарки от РСО и «РЖД бонус». Среди подарков – приглашение на концерт в честь закрытия Всероссийского слета студенческих отрядов, который пройдет на «ВТБ-Арене» в Москве, и 25 тыс. бонусов в системе «РЖД бонус», которые можно потратить на покупку билетов.

Первый заместитель председателя комитета Госдумы по молодежной политике, председатель правления Российских студенческих отрядов Михаил Киселев отметил, что студенты РСО – это замотивированные и профессиональные кадры, которые являются «резервом, позволяющим выполнять стратегически важные задачи транспортной отрасли».

Заместитель генерального директора по сервисному обслуживанию АО «ФПК» Станислав Зотин, в свою очередь, подчеркнул, что в этом сезоне более 7,5 тыс. бойцов РСО работали проводниками. «Мы безусловно благодарны нашим партнерам и руководству Российских студенческих отрядов за ребят, которые у нас работают. Не сомневаемся, что в будущем наше

сотрудничество будет только крепнуть, и уже в следующем году ждем более 10 тыс. участников студенческих отрядов проводников для работы на поездах ФПК. Студенты обучаются так же, как и любой кадровый проводник, проходят экзамены и все необходимые испытания для того, чтобы работать проводником, поэтому мы доверяли и будем доверять Российским студенческим отрядам», – приводятся его слова в сообщении.

Уточняется, что взаимодействие АО «ФПК» и РСО длится уже более 10 лет. В юбилейном для студенческих отрядов году в поездах АО «ФПК» в летний период 2024 г. работали бойцы студенческих отрядов из 54 регионов страны на различных маршрутах следования поездов. Кроме того, в летний период проводники РСО составляют 20% от общего штата.

В 2024 г. студенческие отряды отмечают 65-летний юбилей с момента зарождения движения и 20-летие создания современной истории студотрядов. В честь этих событий по всей стране запланировано проведение более сотни мероприятий, которые объединят свыше 1 млн человек. Завершится год Всероссийским слетом, который пройдет осенью в Москве и соберет более 12,5 тыс. участников движения.

Источник: tass.ru, 30.09.2024

Австралия: станция Port Dock в районе Порт-Аделаиды снова введена в эксплуатацию спустя 43 года

Станция Port Dock, расположенная на ответвлении от линии Outer Harbor в центральной части района Порт-Аделаида, вновь введена в эксплуатацию спустя 43 года.

Линия Аделаида -Порт-Аделаида была открыта в 1856 г., первая станция была расположена в процветающем коммерческом районе. Со временем он стал одним из наименее популярных, и в сентябре 1981 г. его закрыли – в результате чего пассажиры стали пользоваться линией Outer Harbor. Сейчас на этом месте находится Национальный музей железнодорожного транспорта.

В 2016 г. правительство Южной Австралии рассмотрело два варианта будущего линии Outer Harbor: электрификация и строительство короткой ветки до центрального порта Аделаиды или переход на легкорельсовый транспорт и строительство новой ветки на улице до станции Semaphore.

В государственном бюджете на 2017 г. было выделено 16,4 млн австралийских долл. на проведение работ по реконструкции станции Port Dock и строительство ответвления протяженностью 1 км от линии Outer Harbor с использованием железнодорожного сообщения с музеем. Однако в июне 2019 г.

новое правительство приостановило реализацию проекта, сославшись на увеличение стоимости до 40 млн австралийских долл. Лейбористское правительство после переизбрания в 2022 г. согласилось выделить 51 млн австралийских долл. на реализацию данного проекта и строительство автобусной пересадочной станции.

Проект был реализован альянсом, в который вошли такие компании как McConnell Dowell, Arup и Mott MacDonald.

Источник: railwaygazette.com, 25.09.2024

Rail Baltica запускает первый в Литве информационный центр на железнодорожном вокзале Каунаса

Первого октября на железнодорожном вокзале Каунаса открылся первый в Литве информационный центр Rail Baltica. Целью центра является предоставление актуальной информации о текущем проекте Rail Baltica, который призван преобразить железнодорожный транспорт в Прибалтийском регионе, его преимуществах и будущих этапах. Планируется, что со строительством линии ВСМ Международный вокзал Каунаса будет обслуживать около 11 тыс. пассажиров в день, что превысит количество пассажиров в столице страны Вильнюсе.

В настоящее время железнодорожный вокзал Каунас ежедневно принимает более 4 тыс. пассажиров. Через Каунас проходят основные транспортные артерии Литвы и стратегически важные грузовые маршруты из Северной, Западной и Центральной Европы.

Информационный центр Rail Baltica является пилотной инициативой, которая в будущем может быть расширена за счет дополнительных железнодорожных станций. Rail Baltica – крупнейший проект железнодорожной инфраструктуры в истории стран Балтии, в ходе реализации которого будет построена электрифицированная двухпутная железная дорога европейского стандарта, соединяющая Варшаву, Каунас, Вильнюс, Паневежис, Ригу, Пярну и Таллинн.

Общая протяженность железнодорожной линии Rail Baltic в странах Прибалтики составляет 870 км: 392 км в Литве, 265 км в Латвии и 213 км в Эстонии.

Источник: ltg.lt, 01.10.2024 (англ. яз.)

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Производство подвижного состава в России за январь-август 2024 года

– 48,1 тыс. грузовых вагонов (+21,2% к январю-августу 2023), в частности 18,3 тыс. полувагонов (в 1,5 раза выше января-августа 2023), 13,0 тыс. хопперов (+12,1%), 7,7 тыс. цистерн (+47,1%) и 5,1 тыс. платформ (-33,3%). В августе – 6,8 тыс. грузовых вагонов (+15,5% к августу 2023);

– 216 магистральных электровозов (+6,4% к январю-августу 2023), в августе – 33 электровоза (+10,0% к августу 2023);

– 155 секций магистральных тепловозов (-2,5% к январю-августу 2023). В августе – 18 секций (–40,0% к августу 2023);

– 180 маневровых тепловозов (–7,2% к январю-августу 2023), в августе – 32 маневровых тепловоза (+14,3% августу 2023);

– 255 трамваев (+45,7% к январю-августу 2023), в августе – 38 трамваев (в 2,4 раза выше августа 2023).

Источник: t.me, 27.09.2024

РЭД запустил производство асинхронных тяговых двигателей

Челябинский завод «Русские электрические двигатели» (РЭД, входит в Транснефть) начал производство асинхронных тяговых двигателей для железнодорожного транспорта. Об этом газете «Известия» рассказал ведущий инженер отдела главного технолога РЭД Денис Ахмадулин.

«Речь идет о двигателе АТД-1000 для магистральных грузовых электровозов, а также установке ТАД-430 для грузового тепловоза 2ТЭ35. Этот вариант имеет литой корпус, что обеспечивает ему большую жесткость. Кроме того, нами были созданы два двигателя для пассажирских перевозок: ТАД-330 и ТАД-650», – уточнил Денис Ахмадулин.

ТАД-330 предназначен для пассажирских электропоездов «Ласточка» и «Финист» для замены импортных агрегатов производства Siemens.

Двигатели АТД-1000, ТАД-430 и ТАД-330 уже прошли ряд необходимых испытаний, ТАД-650, разработанный специально для высокоскоростных поездов, находится на стадии подготовки к изготовлению опытных образцов.

При разработке новых двигателей был использован опыт производства силовых установок для нефтепроводов, которые имеют ряд одинаковых конструктивных элементов – статор, ротор и подшипниковые узлы. Отличие

заключается в массогабаритных характеристиках, необходимости их размещения в подвижном составе и условиях эксплуатации.

Источник: iz.ru, 26.09.2024

Электровозы тянут спрос

Объем рынка рельсового подвижного состава в РФ может превысить до 2030 года 7 трлн руб., а с комплектующими – 10 трлн, подсчитало Rollingstock Agency. Наиболее крупные инвестиции ожидаются в закупки грузовых вагонов, моторвагонного подвижного состава и магистральных электровозов. Эксперты считают, что реализация спроса зависит от наличия твердых долгосрочных контрактов и уровня ключевой ставки.

По оценке Rollingstock Agency (RSA), объем российского рынка рельсового подвижного состава в 2024-2030 годах превысит 7 трлн руб. С учетом комплектующих и сервиса, отмечает управляющий партнер и сооснователь RSA Александр Поликарпов, показатель будет больше 10 трлн руб. В 2023 году, по его оценкам, объем российского рынка железнодорожного машиностроения (с путевой техникой, сервисом и запчастями) достиг почти 1 трлн руб. и в текущем году растет.

Потребность в магистральных электровозах до 2030 года составит в среднем 500 единиц в год, или свыше 3,4 тыс. за весь период. Объем этого рынка RSA оценивает в 0,9-1 трлн руб., а рынка магистральных тепловозов – примерно в 450-510 млрд руб. (примерно по 300 секций в год, или свыше 2 тыс. до 2030 года). В этой же перспективе будет закупаться в среднем по 210 маневровых локомотивов в год, всего – 1,4 тыс. общей стоимостью 165-185 млрд руб. ОАО «РЖД» уже заявляло о планируемых масштабных закупках локомотивов, напоминает господин Поликарпов, – до 10 тыс. машин до 2035 года. Это не считая заказа от промышленных предприятий, в том числе на путях необщего пользования.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что с точки зрения заказа закупки ОАО «РЖД» формируют определяющую часть долгосрочного прогноза. В целом можно ориентироваться на заявленные монополией объемы. Но, говорит эксперт, в 2025-2026 годах не исключена корректировка плана закупок из-за дефицита инвестпрограммы. По его словам, речь скорее пойдет не о сокращении, а о сдвиге по срокам.

В промышленности, продолжает Михаил Бурмистров, сейчас формируется устойчивый спрос на обновление парка маневровых локомотивов. По его словам, важно, что появились полностью импортозамещенные

маневровые локомотивы ТЭМ23 с двигателем КамАЗа, к которому легко найти запчасти и дешево ремонтировать. Эти локомотивы дорогие – около 100 млн руб. за единицу, но с учетом высокой стоимости аренды заменять арендованные локомотивы на собственные новые экономически эффективно, отмечает эксперт, прогнозируя существенный рост спроса в этом сегменте.

Парк грузовых вагонов, достигший по итогам августа беспрецедентных 1,36 млн штук, ОАО «РЖД» давно называет избыточным и мешающим движению, считая нужным сократить 220 тыс. штук. Однако, по мнению Александра Поликарпова, несмотря на избыток, вагоны продолжат закупать, пусть и не в прежнем рекордном количестве и со снижением производства в ближайшие годы. Рынок грузовых вагонов RSA оценивает более чем в 400 тыс. штук стоимостью 1,9-2,1 трлн руб. до 2030 года. «Никогда такого не было, чтобы вагоностроители получали такую масштабную прибыль – до 2 млн руб. на вагон, – говорит Михаил Бурмистров. – Поэтому высока вероятность коррекции перегретых цен, признаки которой уже наметились».

В пассажирском сегменте также ожидается рост. По прогнозам Александра Поликарпова, с учетом износа и новых планов развития сохранится высокий спрос на пассажирские вагоны локомотивной тяги и моторвагонный подвижной состав – по 700 и 1 тыс. вагонов в год соответственно с объемом рынков до 2030 года в 4,8 тыс. (650-720 млрд руб.) и 7 тыс. единиц (1,1-1,2 трлн руб.). Потребность в новых трамваях, где спрос выше предложения, по оценке RSA, превысит 4 тыс. штук стоимостью 450-480 млрд руб. Как считает господин Поликарпов, необходимо включение поддержки городского рельсового транспорта в нацпроекты. В сегменте метро потенциальный спрос оценивается в 350 вагонов в год, а объем рынка до 2030 года – в 440-490 млрд руб. Основные потребители – Москва и Санкт-Петербург – уже заключают договоры на более чем 2,5 тыс. метровагонов, напоминает эксперт.

Александр Поликарпов отмечает, что реализуемость прогноза во многом зависит от двух ключевых решений: внедрения долгосрочных договоров и снижения ключевой ставки для привлекательности лизинга и инвестиций, в том числе в развитие компонентной базы.

Источник: kommersant.ru, 26.09.2024

В Китае проходят испытания большегрузного поезда без машиниста

Двадцать шестого сентября на севере Китая были успешно завершены испытания полностью автоматического большегрузного поезда. На борту

10800-тонного поезда длиной 1300 метров, который состоял из 108 вагонов и следовал из Хуанхуа в провинции Хэбэй в город Дунин по железной дороге Шуохан, примерно за 2 ч 30 мин., не было машиниста.

Компания China Shenhua Energy, которая управляет тяжеловесной линией сообщила, что поезд «двигался плавно на протяжении всего пути и остановился точно в указанном месте».

Более широкое внедрение беспилотного транспорта, как ожидается, повысит эффективность перевозок на железной дороге восток-запад, которая используется для перевозки угля, за счет увеличения средней скорости движения поездов на 1,7 км/ч и снижения энергопотребления на 2,9%. Ожидается также сокращение потребностей в персонале на 30 человек, что сократит ежегодные затраты на оплату труда на 12 млн юаней (1,71 млн долларов США).

В основу проекта положена новая технология китайской разработки, которая позволяет осуществлять дистанционный мониторинг состояния поездов в режиме реального времени, интеллектуальное распознование объектов инфраструктуры, активную и точную идентификацию маршрута и дистанционное управление задней частью поезда. Кроме того, платформа цифрового моделирования, используемая для обеспечения «многомерного» обмена данными между поездом и путями, впервые была успешно продемонстрирована на китайской высокоскоростной железной дороге. Тест также ознаменовал успешную модернизацию наземной сети для автоматического вождения, интеллектуального управления и технического обслуживания, а также централизованной диспетчеризации и контроля.

Источник: railjournal.com, 30.09.2024 (англ. яз.)

InnoTrans: DB выбрали лучших поставщиков

На выставке InnoTrans 2024 железные дороги Германии (DB) провели ставшую уже традиционной церемонию награждения лучших поставщиков техники и услуг за прошедшие 2 года.

В категории «Подвижной состав и его компоненты» победила компания Siemens Mobility за высокий уровень компетенции, клиентоориентированный и транспарентный подход при реализации проектов. Примером такого подхода DB называют проект поездов ICE 3neo, которые заказаны в количестве 90 ед. Поставки поездов идут точно по графику, кроме того, они на полгода раньше срока введены в трансграничных сообщениях с Амстердамом и Брюсселем

благодаря тесной кооперации Siemens Mobility с органами сертификации и железными дорогами Бельгии и Нидерландов.

Источник: zdmira.com, 27.09.2024

Siemens построит для словацкой RS Lease до 65 локомотивов Vectron

В дни проведения выставки InnoTrans 2024 словацкая лизинговая компания RS Lease подписала с Siemens Mobility рамочный договор о поставке до 65 локомотивов семейства Vectron (рис. 1). Твердый заказ охватывает 30 многосистемных электровозов Vectron MS. Опционально могут быть поставлены 35 локомотивов типов Vectron MS или Vectron Dual Mode, способных работать как от контактной сети, так и от дизеля.

Рис. 1. Локомотив семейства Vectron

Мощность заказанных машин Vectron MS составляет 6,4 МВт, скорость движения – до 200 км/ч. Их будут собирать на заводе Siemens Mobility в Мюнхене, тележки изготовят на предприятии в австрийском Граце.

RS Lease уже располагает парком из 90 электровозов Vectron MS, их техническое обслуживание в полном объеме осуществляет Siemens Mobility. После завершения поставок по новому договору численность парка возрастет до 155 машин. Siemens Mobility и RS Lease ведут переговоры о расширении сервисного договора на вновь заказанные локомотивы.

Источник: zdmira.com, 27.09.2024

InnoTrans 2024: поезд для линии метровой колеи с крутыми уклонами

Компания Stadler показала на выставке InnoTrans 2024 низкопольный электропоезд для линии колеи 1000 мм, включающей участки с зубчатым рельсом (рис. 2). Эту линию эксплуатируют два оператора – швейцарский Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART) и итальянский Società Subalpina di Imprese Ferroviarie (SSIF). На участках без зубчатого рельса поезд,

получающий питание от контактной сети напряжением 1200 В постоянного тока, способен преодолевать подъемы до 60%. На линии также имеются кривые минимальным радиусом 42 м.

Рис. 2. Низкопольный электропоезд для линии колеи 1000 мм

Четыре трехвагонных поезда ABe 6/12 предназначены для расположенного в пределах Швейцарии участка Локарно – Камедо. Еще четыре четырехвагонных поезда ABe 8/16 будут курсировать по участку Локарно – Домодоссола, проходящему по территории как Швейцарии, так и Италии. Возможна также эксплуатация двухвагонной версии поезда ABe 4/8, получаемой путем расцепления трех- или четырехвагонных поездов. В четырехвагонном поезде 128 мест для сидения (37 первого класса и 91 – второго), в трехвагонном – 95 (соответственно, 20 и 75), в двухвагонном – 49 (20 и 29). Число стоящих пассажиров соответственно 210, 163 и 125. Высота пола над УГР в низкопольной части салона – 450 мм, в остальной – 970 мм. Во всех вагонах предусмотрена одна двустворчатая дверь с каждой стороны.

Выделены места для инвалидных кресел и ходунков лиц с ограниченной мобильностью, туалет для таких пассажиров и салон для путешествующих группами. Здесь же установлены шесть откидных сидений. В противоположном конце поезда предусмотрены места для детских колясок, велосипедов и крупногабаритного багажа и восемь откидных сидений.

Кузова вагонов изготовлены из алюминия. Длина четырехвагонного поезда – 63,4 м, трехвагонного – 48,93 м, двухвагонного – 34,46 м. Ширина вагонов – 2,65 м, высота над УГР – 3,898 мм. База моторной тележки – 1900 мм, немоторной – 1700 мм. Четырехвагонный поезд оснащен восемью тяговыми двигателями, трехвагонный – шестью, двухвагонный – четырьмя. Мощность каждого тягового двигателя на ободе колеса – 125 кВт. Тяговое усилие четырехвагонного поезда составляет 160 кН, трехвагонного – 120 кН, двухвагонного – 80 кН. Максимальное ускорение – 1,15 м/с², конструкционная скорость – 90 км/ч (в эксплуатации – до 60 км/ч).

Источник: zdmira.com, 27.09.2024

InnoTrans: прогноз UNIFE по глобальному рынку железнодорожной техники

На выставке InnoTrans 2024 состоялась презентация 10-го отчета об исследовании состояния глобального рынка, подготовленного Европейской ассоциацией железнодорожной промышленности (UNIFE) при поддержке консалтинговой компании Bain & Company. В отчете отмечается, что годовой объем рынка железнодорожной техники достиг в настоящее время 201,8 млрд евро, а его крупнейшими составляющими являются сектора услуг (77,1 млрд евро) и подвижного состава (63,3 млрд евро). На сектор железнодорожной инфраструктуры приходится 38,1 млрд евро, на системы управления движением поездов – 22,3 млрд евро. Еще 1,1 млрд евро приходится на управление проектами под ключ.

После спада, вызванного пандемией коронавируса, рынок до 2023 г. увеличивался с темпом 2,7%, причем его драйвером была Западная Европа, где темп роста достигал 7,3% благодаря проектам обновления электроподвижного состава, а также инвестициям в облегченный рельсовый транспорт и европейскую систему управления движением поездов.

В период до 2027-2029 гг. ожидается ежегодный рост рынка на 3% в реальном выражении. В результате объем рынка достигнет 240,8 млрд евро с учетом роста цен вследствие инфляции. Этот прогноз авторов исследования основан на изучении более 10 тыс. заказов в рамках перспективных проектов. На развитие рынка позитивно влияют такие факторы, как урбанизация, цифровизация и реализация стратегий устойчивого развития.

Доля европейских поставщиков на глобальном рынке продолжает снижаться и в период 2021-2023 гг. упала до исторического минимума – 59%. При этом она значительно варьируется по регионам и секторам рынка. Причины такого тренда состоят в установлении торговых барьеров и преференциях для местных поставщиков на многих национальных рынках.

Источник: zdmira.com, 26.09.2024

CAF отправила на сертификацию свой первый гибридный маневровый локомотив

Электровоз испанского производителя был доставлен на испытательное кольцо VUZ в чешском Велиме. Планируется, что в декабре локомотив серии TRA с тягой от контактной сети постоянного тока 1,5 кВ и никель-кадмиевых батарей продолжит испытания в регионе Иль-де-Франс. Запуск в эксплуатацию

намечен на следующий год. Технические параметры локомотива не раскрываются.

Контракт на поставку 12 таких электровозов был заключен с управлением транспорта Парижа RATP еще в 2017 году. Стоимость заказа составила 65 млн евро, он также включал опцион на 6 машин. Начало поставок ожидалось в 2019 году, однако теперь все локомотивы планируется поставить до 2026 года.

CAF публично не комментировала причины задержки. Сейчас в официальной линейке производителя нет маневровых локомотивов, хотя ранее у него был небольшой опыт их выпуска. В 1971 году CAF выпустила 3 локомотива GE-35 по лицензии американской General Electric для Уругвая.

Источник: t.me, 25.09.2024

Alstom представила дизель-поезд со спальными местами для мексиканской туристической линии Tren Maya

Французский производитель Alstom поставил первый поезд дальнего следования P'atal (серия X'trapolis) для проекта Tren Maya в Мексике (рис. 3). Он предназначен для дневных и ночных поездок по строящемуся железнодорожному туристическому маршруту, связывающему достопримечательности культуры майя и курорты страны.

Рис. 3. Поезд дальнего следования P'atal (серия X'trapolis)

Рабочая скорость поезда – 176 км/ч. Пассажировместимость – 260 человек, в том числе 238 стандартных мест с откидными сидениями, 4 места для пассажиров с ограниченными возможностями и 18 мест в специальных спальных кабинах. Вместимость нового поезда на 17% больше по сравнению с поездами предыдущего поколения.

Всего Alstom поставит для проекта Tren Maya 42 поезда трех типов: три спальных поезда дальнего следования P'atal, 31 панорамный поезд Xiinbal и восемь поездов-ресторанов Janal.

Поезда производятся на площадке Сьюдад-Саагун в штате Идальго, Мексика. Перед тем, как подвижной состав будет введен в эксплуатацию, он пройдет статические и динамические испытания.

Tren Maya – туристическая железная дорога в Мексике, протяжённостью 1525 километров, которая будет проложена на полуострове Юкатан. Железная дорога начинается в Паленке в штате Чьяпас и идет на северо-восток в сторону Канкуна в штате Кинтана-Роо по двум маршрутам, опоясывающим полуостров. Проект направлен на то, чтобы соединить туристические направления в Карибском море с менее посещаемыми местами внутри страны, включая исторические достопримечательности майя, от которых проект получил свое название.

Контракт на поставку 42 поездов для Мексики был заключен в 2021 году между Национальным фондом содействия туризму (Fonatur) и консорциумом в составе Bombardier Transportation Mexico, Alstom Transport Mexico, Gami Ingeniería e Instalaciones и Construcciones Urales Procesos Industriales. Стоимость контракта – 1 млрд евро.

Источник: techzd.ru, 25.09.2024

Узкоколейный поезд Stadler для Швейцарии и Италии – одна из премьер InnoTrans 2024

На выставке в Берлине натурный образец подвижного состава демонстрируется впервые. Трехвагонный низкопольный электропоезд ABe 6/12 должен поступить в эксплуатацию в 2025 году на линии Виджеццина – Чентовалли с шириной колеи 1000 мм, соединяющей Швейцарию и Италию (рис. 4).

Рис. 4. Узкоколейный поезд Stadler

Заявляется, что поезд оснащен тяговой системой, обеспечивающей движение на участках с уклоном до 60% со скоростью до 60 км/ч. В головных вагонах расположено два места для инвалидных колясок и откидные аппарели.

Для велосипедов, детских колясок и багажа предусмотрены отсеки рядом с входными дверьми.

Всего по данному проекту Stadler должна поставить 12 поездов. Швейцарская FART должна получить 4 трехвагонных ABe 6/12 длиной 48,9 м с 95 местами для сидения и 4 четырехвагонных ABe 8/16 длиной 63,4 м со 128 сидячими местами. Остальные 4 машины ABe 8/16 должны быть переданы итальянской SSIF.

Источник: t.me, 25.09.2024

Еще один водородный подвижной состав от CRRC на InnoTrans – локомотив Modula BFC

Четырехосный локомотив с тягой от водородных топливных элементов и аккумуляторов представлен на выставке в Берлине Vossloh Rolling Stock (входит в CRRC) (рис. 5). Он произведен для оператора порта Дуйсбурга DGT: всего было заказано 2 машины. Его мощность составляет 300 кВт, сила тяги при трогании с места – 300 кН, емкость литий-титанатной батареи – 160 кВт*ч.

Рис. 5. Локомотив Modula BFC

Локомотив базируется на платформе Modula. Она включает еще три варианта исполнения тяговой системы: EBB (контактная сеть и аккумуляторные батареи), BDD (два дизеля и аккумуляторная батарея) и EDD (два дизеля и контактная сеть). Modula EBB дебютировал на InnoTrans-2022, сейчас на выставке представлен уже его серийный вариант, остальные версии пока нигде не показывались.

На данный момент заказы на локомотивы Modula есть у Railpool, Northrail и других компаний. Водородный маневровый локомотив китайского производства CRRC представляла в 2021 году.

Источник: t.me, 25.09.2024

Новация в рельсовом автобусе RS Zero от Stadler – водородный ДВС

Швейцарский производитель показал впервые новую модель в августе, а для широкой аудитории представил образец на InnoTrans 2024. Одновагонный рельсовый автобус разработан для замены дизельной тяги на неэлектрифицированных малодеятельных линиях Европы.

Основным отличием от созданного ранее водородного поезда FLIRT H2 (должен в конце года пойти в эксплуатацию в США) является система тяги. Так, вместо достаточно традиционных топливных элементов на RS Zero установлены двигатели внутреннего сгорания от немецкой Deutz (рис. 6).

Сама Deutz указывает, что 6-цилиндровый рядный двигатель TCG 7.8 H2 имеет мощность в 200 кВт и прошел сертификацию в Германии для работы на автомобильном транспорте. На RS Zero предполагается установка двух таких двигателей в головных частях вагона.

Рис. 6. Двигатель внутреннего сгорания от немецкой Deutz

Над подвижным составом с водородными/аммиачными ДВС сегодня работают также в Австралии, Ирландии, Намибии, Японии и Испании.

Источник: t.me, 25.09.2024

Бразильский производитель показал первые рельсовые автобусы для Чили

Бразильская компания Marcopolo Rail продемонстрировала первые рельсовые автобусы Prosper VLT на своем предприятии в Кашиас-ду-Сул, собираемые для Чилийского оператора EFE Trenes de Chile. Всего в производстве по контракту от 2022 года стоимостью 15 млн долл. три двухвагонных поезда (рис. 7).

Рис. 7. Рельсовый автобус Prosper VLT

Подвижной состав предназначен для эксплуатации на модернизированной линии метровой колеи между административным центром Талька и курортом Конститусьон. Пассажировместимость одного поезда – 223 человека, в том числе 80 мест для сидения и места для пассажиров с ограниченными возможностями. Поезда будут оборудованы кондиционерами, USB-зарядками и складными столиками в салоне. Контракт также предполагает поставки запасных частей и техническое обслуживание подвижного состава.

Бразильский производитель автобусов Marcopolo объявил о выходе на рынок железнодорожной техники под брендом Marcopolo Rail в марте 2019 года на выставке NT Expo в Сан-Паулу, а прототип своего первого поезда Prosper VLT представил в декабре 2020 года.

Кроме рельсовых автобусов Marcopolo Rail производит автоматизированные транспортные системы для аэропортов. В июне 2024 года компания объявила о планах производить гибридные поезда Prosper VLT Hybrid.

Источник: t.me, 25.09.2024

В Австралии разработают аккумуляторный электровоз

Австралийский горнодобывающий гигант Fortescue и местная инжиниринговая группа Downer объединят усилия по разработке аккумуляторного электровоза. Об этом они объявили в ходе выставки InnoTrans 2024.

Цель сотрудничества – создание электровоза с нулевым уровнем выбросов, пригодного для большегрузных перевозок. Это поможет Fortescue достичь амбициозных целей по декарбонизации перевозок к 2030 году. В дальнейшем на основе аккумуляторного грузового локомотива может быть разработан аналог для пассажирских перевозок.

Fortescue – одна из крупнейших в мире горнодобывающих компаний, специализирующейся на добыче и транспортировке железной руды. Основной регион работы – Западная Австралия. Она владеет 260-километровой железной дорогой, соединяющая шахты в Ньюмане и Порт-Хедленд. Компания эксплуатирует 45 локомотивов и более 3,2 тысяч грузовых вагонов.

У австралийской группы Downer есть подразделение Downer Rail, которое занимается производством и техническим обслуживанием подвижного состава, в том числе электропоездов и локомотивов.

Источник: techzd.ru, 25.09.2024

В Испании согласован тендер на модернизацию 43 маневровых локомотивов

Правительство Испании уполномочило Министерство транспорта, мобильности и городского развития (MITMA) объявить через оператора инфраструктуры железных дорог страны Adif тендер на модернизацию и техническое обслуживание 43 маневровых локомотивов серии 311 (рис. 8). Ориентировочная стоимость контракта составит 55 млн евро.

Рис. 8. Маневровый локомотив серии 311

Планируется обновить системы и компоненты маневровых локомотивов, что позволит увеличить срок их эксплуатации и надежность. Предусмотрено также техническое обслуживание этих машин в течение пяти лет с целью обеспечения их эффективной и безопасной работы.

Локомотивы серии 311 выполняют маневровые работы и услуги последней мили на грузовых терминалах, а также используются в обслуживании железнодорожной инфраструктуры.

В настоящее время Adif располагает 97 маневровыми локомотивами, из них 43 ед. – серии 311 и 54 ед. – серии 310. Кроме того, имеется 29 локомотивов, используемых для работ, связанных с обслуживанием железнодорожной инфраструктуры национальной сети. В стадии производства

находится 21 машина: 6 ед. – для колеи 1435 мм, 12 ед. – для иберийской колеи 1668 мм и 3 ед. – для колеи 1000 мм.

Источник: zdmira.com, 25.09.2024

InnoTrans 2024: гибридный локомотив серии 99 компании Stadler для британского оператора

Компания Stadler показала на выставке InnoTrans 2024 магистральный гибридный локомотив серии 99 с двумя трехосными тележками, рассчитанный на скорость движения 120 км/ч (рис. 9).

Рис. 9. Гибридный локомотив серии 99 компании Stadler

Локомотив колеи 1435 мм, созданный на основе конструктивной платформы EURODUAL, может работать от контактной сети переменного тока напряжением 25 кВ, при этом его мощность на ободе колеса составляет 6170 кВт. Кроме того, локомотив оснащен дизелем QSK50 компании Cummins мощностью 1790 кВт, соответствующим европейским экологическим нормам уровня V, что позволяет использовать его на неэлектрифицированных линиях. Привод переменного тока с инверторами на транзисторах IGBT обеспечивает эффективные тяговые характеристики и качественное сцепление. Емкость топливного бака локомотива – 3000 л, тяговое усилие при трогании – 500 кН, в длительном режиме – 430 кН. Предусмотрено пневматическое и электрическое торможение.

В апреле 2022 г. Stadler, лизинговая компания Beacon Rail и британский грузовой оператор GB Railfreight подписали контракт на поставку 30 локомотивов серии 99, адаптированных к габаритам и техническим требованиям железных дорог Великобритании. В соответствии с подписанным в апреле 2023 г. соглашением Stadler будет обслуживать заказанные локомотивы в течение 16 лет.

Источник: zdmira.com, 25.09.2024

InnoTrans: частично двухэтажный электропоезд Coradia Max от Alstom

Компания Alstom привезла на выставку InnoTrans 2024 частично двухэтажный электропоезд повышенной вместимости Coradia Max, построенный для транспортной администрации немецкой федеральной земли Нижняя Саксония (LNVG) (рис. 10). Концевые вагоны этого четырехвагонного поезда выполнены двухэтажными, промежуточные – одноэтажными, что обеспечивает безбарьерный доступ для маломобильных пассажиров. Тендер на поставку 34 поездов Coradia Max для LNVG компания Alstom выиграла в феврале 2021 г.

Рис. 10. Частично двухэтажный электропоезд повышенной вместимости Coradia Max

По заявлению представителя Alstom, поезд отличается низким уровнем шума благодаря оптимизации параметров силового и вспомогательного электрооборудования и применению тележек с высокой плавностью хода. Стоимость технического обслуживания Coradia Max ниже на 18%, а потребление энергии уменьшено на 35% по сравнению с поездами предыдущего поколения.

В одном из двухэтажных концевых вагонов размещены места первого класса. В поезде имеется многофункциональная зона для перевозки в том числе велосипедов, размер которой может регулироваться в зависимости от сезона.

Предусмотрены также модификации поезда Coradia Max трех-, пяти- и шестивагонной составности.

Ввод поездов Coradia Max в регулярную эксплуатацию в Нижней Саксонии запланирован на 2025 г.

Источник: zdmira.com, 25.09.2024

Stadler поставит грузовому оператору SBB Cargo до 129 многосистемных электровозов

В дни проведения выставки InnoTrans 2024 швейцарский грузовой оператор SBB Cargo заключил с компанией Stadler рамочный договор на

поставку до 129 четырехосных многосистемных магистральных электровозов. Также оператор заказал первые 36 машин по этому договору. Электровозы смогут получать питание из контактной сети переменного тока напряжением 15 кВ или 25 кВ и постоянного тока напряжением 3 кВ. Они заменят устаревшие локомотивы серии Re420, которые поставлялись до 1985 г.

Электровозы будут иметь выдающиеся для европейского рынка четырехосных локомотивов технические характеристики: мощность на ободе колеса составит 7 МВт, сила тяги – до 350 кН. К преимуществам локомотивов Stadler также относит низкий расход энергии и подготовку для оснащения цифровой автосцепкой DAC.

Предусмотрена возможность оборудования электровоза двумя компактными дизелями последней мили мощностью по 500 кВт или двумя модулями тяговых аккумуляторов мощностью до 2 МВт каждый.

Электровозы предназначены для международных перевозок и будут адаптированы для работы в конкретных коридорах. Для этого их оборудуют бортовыми устройствами европейской системы управления движением поездов ETCS, дополненной модулями национальных систем локомотивной сигнализации. На начальном этапе локомотивы будут курсировать в Швейцарии, Германии и Австрии, в дальнейшем список стран их обращения расширится. Поставки электровозов запланированы на 2027-2035 гг.

Договор с SBB Cargo позволяет компании Stadler закрепиться на европейском рынке четырехосных электровозов, где доминируют компании Alstom и Siemens.

Источник: zdmira.com, 26.09.2024

InnoTrans 2024: двухэтажный электропоезд KISS для ÖBB

Компания Stadler на выставке InnoTrans 2024 продемонстрировала двухэтажный электропоезд KISS для Федеральных железных дорог Австрии (ÖBB) (рис. 11). Поезд колеи 1435 мм рассчитан на работу от контактной сети напряжением 15 кВ, частотой 16,7 Гц или 25 кВ, 50 Гц. В четырехвагонном исполнении его длина – 106,94 м, в шестивагонном – 159,86 м, ширина вагонов – 2,8 м, высота – 4,63 м. База моторной тележки – 2700 мм, немоторной – 2500 мм, диаметр колеса – 920 мм.

Рис. 11. Двухэтажный электропоезд KISS

В четырехвагонном поезде – 373 места для сидения, в том числе 318 мест второго класса, 53 откидных и два места для инвалидных кресел; поезд вмещает также примерно 600 стоящих пассажиров. В шестивагонном – 593 места, в том числе 518 второго класса, 73 откидных и два места для инвалидных кресел; поезд вмещает примерно 900 стоящих пассажиров. Высота пола в салоне первого этажа – 440 мм, второго – 2524 мм. Длительная мощность на колесе – 4000 кВт, максимальная: для четырехвагонного поезда – 4800 кВт, для шестивагонного – 5200 кВт. Тяговое усилие при трогании составляет 380 кН. Максимальное ускорение четырехвагонного поезда – 1,1 м/с², шестивагонного – 0,95 м/с². Поезд развивает скорость 160 км/ч. Он оснащен системой кондиционирования воздуха с использованием природного хладагента и теплового насоса. Возможна работа до трех поездов по системе многих единиц.

В марте 2022 г. Stadler и ÖBB подписали рамочный договор, который предусматривает поставку до 186 двухэтажных электропоездов семейства KISS на общую сумму около 3 млрд евро. В апреле 2022 г. был оформлен твердый заказ на 41 поезд (20 шестивагонных и 21 четырехвагонный) стоимостью примерно 600 млн евро.

Источник: zdmira.com, 25.09.2024

InnoTrans: Hitachi Rail демонстрирует обновленный высокоскоростной поезд ETR 1000

Итальянский национальный пассажирский оператор Trenitalia и компания Hitachi Rail показали на выставке InnoTrans 2024 новую модификацию высокоскоростного электропоезда ETR 1000 (Frecciarossa 1000) (рис. 12). Ранее поезда этой серии выпускали совместно компании Hitachi Rail и Bombardier Transportation. В 2022 г. компания Alstom, поглотившая Bombardier

Transportation, передала Hitachi Rail бизнес, связанный с разработкой и производством поездов ETR 1000.

Рис. 12. Новая модификация высокоскоростного электропоезда ETR 1000

Размещенный на открытой площадке выставки обновленный поезд ETR 1000 отличают новые тележки, более эффективные тяговые двигатели и другое силовое оборудование, а также разработанная компанией Hitachi Rail система управления и диагностики. Кроме того, поезд оснащен компонентами новой цифровой технологической платформы HMAX suite на основе искусственного интеллекта.

Внесены также измерения в интерьеры вагонов. В частности, увеличилось число мест и расширена зона для багажа в вагоне класса Executive при сохранении высокого уровня премиальных услуг. Обновилась также конструкция кресел, все пассажиры получили доступ к сети Интернет через точки доступа Wi-Fi.

Поезда ETR 1000 эксплуатируются в Италии, Испании и Франции, их суммарный пробег составляет почти 200 млн км. Hitachi Rail рассчитывает поставлять эти поезда и на рынки других стран, в том числе на Ближний Восток.

Источник: zdmira.com, 25.09.2024

InnoTrans: CRRC представила беспилотный вагон на пневматическом ходу

Корпорация CRRC показала на открытой площадке выставки InnoTrans 2024 инновационный беспилотный вагон ART 2.0 на пневматическом ходу, получающий питание от водородных топливных элементов (рис. 13). Вагон, сочетающий в себе преимущества трамвая и автобуса, предназначен для обслуживания городских маршрутов с небольшим пассажиропотоком. Дальность хода вагона на одной заправке водородом составляет 500 км.

Рис. 13. Инновационный беспилотный вагон ART 2

Вагон движется в беспилотном режиме по виртуальной колее, что позволяет сэкономить на строительстве рельсового пути. Для распознавания разметки на дорожном полотне используются бортовые датчики, дополненные средствами навигации. Система беспилотного управления отвечает требованиям уровня безопасности SIL4. Предусмотрены модификации вагона с тяговыми аккумуляторами, суперконденсаторами и питанием от контактной сети.

В Китае организованы девять маршрутов для беспилотных вагонов на пневматическом ходу. Суммарный пробег этих вагонов превысил 15 млн км, объем перевозок составил более 35 млн пассажиров. Их применение позволило сократить выбросы углекислого газа на 24,5 тыс. т. Транспортные системы с такими вагонами введены в эксплуатацию в Объединенных Арабских Эмиратах и Малайзии.

Источник: zdmira.com, 25.09.2024

InnoTrans 2024: пожарно-спасательный поезд компании Stadler с гибридным приводом

Компания Stadler показала на выставке InnoTrans 2024 пожарно-спасательный поезд Servicejet колеи 1435 мм с гибридным приводом (рис. 14). В декабре 2020 г. ÖBB-Infrastruktur заказал у Stadler 18 таких поездов на сумму примерно 230 млн евро (ранее компания Stadler сообщала о заказе до 20 поездов общей стоимостью около 240 млн евро). Сокращение числа заказанных поездов обусловлено расширением их возможностей. Первый построенный поезд был представлен в мае 2024 г.

Рис. 14. Пожарно-спасательный поезд Servicejet

В составе поезда три вагона, каждый из них опирается на две двухосные тележки. Крайние тележки головного и хвостового вагонов обмоторены. В центральном вагоне находится запас воды объемом 40 м³, имеется также запас концентрата пены объемом 1000 л. Длина поезда – 68,09 м, ширина – 2,82 м, высота – 4,6 м. При необходимости, например в случае эвакуации пассажиров с места аварии, в поезде можно разместить до 331 чел., используя откидные сиденья. Поезд получает питание от контактной сети переменного тока напряжением 15 кВ, частотой 16,7 Гц, а при отсутствии такой возможности, например в случае повреждения устройств электроснабжения, – от двух блоков аккумуляторных батарей емкостью по 140 кВт·ч или двух дизель-генераторных установок мощностью по 390 кВт.

Поезд рассчитан на движение со скоростью до 160 км/ч при питании от контактной сети и 120 км/ч – при работе от дизеля или в гибридном режиме (при питании одновременно от дизеля и аккумуляторов). Максимальная мощность на колесе при питании от контактной сети – 3000 кВт, от аккумуляторов – 600 кВт, при работе от дизеля или в гибридном режиме – 1200 кВт. Длительная мощность при питании от контактной сети равна 2000 кВт, в дизельном и гибридном режимах – 520 кВт.

Поезд Servicejet можно использовать не только в аварийных ситуациях, но и для проведения работ по текущему содержанию и ремонту инфраструктуры, в том числе тоннелей, а также для подачи питания к вышедшему из строя подвижному составу. Он оборудован расположенными на крыше установками для распыления воды, устройствами вентиляции и подачи кислорода в случае задымления, средствами подачи пены для тушения пожаров, источниками местного освещения, тепловизионными камерами, двумя подъемниками для инструмента и оборудования массой до 500 кг. Кабина управления рассчитана на 2 чел. Пожарный расчет состоит из 18 чел. с дыхательными аппаратами. Возможна установка дополнительного оборудования, требуемого для выполнения специальных задач, например при выезде к местам лесных пожаров.

Источник: zdmira.com, 26.09.2024

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Несколько человек пострадали при сходе с рельсов пассажирского поезда в Кембридже, штат Массачусетс (США)

Семь человек получили незначительные травмы во вечером 1 октября после того, как поезд Green Line сошел с рельсов недалеко от станции Лечмер в Кембридже (пригород Бостона), штат Массачусетс. Глава транспортного управления Массачусетского залива заявил, что ведомство сосредоточено на расследовании «человеческого фактора» в сходе (рис. 15).

Рис. 15. Место схода

В поезде находились около 50 человек, когда он сошел с рельсов после отправления со станции Лечмер около 5 часов вечера по местному времени.

Главный операционный директор MBTA Райан Кахалан сообщил, что сход произошел на перегоне Редбридж, где пересекаются ветки Медфорд/Тафтс и Юнион.

Все пассажиры эвакуировались на рельсы и направились к аварийному выходу. По данным MBTA, семь человек, которые были доставлены в больницу, получили незначительные травмы.

Точная причина схода поезда с рельсов всё ещё выясняется. «Предварительные данные исключают какие-либо проблемы с путевой структурой, и сейчас мы сосредоточены на человеческом факторе, связанном с этим инцидентом», – сказал Р.Кахалан.

Источник: cbsnews.com, 02.10.2024 (англ. яз.)

Великобритания: хакерская атака на общественную Wi-Fi сеть, предназначенную для использования пассажирами

В результате кибератаки было принято решение об отключении общественной Wi-Fi сети на крупных пассажирских терминалах страны.

Хакеры атаковали сервисы Wi-Fi на вокзалах Юстон в Лондоне, Пикадилли в Манчестере, Бирмингем Нью Стрит в Бирмингеме. Как отметил

представитель компании Network Rail, данный инцидент, связанный с кибербезопасностью, повлиял на общественную Wi-Fi сеть, услуга предоставляется третьей стороной, и ее оказание было приостановлено на время проведения расследования компетентными органами.

Согласно опубликованной информации, пассажиры, которые заходили на Интернет-сайт Manchester Piccadilly, в автоматическом режиме перенаправлялись на страницу, которая содержала исламофобские высказывания, а также подробности проведения нескольких террористических атак.

Аналитики выдвинули несколько различных теорий, в частности, Алекс Акинби (Alex Akinbi), старший преподаватель кафедры кибербезопасности в городском университете Манчестера, высказал мнение, согласно которому данная атака была подготовлена внутренними силами компании-провайдера, и это указывает на риск новых угроз.

Источник: railway-technology.com, 26.09.2024 (англ. яз.)

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

ОАО «РЖД» с октября проиндексировали зарплату на 3,2%

ОАО «РЖД» с 1 октября 2024 г. проиндексировали заработную плату сотрудников на 3,2%, сообщила компания.

В компании трудятся почти 700 тысяч человек.

«Индексация заработной платы проходит для всех сотрудников одновременно. Решение также касается наших частных учреждений образования и здравоохранения», – уточняют ОАО «РЖД».

Это вторая индексация зарплаты в текущем году. Общий размер повышения тарифных ставок и окладов составит 7,3%, что соответствует прогнозу Минэкономразвития по инфляции на 2024 г.

Источник: 1prime.ru, 01.10.2024

Минтруд хочет расширить разрешенные профессии для женщин

Минтруд России предложил сократить перечень производств, на которых запрещено работать женщинам. Проект приказа опубликован для общественного обсуждения.

Из перечня запрещенных для женщин производств предложили исключить работы по управлению самоходными машинами на открытых горных работах, работы на поверхности действующих шахт, рудников, резервов, а также работы по обогащению, агломерации и брикетированию.

Как отметил министр труда и социальной защиты Алексей Вовченко, благодаря современным технологиям женский организм «больше не подвергается опасности на вредных производствах».

1 января 2021 года перечень производств, запрещенных для труда женщин, сократился в четыре раза – до 100 профессий. До этого женщинам были недоступны 456 профессий. Так, с 2021 года женщины получили возможность работать водителями большегрузных автомобилей и сельскохозяйственной спецтехники (за исключением машинистов строительной техники), боцманами, шкиперами и матросами на судне, машинистами электричек и скоростных поездов, а также выполнять верхолазные работы на высоте свыше десяти метров.

Сегодня труд женщин ограничивается на химическом производстве (производство ртути, хлора, фтора, желтого фосфора, анилина, морфина и др.), на ряде позиций при подземных работах, связанных с постоянным пребыванием под землей и физической нагрузкой, на горных работах. При этом женщины могут занимать позиции руководителей, научных или медицинских специалистов, которые не выполняют физической работы.

Что еще планируют изменить

Ранее правительство заявило о намерении переподготовить 1,5 млн квалифицированных специалистов для восполнения кадров в приоритетных отраслях экономики. Сроки переподготовки – с 2025 по 2030 год. По плану ведомства, в год учебные учреждения должны будут выпускать 25 тыс. специалистов для нужд приоритетных отраслей. В прошлом году этот показатель достиг 198 тыс. человек, следует из документа. Кабмин рассчитывает также увеличить показатель трудоустройства выпускников на 77% за шесть лет и до 81,4% во второй год после выпуска.

В апреле вице-премьер Татьяна Голикова сказала, что российской экономике потребуется более 2,4 млн занятых до 2030 года. Наибольшую потребность кадров испытывают такие сферы, как обрабатывающее производство, транспортировка и хранение, здравоохранение, социальное обслуживание, научно-исследовательская инфраструктура и IT.

Помимо этого, Минтруд заявил о равенстве мужчин и женщин, несмотря на разрыв в зарплатах. В ведомстве заявили, что случаи выплаты несправедливой заработной платы женщинам (в меньшем размере, чем мужчинам, занимающим рабочие места или должности с аналогичной сложностью выполняемой работы, количеством и качеством затраченного

труда) являются нарушением трудового законодательства. Следовательно, разница в оплате труда мужчин и женщин обусловлена не полом, а сложностью, условиями труда. Таким образом, сегодня на рынке труда в России обеспечено равноправие полов, полагают в ведомстве.

Источник: rbc.ru, 26.09.2024

РЖД привлекает молодежь в железнодорожную отрасль

В условиях растущей конкуренции за квалифицированные кадры ОАО «РЖД» делает ставку на привлечение и развитие молодых специалистов, которые хотят найти работу в Москве или других городах России. Молодое поколение с высоким уровнем компьютерной грамотности и способностью быстро адаптироваться к новым условиям становится ключевым ресурсом для инновационного развития железнодорожной отрасли.

Железнодорожный транспорт сегодня – это не только перевозки, но и новые цифровые сервисы, проектирование высокоскоростных магистралей и внедрение передовых технологий. Для реализации этих задач РЖД активно развивает образовательные инициативы. Компания учредила 98 образовательных учреждений, где обучается более 21 тыс. детей. Проект «РЖД Класс» направлен на углубленное изучение физики, математики и информатики в 88 школах по всей стране.

Для подготовки кадров компания сотрудничает с 9 университетскими комплексами железнодорожного транспорта и их 52 филиалами. Сегодня около 27 тыс. студентов обучаются по договорам о целевом обучении, что обеспечивает им дополнительные возможности развития, стажировку и трудоустройство в компании.

Системная работа со студентами позволяет ежегодно устраивать на работу в Москве, Санкт-Петербурге и других городах России около 7 тыс. специалистов.

РЖД поддерживает молодых сотрудников через реализацию программы «Молодежь ОАО «РЖД», которая включает более 1100 мероприятий ежегодно: адаптация, молодежное наставничество, обучение молодежи, карьерное продвижение, вовлечение в решение корпоративных задач, создание всесторонних условий для самореализации.

Социальная поддержка в РЖД включает дополнительные льготы для молодых специалистов, ипотечные кредиты по сниженной ставке и единовременные пособия для тех, кто готов работать в отдаленных регионах.

Существуют обширные возможности для профессионального роста через систему дистанционного обучения. Ежегодно в Корпоративном университете РЖД обучается 92 тыс. работников.

Эти инициативы позволяет привлекать и удерживать около 230 тыс. работников, что составляет треть всего персонала компании. Стратегическое направление помогает закрывать вакансии в Москве и регионах, а молодым специалистам обеспечивает успешное развитие компании.

Источник: tass.ru, 30.09.2024

Минимальный возраст машинистов может быть снижен до 18 лет (Великобритания)

Британский Совет по безопасности и стандартам на железнодорожном транспорте (RSSB) обнародовал результаты исследований на предмет возможного снижения с 20 до 18 лет минимального возраста для машинистов поездов на сети железных дорог Великобритании. По данным RSSB, никаких дополнительных расходов или специальных разрешений для такого шага не потребуется, поскольку существующие системы обучения и обеспечения безопасности достаточно эффективны и в том случае, если возраст кандидатов в машинисты будет снижен до 18 лет.

В настоящее время уже в нескольких европейских странах для лиц, достигших 18-летнего возраста, введен допуск на вождение поездов во внутренних сообщениях. И пока подобный опыт оценивается с положительной стороны. Согласно RSSB, возраст не является таким определяющим фактором, как получаемый в процессе работы опыт вождения поездов. Такие важные профессиональные качества, как реагирование на возможные риски, трезвая оценка ситуации, своевременное принятие решений и т. д. более успешно нарабатываются по мере получения практического опыта в реальных условиях самостоятельного вождения поезда, а не просто по мере взросления.

Источник: zdmira.com, 01.10.2024

Создан учебный центр по электрификации железных дорог (Германия)

Стремясь преодолеть нехватку квалифицированного персонала, Немецкая ассоциация железнодорожной промышленности (Verband der Bahnindustrie in Deutschland) в партнерстве с группой компаний запустила программу подготовки специалистов.

Инициатива по обучению специалистов по оборудованию воздушных линий электропередач (AOLA) направлена на создание общих условий для организации профессионального обучения своих сотрудников в рамках консорциума. Предлагая дополнительный год обучения для персонала в области электрификации, инициатива ориентирована на монтажников, которые уже прошли начальную подготовку и хотят получить квалификацию специалистов в этой области.

В начале сентября в Лангенхагене, недалеко от Ганновера, состоялся первый набор из 16 монтажников, которые начали проходить годичный курс обучения, по окончании которого они получат квалификацию сертифицированных монтажников.

В долгосрочной перспективе планируется ввести взаимопризнаваемый отраслевой образовательный стандарт, увеличить число слушателей и расширить число участников инициативы.

Помимо VDB, в группу учредителей входят DB Bahnbau Gruppe, Europten Deutschland, Furrer+Frey Deutschland, Heicon Service, Rail Power Systems, Spitzke, SPL Powerlines Germany и Strabag Rail Fahrleitungen.

Источник: railwaygazette.com, 25.09.2024 (англ. яз.)

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Великобритания: компания Northern расширила функционал своего Интернет-сайта

Британская компания-оператор Northern повысила уровень доступности своего Интернет-сайта за счет ввода новых функций. Новые возможности включают в себя настраиваемые текстовые опции и поддержку нескольких языков, что даст возможность расширить круг клиентов.

Оператор расширил функционал за счет дополнительных возможностей отслеживания новых услуг и обновлений в расписании движения поездов. В архитектуру сайта было интегрировано программное обеспечение Recite Me, которое дает возможность пользователям делать индивидуальные настройки для максимально комфортной и эффективной работы с сайтом.

С помощью ПО Recite Me пользователи могут настраивать шрифт, размер и цвет текста в соответствии со своими потребностями, а также использовать функцию чтения вслух. Это программное обеспечение особенно полезно для нейродивергентных пользователей и людей с нарушениями зрения. Кроме того,

Recite Me поддерживает более 100 языков, что делает сайт доступным для тех, кто не говорит по-английски.

Марк Каттер (Mark Cutter), председатель специальной группы по вопросам доступности Northern's Accessibility User Group (NAUG), отметил, что внедрение таких технологий как Recite Me позволяет существенно повысить уровень доступности информации, что дает людям с ограниченными возможностями больше уверенности в путешествиях. Слишком часто способ представления информации может привести к тому, что люди не будут знать о ней. Использование возможностей выбора и повышение гибкости на Интернет-сайте таким образом будет способствовать ликвидации барьеров и упростит процесс взаимодействия с Northern. В первую очередь нововведения каснутся детей, пожилых людей, пользователей с нарушениями зрения и тех, у кого есть проблемы с обучением, такие как дислексия и диспраксия.

Источник: globalrailwayreview.com,30.09.2024 (англ. яз.)

Компания Hitachi Rail представила пакет ИИ-решений для железнодорожной отрасли

Компания Hitachi Rail представила пакет цифровых продуктов на основе технологии Искусственного интеллекта, включая новое программное обеспечение Hyper Mobility Asset Expert (HMAX).

Внедрение новых продуктов направлено в первую очередь на повышение уровня качества мониторинга состояния железнодорожного подвижного состава, объектов инфраструктуры и элементов систем сигнализации. Программное обеспечение HMAX предлагает инновационные возможности для анализа и формирования рекомендаций по обновлению оборудования, предоставляя доступ к аналитике через облачную платформу.

Система HMAX позволяет операторам дистанционно контролировать состояние оборудования, значительно упрощая процессы, при этом повышая их эффективность. По информации представителя компании NVIDIA, принимающей участие во внедрении новых технологий, использование программы XGX и платформы Holoscan предоставляет инженерам возможность получать данные в режиме реального времени. Информация обрабатывается непосредственно на борту поездов и в центрах управления, что исключает необходимость отправки данных в централизованный диспетчерский центр. Такой подход сокращает время на анализ и повышает степень точности и адекватности принимаемых решений.

В 2023 г. Hitachi Rail начала сотрудничество с британским Глобальным центром передового опыта в области железнодорожного транспорта (GCRE) для тестирования подвижного состава и технологий СЦБ с применением искусственного интеллекта. Этот шаг подчеркивает стремление компании к инновациям и использованию передовых технологий для повышения безопасности и эффективности железнодорожных перевозок.

Источник: hitachi.com, 26.09.2024 (англ. яз.)

РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ

Концепция водородного поезда на ДЭФ

В Южно-Сахалинске начал работу Дальневосточный энергетический форум (ДЭФ) на котором Трансмашхолдинг презентует концепцию водородного поезда (рис. 16) – первого в истории отечественного транспортного машиностроения пассажирского поезда на водородных топливных элементах. Водородный поезд является уникальным продуктом и не имеет аналогов в странах колеи 1 520 мм.

Рис. 16. Макет первого в отечественном транспортном машиностроении пассажирского поезда на водороде, представленный компанией «Трансмашхолдинг» на Восточном экономическом форуме

Поезд создается в рамках масштабного проекта, реализуемого ТМХ совместно с Росатомом, РЖД и Правительством Сахалинской области. Первым регионом, в котором начнут эксплуатировать новый состав, станет именно Сахалин. Макет смогут увидеть все участники и посетители ДЭФ со 2 по 4 октября 2024 г. в Южно-Сахалинске.

В качестве пилотного региона остров выбран не случайно – как одна из главных площадок для развития водородных технологий России. Здесь создан

первый в стране Восточный водородный кластер и полигон, как часть этого крупного проекта. Вырабатываемое топливо будет использовано для обеспечения энергией отдалённых населённых пунктов и общественного транспорта.

По мнению отраслевых экспертов водородное топливо – оптимальный вариант для общественного транспорта: он экологичен (отходы работы энергетической установки представляют собой водяной пар), является возобновляемым (водород самый распространенный химический элемент во вселенной).

Ожидается, что первый образец для испытаний появится в 2025 году, а уже к 2028 году начнутся регулярные перевозки на пригородных поездах.

Проект разработан инжиниринговым центром «ТМХ Инжиниринг» и нацелен на демонстрацию экологически чистого транспорта.

В рамках тематической выставки специалисты и гости смогут узнать о преимуществах водородного поезда и его конструктивных особенностях, а также о перспективах достижения в области водородных технологий и систем энергоснабжения

Источник: Официальный телеграм-канал ТМХ, 02.10.2024