



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

**ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

№43/НОЯБРЬ 2023

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	4
Глава ФТС: Ввод гибких экспортных пошлин незначительно повлиял на общую сумму перечислений в бюджет	4
Глава Кузбасса отметил сложность выбора железнодорожного маршрута в Китай	6
Создано первое совместное предприятие на Транскаспийском транспортном маршруте	7
Компания Hitachi Rail получила разрешение на поглощение бизнеса Thales GTS 1,66 млрд евро.....	7
Прямое получение NS концессии вопреки пожеланиям Европейской комиссии может оказаться дорогостоящим (Нидерланды).....	8
Борьба за статус-кво: Международный союз по смешанным железнодорожно-автомобильным перевозкам предложил свои правки к новому законодательству ЕС в сфере железнодорожного транспорта	9
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА.....	11
Рамочный план на 2024-2029 годы (Австрия).....	11
Чехии предоставлен рекордный кредит на модернизацию железных дорог	12
Бельгийский грузовой оператор Lineas близок к банкротству: компании срочно нужно найти 50 млн евро, чтобы погасить долги	12
За 9 месяцев 2023 года железные дороги Китая перевезли 2,9 млрд тонн грузов.....	13
Тарифная политика железных дорог стран СНГ принята на 2024 год	14
Минтранс предложил увеличить уставный капитал РЖД на 45,4 млрд руб	15
РЖД вскоре представят в правительстве инвестпрограмму на 2024 г.	15
ЦБ повысил ключевую ставку до 15% годовых.....	16
РЖД: развивать инфраструктурные проекты при текущей ключевой ставке проблематично.....	18
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ	18
РЖД назвали стоимость расширения БАМа и Транссиба	18
БАМ дешевет на мостах.....	20
Реконструкцию станции Северобайкальск завершили на БАМе в Бурятии	22
ТРАНСПОРТНЫЙ ПОЛИГОН «СЕВЕР - ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ	22
Михаил Мишустин: Товарооборот России по МТК «Север – Юг» за январь-сентябрь 2023 года вырос на 30%.....	22
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА	24
Болиды Ferrari впервые доставили к месту гонок «Формулы-1» по железной дороге	24
Узбекистан планирует соединить Средний коридор с Трансафганским коридором	24
Осенью у клиентов вырос спрос на перевозки по сети ОАО «РЖД» из Белоруссии	25

Единая информационная среда повысит пропускную способность портов	25
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО- ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ	26
Двухэтажки на рельсах	26
СвЖД начала продажу билетов на зимние рейсы ретропоезда «Уральский экспресс»	28
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ	28
Лизинговая компания Railpool открыла подразделение во Франции	28
На севере Германии пустили контактно-аккумуляторные поезда FLIRT Akku	29
БЧ прорабатывает обновление парка моторвагонного подвижного состава	30
Локомотивостроители поборются за Восточный полигон	31
Новая версия Ласточки завершает приемочные и сертификационные испытания	32
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ	32
Федеральное управление общественного транспорта ФТА предлагает внести правки в регламент, затрагивающий обучение специалистов в сфере безопасности (США).....	32
Долгожданное правило, касающееся железнодорожных регистрирующих устройств	33
Британская служба по расследованию железнодорожных происшествий: столкновение пассажирских поездов рядом с Солсбери в 2021 г. в основном было вызвано погодными условиями.....	35
Число погибших при столкновении поездов на юге Индии достигло 13 человек, ранены более 50	37
Железная дорога Norfolk Southern внедряет инспекционные порталы на базе ИИ.....	37
ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА	38
Разногласия на железных дорогах Великобритании могут продлиться ещё 6 месяцев	38
За 4 года холдинг РЖД направил на развитие отраслевых университетов 6 млрд рублей	40
В РСО сообщили о намерении студотрядов участвовать в строительстве Северо-Сибирской железной дороги.....	41
ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.....	42
РЖД внедрит автоматизированную систему допуска подвижного состава на сеть	42
За счет цифрового двойника количество отказов поездов Ласточка на МЦК снизится до 60%.....	42

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Глава ФТС: Ввод гибких экспортных пошлин незначительно повлиял на общую сумму перечислений в бюджет

Глава ФТС: Ввод гибких экспортных пошлин незначительно повлиял на общую сумму перечислений в бюджет

В целом поступления в бюджет к текущему дню составили около 5,3 трлн рублей

Таможенные органы в среднем ежедневно собирают в бюджет 26-27 млрд рублей. С вводом с 1 октября 2023 года гибких экспортных пошлин на широкий перечень товаров в бюджет перечислено около 30 млрд рублей, и это небольшие значения в общей сумме перечислений. Такое заявление сделал врио руководителя Федеральной таможенной службы (ФТС) России Руслан Давыдов на пленарной сессии Международного таможенного форума (МТФ-2023), сообщается в Telegram-канале ведомства.

Он сообщил, что с начала 2023 года на сегодняшний день поступления в бюджет составили около 5,3 трлн рублей, в том числе 4 трлн рублей составили импортные платежи, 1 трлн рублей – экспортные, около 300 млрд рублей – утильсбор.

С начала года оформлено 3,22 млн деклараций, что сопоставимо с количеством прошлого года. Среднее время выпуска деклараций составило 56 минут при импорте и 35 минут при экспорте. Более 85% деклараций выпускается в течение 4 часов.

Руслан Давыдов рассказал, что с 20 октября таможня начала практиковать автоматический выпуск деклараций для компаний среднего уровня риска. Из 122 тыс. активных участников ВЭД около 102 тыс. относится к этой категории. С указанной даты выпущено около 1 тыс. деклараций.

Руслан Давыдов также сообщил, что во внешней торговле России произошли коренные изменения: если раньше доля ЕС составляла 50% и более, то теперь она сократилась до 16%. Доля стран Азии увеличилась до 70%, активно растет товарооборот с Китаем, Индией, странами Латинской Америки.

Как сообщал «ПортНьюс», в России с 1 октября 2023 года до конца 2024 года будут действовать гибкие экспортные пошлины на широкий перечень товаров, включая рыбу и морепродукты, с привязкой к курсу рубля. Пошлина составит от 4% до 7% в зависимости от курса национальной валюты. При 80 рублях за 1 доллар и ниже она будет нулевой. Для удобрений пошлина составит до 10% в зависимости от курса рубля.

В целом поступления в бюджет к текущему дню составили около 5,3 трлн рублей

Таможенные органы в среднем ежедневно собирают в бюджет 26-27 млрд рублей. С вводом с 1 октября 2023 года гибких экспортных пошлин на широкий перечень товаров в бюджет перечислено около 30 млрд рублей, и это небольшие значения в общей сумме перечислений. Такое заявление сделал врио руководителя Федеральной таможенной службы (ФТС) России Руслан Давыдов на пленарной сессии Международного таможенного форума (МТФ-2023), сообщается в Telegram-канале ведомства.

Он сообщил, что с начала 2023 года на сегодняшний день поступления в бюджет составили около 5,3 трлн рублей, в том числе 4 трлн рублей составили импортные платежи, 1 трлн рублей – экспортные, около 300 млрд рублей – утильсбор. А когда-то было совсем наоборот – доходы от экспорта преобладали, добавил глава ФТС.

С начала года оформлено 3,22 млн деклараций, что сопоставимо с количеством прошлого года. Среднее время выпуска деклараций составило 56 минут при импорте и 35 минут при экспорте. Более 85% деклараций выпускается в течение 4 часов.

Руслан Давыдов рассказал, что с 20 октября таможня начала практиковать автоматический выпуск деклараций для компаний среднего уровня риска. Из 122 тыс. активных участников ВЭД около 102 тыс. относится к этой категории. С указанной даты выпущено около 1 тыс. деклараций.

Руководитель таможенного ведомства также сообщил, что во внешней торговле России произошли коренные изменения: если раньше доля ЕС составляла 50% и более, то теперь она сократилась до 16%. Доля стран Азии увеличилась до 70%, активно растет товарооборот с Китаем, Индией, странами Латинской Америки.

Как сообщал «ПортНьюс», в России с 1 октября 2023 года до конца 2024 года будут действовать гибкие экспортные пошлины на широкий перечень товаров, включая рыбу и морепродукты, с привязкой к курсу рубля. Пошлина составит от 4% до 7% в зависимости от курса национальной валюты. При 80 рублях за 1 доллар и ниже она будет нулевой. Для удобрений пошлина составит до 10% в зависимости от курса рубля.

Источник: portnews.ru, 31.10.2023

Глава Кузбасса отметил сложность выбора железнодорожного маршрута в Китай

Северо-Сибирскую железнодорожную магистраль (Севсиб) с Китаем планируется соединить только одним железнодорожным коридором, сообщил губернатор Кемеровской области, председатель совета межрегиональной ассоциации «Сибирское соглашение» Сергей Цивилев.

«Этот вопрос сейчас находится в стадии проработки, пока нет окончательного решения, (строить ли новый железнодорожный коридор через Туву) через Монголию или идти напрямую (через город Таштагол в Кемеровской области до китайского города Урумчи). Строить две дороги, наверное, неправильно», – сказал Цивилев.

Преимуществом трассировки через Таштагол он назвал выход непосредственно к границе России и Китая. «Мы в этом случае не зависим ни от какого другого государства, мы имеем свою собственную границу с Китаем и выходим на эту ветку самостоятельно», – сказал Цивилев.

Одновременно он признал, что маршрут через Таштагол осложняется высокогорьем Алтая и наличием на границе России и КНР особо охраняемой природной территории «Зона покоя Укок».

В опубликованном в октябре плане реализации стратегии социально-экономического развития Сибирского федерального округа предусмотрено формирование двух новых железнодорожных коридоров в КНР. Первый коридор предполагает создание Севсиба, который, согласно документу, должен пройти от Нижневартовска (ХМАО) до Белого Яра (Томская область), а также от Таштагола (Кемеровская область) до Урумчи (Китай).

Второй коридор должен пройти через Туву, включив в себя перспективную линию Курагино – Кызыл. Далее железная дорога должна пройти на юг и перейти границу России и Монголии через погранпереход Цаган-Толгой – Арс-Сурь. В Монголии коридор разделяется на два. Северный маршрут идет на город Эрденет, примыкает к существующей Трансмонгольской железной дороге, которая через Улан-Батор и Замын-Уудэ выходит в Китай в город Эрлянь (Эрен-Хото), откуда имеется прямой выход на Пекин и Тяньцзинь.

Западный маршрут второго коридора предполагает строительство линии от Арс-Сури через монгольский город Кобдо (Ховд) и китайский город Такешкен (Такэшэкэнь) до Урумчи.

Создано первое совместное предприятие на Транскаспийском транспортном маршруте

Казахстанские, азербайджанские и грузинские железные дороги заключили сделку о создании совместного предприятия на паритетных началах. Новая компания будет называться Middle Corridor Multimodal Ltd. и будет предоставлять «услуги по принципу «одного окна», гарантировать сроки доставки и проводить скоординированную политику развития мультимодальных услуг в направлении Китай – Европа и Турция – Китай.

Документ подписан на площадке Тбилисского форума Silk Road.

Железнодорожники трех стран объединили усилия для развития мультимодального сервиса на Транскаспийском международном транспортном маршруте. Новая компания создается на базе Международного финансового центра «Астана», сообщает пресс-служба «Қазақстан темір жолы».

В июне прошлого года Казахстан и Азербайджан объявили, что достигли соглашения о создании единой компании-оператора Среднего коридора и заявили, что ожидают, что в ближайшее время к ним присоединится и Грузия. Эта единая компания сосредоточится на унификации тарифов, обработке всех грузов в Среднем коридоре и сокращении времени транзита до 10-15 дней.

Источник: orient.tm, 29.10.2023

Компания Hitachi Rail получила разрешение на поглощение бизнеса Thales GTS 1,66 млрд евро

Европейская комиссия согласовала сделку стоимостью 1,66 млрд евро по приобретению японской компанией Hitachi Rail бизнес-блока Ground Transportation Systems (GTS) французской Thales. В начале октября 2023 г. сделку одобрил британский регулятор Competition and Markets Authority (CMA).

Ранее и Еврокомиссия, и CMA негативно относились к этому поглощению, опасаясь снижения уровня конкуренции на рынках железнодорожной автоматики в Германии, Франции и Великобритании. Компромисс был достигнут, когда Hitachi Rail согласилась продать часть своих бизнесов в сфере ЖАТ для магистральных железных дорог в этих странах (системы централизации и интервального регулирования движения поездов).

Следует отметить, что на рынок ЖАТ Германии Hitachi Rail вышла совсем недавно – к внедрению первой цифровой системы микропроцессорной централизации в этой стране компания приступила летом 2023 г. В то же время

Thales GTS является наряду с компанией Siemens основным поставщиком систем ЖАТ в Германии.

Ожидается, что сделка между Hitachi Rail и Thales будет закрыта в первой половине 2024 г.

Источник: railway-usa.com, 30.10.2023 (англ. яз.)

Прямое получение NS концессии вопреки пожеланиям Европейской комиссии может оказаться дорогостоящим (Нидерланды)

По словам государственного секретаря Нидерландов Вивианн Хейнен, если Нидерланды выдадут национальному железнодорожному оператору NS концессию на осуществление магистральных перевозок без проведения тендера, а Европейский суд признает это незаконным, правительству Нидерландов может грозить штраф в размере от 3,8 млн евро. Об этом было сообщено после вопросов о возможных юридических, социальных и финансовых последствиях в случае, если Европейская комиссия (ЕК) окажется права. В.Хейнен также направила письмо в ЕК в ответ на официальное уведомление, предупреждающее Нидерланды. С декабря 2023 г. больше не будет возможности напрямую предоставлять железнодорожную концессию оператору, поскольку вступают в силу новые европейские правила.

Контракт с голландской государственной железнодорожной компанией NS заканчивается в конце 2024 г. Однако нынешнее правительство – хотя новые выборы состоятся 22 ноября – а также большинство парламента выступают за прямое предоставление следующей концессии NS снова на период с 1 января 2025 г. до конца 2033 г. Это означает, что правительство должно досрочно передать его NS до конца этого года, даже несмотря на то, что период концессии начнется только в 2025 г. Сомнительная правовая ситуация, которая, по мнению ЕК, «не имеет объективного обоснования».

В Нидерландах другим операторам разрешено конкурировать только на региональных железнодорожных перевозках. Железнодорожные операторы Arriva и Keolis, например, курсируют на севере и востоке Нидерландов. Эти концессии предоставляются на конкурсной основе, но это не относится к основной железнодорожной сети. Arriva с 2021 г. также запускает несколько ночных поездов по основной железнодорожной сети в режиме открытого доступа, но это может быть сделано только вне рамок концессии и расписания NS.

Другие операторы хотели бы получить возможность принять участие в тендере на (части) основной железнодорожной сети. Они объединены в

Федерацию транспортных компаний (FMN), в которую входят такие компании, как Arriva, Transdev и Keolis. В этом деле судья постановил, что процесс присуждения может быть продолжен, и во втором постановлении суд счел, что у него нет юрисдикции выносить решение о частном присуждении государством концессии на магистральную железнодорожную сеть NS.

С тех пор ЕК рассматривает возможность обращения в суд Европейского союза. Если это произойдет, и после разбирательства прямое арбитражное решение будет признано противоречащим правилам, это может иметь серьезные последствия для Нидерландов и NS.

«Если суд ЕС установит, что имело место нарушение законодательства ЕС, и государство-член не выполнит это решение, ЕК может инициировать вторую процедуру с требованием к суду ЕС наложить штрафную выплату и/или пеню на государство-член», – заявила государственный секретарь Нидерландов В.Хейнен. «Сумма штрафов/пени, налагаемых судом ЕС, зависит от серьезности и продолжительности нарушения. Штраф составляет минимум 4170 и максимум 250200 евро в день. Штраф составляет минимум 3892000 евро за каждое нарушение, без максимального размера».

Размер штрафа будет определять Европейский суд, а не ЕК. Если предлагаемое предоставление концессии на магистральную железнодорожную сеть не может быть реализовано в его нынешнем виде и должно быть изменено, это может означать, что перевозчикам, предлагающим услуги открытого доступа, необходимо предоставить больше пространства, говорит В.Хейнен. Однако возможности управления, которые возможны в рамках проекта концессии на магистральную железнодорожную сеть, когда речь заходит, например, о качестве, надежности и доступности по цене, у перевозчиков, предлагающих свои услуги, отсутствуют.

Источник: railtech.com, 27.10.2023 (англ. яз.)

Борьба за статус-кво: Международный союз по смешанным железнодорожно-автомобильным перевозкам предложил свои правки к новому законодательству ЕС в сфере железнодорожного транспорта

Предложения Европейской комиссии (ЕК) по новому Регламенту об управлении пропускной способностью железнодорожной инфраструктуры (Предложение Европейского парламента и Совета Европейского союза (ЕС) об утверждении нового Регламента по использованию пропускной способности в единой европейской железнодорожной сети, вносящего изменения в Директиву 2012/34/EU и отменяющего Регламент (EU) №913/2010),

опубликованные в рамках Законодательства для повышения экологичности грузовых перевозок (Greening Freight Transport Package), приветствуются Международным союзом по смешанным железнодорожно-автомобильным перевозкам (UIRR) как многообещающее начало. Организация прокомментировала имеющиеся документы, предложив собственные улучшения.

Основной запрос операторов интермодальных грузовых перевозок – наличие свободных ниток графика. В Европе в настоящее время на каждый грузовой состав приходится 5-6 пассажирских поездов, при этом каждый второй тонно-километр перевезенных железнодорожным транспортом грузов приходится на поезда в рамках интермодальной логистической цепочки, 90% таких составов осуществляют трансграничные перевозки.

Увеличение количества пассажирских поездов значительно опережало рост пассажиропотока. Кроме того, существует устойчивая тенденция «не на моем заднем дворе» – когда местные жители активно сопротивляются строительству объектов железнодорожной инфраструктуры на территориях вблизи их домов. Исходя из этого, цели европейской транспортной политики должны достигаться с использованием уже эксплуатируемых путей. Среди них – удвоение доли рынка железнодорожных грузоперевозок до 2050 г. Для достижения пропускной способности в 800–1 000 млрд тонно-километров потребуется удвоить количество грузовых поездов, курсирующих ежедневно.

Для этого ЕК предлагает провести социально-экономический и экологический анализ затрат и выгод. UIRR предлагает дополнить его следующими положениями:

- добавить показатель «требование к минимальной длине поезда на загруженных линиях»;
- при расчете пропускной способности исключить понятия «собственная инфраструктура» и «модальные» (т.е. связанные определенным с видом транспорта) ограничения;
- ввести категории ниток графика и выстроить их по иерархии.

«Анализ затрат и выгод, основанный на социально-экономических и экологических критериях, должен однозначно отражать вклад отрасли железнодорожных грузоперевозок в улучшение качества жизни европейцев и увеличение национального благосостояния стран-членов ЕС. В конечном счете, это позволит сформировать подход, облегчающий доступ грузовых поездов к инфраструктуре», – заявил президент UIRR Ральф-Шарли Шульце.

Для обеспечения реализации вышеупомянутых положений надо усилить различные надзорные органы, состоящие из всех заинтересованных сторон – железнодорожных предприятий, уполномоченных представителей правительственных учреждений, операторов грузовых терминалов и т.п.

В дополнение, необходимо также определить единые критерии для проведения анализа.

Источник: railtarget.eu, 27.10.2023 (англ. яз.)

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Рамочный план на 2024-2029 годы (Австрия)

Согласованный властями Австрии рамочный план на 2024-2029 гг. предусматривает инвестиции в размере 21,1 млрд евро в обновление существующих и строительство новых железнодорожных линий и станций. Действовавший ранее план на 2023-2028 гг. охватывал инвестиции в размере 19 млрд евро. Принятие нового рамочного плана обусловлено ростом цен и инфляционными процессами в еврозоне, что потребовало пересмотра смет и графиков реализации инфраструктурных проектов Федеральных железных дорог Австрии (ÖBB).

В соответствии с принятым в настоящее время рамочным планом на 2024-2029 годы будут скорректированы графики и стоимость текущих проектов. Кроме того, можно будет даже закрепить в рамочном плане дальнейшие важные приоритеты.

Будет продолжено выполнение текущих крупных проектов, таких как строительство Земмерингского и Бреннерского базисных тоннелей, а также высокоскоростной линии Koralmbahn, испытательные поездки по первому участку которой начались в сентябре 2023 г. Кроме того, в интересах защиты климата усилия ÖBB будут сосредоточены на развитии пригородных сообщений, модернизации и электрификации региональных линий. Большое значение будет иметь и дальнейшее расширение инфраструктурных мощностей для грузовых перевозок. Часть инвестиций направят на внедрение цифровых технологий.

Для повышения пропускной способности сети планируется строительство вторых путей на ряде участков. Линия Вена – Зальцбург станет четырехпутной на подходе к Зальцбургу. Также новыми в рамочном плане являются двухпутное расширение линии Верндорф – Шпильфельд в качестве важного участка в направлении Юго-Восточной Европы и до порта Копер, двухпутное расширение участка Неттингсдорф – Рор-Бад-Халль на линии Пирн, а также региональный железнодорожный проект: расширение Херцогенбург – Санкт-Пёльтен.

Оптимизация рамочного плана позволит сдвинуть на более ранний срок даты завершения нескольких проектов реконструкции отдельных линий и участков.

Наряду с инвестициями рамочного плана на текущее содержание железнодорожной инфраструктуры в 2024-2029 гг. выделяется около 4,7 млрд евро.

Источник: infrastruktur.oebb.at, 30.10.2023 (англ. яз.)

Чехии предоставлен рекордный кредит на модернизацию железных дорог

Европейский инвестиционный банк (ЕИБ) подписал с Министерством финансов Чехии соглашение, предусматривающее выделение 24 млрд чешск. крон (992 млн евро) на модернизацию линий, входящих в состав трансъевропейской железнодорожной сети TEN-T, и развертывание европейской системы управления движением поездов ETCS. Это крупнейший кредит ЕИБ из числа когда-либо предоставленных Чехии.

Кредит ЕИБ будет использован, в частности, для реализации программы железных дорог Чехии (SŽ), направленной на повышение безопасности движения поездов и охватывающей модернизацию устройств ограждения переездов, оснащение путевых машин бортовыми устройствами ETCS и повышение киберзащищенности. Из средств кредита будут также профинансированы работы по реконструкции станций и вокзалов с целью обеспечения безбарьерного доступа к ним для пассажиров с ограниченной мобильностью.

Реализация программы модернизации чешских линий сети TEN-T позволит повысить допустимую скорость движения и их пропускную способность. Она охватывает 40 подпроектов в разных частях страны, которые должны быть реализованы в 2023-2027 гг.

Источник: zdmira.com, 30.10.2023

Бельгийский грузовой оператор Lineas близок к банкротству: компании срочно нужно найти 50 млн евро, чтобы погасить долги

Бельгийскому грузовому оператору Lineas срочно необходимо найти 50 млн евро, чтобы продолжить свою деятельность в прежнем объеме и погасить долги. Компания ищет новых инвесторов с 2022 г., когда она понесла убытки в 100 млн евро при обороте в 493 млн евро. По данным компании,

к этому привело влияние пандемии COVID-19, рост цен на энергоносители и сильные наводнения в районах Льежа и Пепинстера на востоке Бельгии.

Грузовой оператор принадлежит парижскому инвестиционному фонду Argos Wytiu (65%) и бельгийскому государственному фонду благосостояния SFPIM (35%). Прошлой весной они направили Lineas 20 млн евро, но теперь компании требуется не менее 50 млн евро, чтобы оставаться на плаву, и не менее 80 млн евро до марта 2024 г.

Сообщается, что Lineas ведет переговоры с 12 потенциальными инвесторами, и это серьезно беспокоит бельгийское правительство – в случае провала компания обанкротится.

Федеральный министр транспорта страны Жорж Жилькине заявил, что банкротство крупнейшего в Европе частного грузового оператора будет иметь катастрофические последствия для транспорта и логистики, в частности для бельгийских портов Антверпен и Зебрюгге.

Помимо Бельгии, Lineas имеет лицензию на осуществление деятельности в Люксембурге, Франции, Германии и Нидерландах. В апреле 2021 г. компания укрепила свои позиции в Нидерландах, приобретя голландского грузового оператора Independent Rail Partners.

И хотя спасение Lineas кажется единственным правильным решением в краткосрочной перспективе, правительство Бельгии не решается оказать компании финансовую помощь, поскольку она может не соответствовать законам Европейского союза (ЕС), регламентирующим господдержку в целях обеспечения принципов честной конкуренции на рынке.

Источник: railjournal.com, 27.10.2023 (англ. яз.)

За 9 месяцев 2023 года железные дороги Китая перевезли 2,9 млрд тонн грузов

С января по сентябрь 2023 г. железные дороги Китая (CR) суммарно перевезли 2,897 млрд т грузов, в том числе 24,29 млн TEU, что на 5,7% больше, чем за соответствующий период прошлого года, из них 9,45 млн TEU (+10,3%) – в железнодорожно-водном сообщении. Основной акцент сделан на перевозках стратегически важных для экономики страны и жизнеобеспечения населения грузов, включая 1,135 млрд т энергетического угля. Среднесуточная погрузка составила 176,6 тыс. вагонов. Крупнейшие припортовые железные дороги в среднем обрабатывали 31,5 тыс. отправок в сутки (+5,8%), в том числе 28,1 тыс. – железной руды (+2,2%).

Повышается качество сервисов международных перевозок, в том числе за счет обслуживания на портале компании China Railway Express (CRE). Увеличиваются длина и масса поездов при растущей интенсивности их обработки на пограничных станциях. Через основные погранпереходы в 3-м квартале 2023 г. ежедневно в среднем проходило 2479 поездов, что на 271 поезд больше, чем в 3-м квартале 2022 г.

За 9 месяцев 2023 г. 13 тыс. поездов (+7%) компании CRE перевезли 1,42 млн TEU (+20%). По международному транспортному коридору New International Land-Sea Trade Corridor (ILSTC), соединяющему порты на юге Китая с регионами в глубине страны, перевезено 633 тыс. TEU (+14,2%). По линии Китай – Лаос доставлено 3,55 млн т грузов, рост составил 143%.

CR уделяют большое внимание оптимизации деятельности основных грузовых железнодорожных линий Датун – Циньхуандао, Таншань – Хухот, Ватан – Рыжао, Хаолебаоцзи – Цзянь, на которых централизованно координируются планы перевозок грузов, работа станций, использование локомотивов, вагонов и трудовых ресурсов. В третьем квартале 2023 г. на железнодорожной сети Китая запущены 24 новых сервиса грузовых перевозок. В их числе – перевозки грузов в адаптированных высокоскоростных пассажирских поездах, транспортировка грузов во внутренних сообщениях в 50-футовых контейнерах, контейнерах увеличенной ширины грузоподъемностью 35 т, разработанных для железнодорожно-морских перевозок.

Источник: zdmira.com, 31.10.2023

Тарифная политика железных дорог стран СНГ принята на 2024 год

В Минске 24-27 октября 2023 г. состоялась XXXII Тарифная конференция железнодорожных администраций – участниц Тарифного соглашения стран СНГ, в которой приняли участие представители Азербайджана, Армении, Беларуси, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, России, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана, а также Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества. На конференции была принята Тарифная политика железных дорог государств-участников СНГ при перевозках грузов в международном сообщении на 2024 фрахтовый год, функции управления делами Тарифной политики возложены на железнодорожную администрацию Казахстана.

Отмечается, что конференция проведена в год 30-летия Тарифного соглашения. В 1993 г., подписывая данный документ, железнодорожные

администрации договорились применять скоординированную тарифную политику, которая разрабатывается на основе единых принципов. Как показала практика, ее применение позволило обеспечить конкурентоспособность перевозок грузов железнодорожным транспортом в международном сообщении, а железнодорожным администрациям своевременно и адекватно реагировать на все изменения конъюнктуры транспортного рынка, как экономические, так и геополитические.

Участники также отметили, что в текущем 2023 г. ожидается рост грузоперевозок по железным дорогам стран-участниц Тарифного соглашения на 10%.

Источник: rail-news.kz, 31.10.2023

Минтранс предложил увеличить уставный капитал РЖД на 45,4 млрд руб

Министерство транспорта России подготовило проект постановления правительства об увеличении уставного капитала ОАО «Российские железные дороги» на общую сумму 45,445 млрд рублей в 2023 году, он размещен на портале проектов нормативных правовых актов.

«Проектом постановления Правительства Российской Федерации предполагается увеличение уставного капитала ОАО «Российские железные дороги» на общую сумму 45,445 млрд рублей в 2023 году, в том числе за счет средств бюджета города Москвы в размере 24,25 млрд рублей и за счет средств Фонда национального благосостояния в размере 21,195 млрд рублей», – говорится в тексте проекта.

Уточняется, что в части ФНБ средства вносятся на реализацию проекта Центрального транспортного узла (ЦТУ), а в части города Москвы – на развитие железнодорожной инфраструктуры ЦТУ с учетом организации диаметральных маршрутов, а также на реконструкцию остановочных пунктов «Перерва», «Люблино» и «Депо» МЖД-2, реализуемых в рамках проект ЦТУ.

Источник: Iprime.ru, 26.10.2023

РЖД вскоре представят в правительстве инвестпрограмму на 2024 г.

ОАО «РЖД» в ближайшее время представит в правительстве инвестпрограмму на 2024 г., сообщил замглавы компании Алексей Шило.

«Прошлый год, я считаю рекордным с точки зрения инвестиций в инфраструктуру – 883 млрд руб. вложили, в этом году более 1 трлн руб. Могу

сказать, что буквально на днях будем защищать бюджет в правительстве на следующий год. Там тоже цифра на развитие инфраструктуры Восточного полигона конечно рекордная», – сообщил он в ходе панельной сессии на Международном таможенном форуме в Москве.

В начале октября в интервью телеканалу «Россия 24» глава РЖД Олег Белозёров рассказывал, что по прогнозу инвестпрограмма на 2024 г. может составить порядка 1,3 трлн руб., но, «по нашим оценкам, инвестпрограмма должна была бы быть где-то порядка 2 трлн руб.», говорил он.

Ранее совет директоров также утвердил увеличение инвестпрограммы на 2023 г. с 1,1 трлн до 1,19 трлн руб.

Источник: interfax.ru, 30.10.2023

ЦБ повысил ключевую ставку до 15% годовых

Согласно обновленному прогнозу Банка России, по итогам 2023 года годовая инфляция сложится в диапазоне 7,0-7,5%

Совет директоров Банка России 27 октября 2023 года принял решение повысить ключевую ставку на 200 б.п. – до 15% годовых, сообщает пресс-служба ЦБ.

В комментарии к принятому решению сказано, что текущее инфляционное давление значительно усилилось и складывается выше ожиданий Центробанка. Устойчивое увеличение внутреннего спроса все больше превышает возможности расширения производства товаров и услуг. Инфляционные ожидания сохраняются на повышенных уровнях. Высокими остаются темпы роста кредитования. Исходя из новых среднесрочных параметров бюджетной политики, снижение бюджетного стимула в ближайшие годы будет происходить медленнее, чем ожидалось ранее. В этих условиях требуется обеспечить дополнительное ужесточение денежно-кредитной политики для ограничения масштаба отклонения инфляции вверх от цели и ее возвращения к 4% в 2024 году.

Согласно обновленному прогнозу Банка России, по итогам 2023 года годовая инфляция сложится в диапазоне 7,0-7,5%. С учетом проводимой денежно-кредитной политики годовая инфляция снизится до 4,0-4,5% в 2024 году и будет находиться вблизи 4% в дальнейшем.

Отмечается, что принятое Банком России решение по ключевой ставке ускорит формирование денежно-кредитных условий, необходимых для сбалансированного роста кредитования и обеспечения устойчивых

дезинфляционных тенденций в экономике. Это в том числе означает, что в 2024 году проинфляционный эффект от более высокого бюджетного стимула на внутренний спрос будет компенсирован меньшим кредитным импульсом. В базовом сценарии Центробанк прогнозирует замедление темпов прироста требований банковской системы к экономике до 5-10% в 2024 году с 17-20% в 2023 году.

Оперативные данные ЦБ за третий квартал 2023 года свидетельствуют о том, что рост экономической активности происходит быстрее, чем банк ожидал в сентябре. В условиях высокого внутреннего спроса нарастает отклонение российской экономики вверх от траектории сбалансированного роста. Это усиливает устойчивое инфляционное давление в экономике.

Рост внутреннего спроса происходит за счет расширения частного спроса при сохранении государственного спроса на высоком уровне и ожидаемом дополнительном увеличении бюджетного стимула. Значительный рост прибыли компаний и позитивные деловые настроения, в том числе из-за бюджетных стимулов, поддерживают высокий инвестиционный спрос.

Расширение внутреннего спроса проявляется в том числе в сохранении повышенного спроса на импорт, что внесло существенный вклад в ослабление рубля с начала 2023 года. При этом оперативные данные по внешней торговле указывают на то, что импорт стабилизировался. В ближайшие кварталы спрос на импорт в рублевом выражении продолжит подстраиваться к уже принятым решениям по ключевой ставке.

Помимо внешних санкций на импорт, ключевое ограничение на стороне предложения в российской экономике связано с состоянием рынка труда. Согласно данным опросов предприятий, дефицит свободных трудовых ресурсов продолжает усиливаться. Безработица вновь обновила исторический минимум.

Следующее заседание совета директоров Банка России, на котором будет рассматриваться вопрос об уровне ключевой ставки, запланировано на 15 декабря 2023 года.

Напомним, 15 августа 2023 года ЦБ принял решение повысить ключевую ставку на 350 б.п. – до 12% годовых, 15 сентября ключевая ставка была повышена еще на 100 б.п. – до 13% годовых.

Источник: portnews.ru, 27.10.2023

РЖД: развивать инфраструктурные проекты при текущей ключевой ставке проблематично

Ключевая ставка повышена до 15%, а с учетом того, что нужно брать 5-летний кредит для развития инфраструктуры, процентная ставка теперь 17%+, рассказал сегодня на заседании в Совфеде первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Вадим Михайлов.

Такая процентная ставка для проектов инфраструктурных, которые либо близки к грани окупаемости, либо носят вообще некупаемый характер, не имеет никакого смысла», – заявил В. Михайлов.

Компания, добавил он, сегодня проводит работу с ВЭБ.РФ по льготному финансированию, которое возможно направить на развитие погранпереходов, экспортных коридоров или Центрального транспортного узла. Вместе с тем целесообразно при поддержке бюджета создать единый льготный инструмент для осуществления серьезных проектов с госучастием.

Источник: rzd-partner.ru, 31.10.2023

ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ

РЖД назвали стоимость расширения БАМа и Транссиба

Строительство вторых Северомуйского, Кузнецовского и Кодарского тоннелей и моста через Амур, которое позволит увеличить провозные мощности на Восточном полигоне до 255 млн тонн к 2032 году, обойдется существенно дешевле всего предшествующего расширения мощностей магистрали, следует из расчетов ОАО РЖД. Цена составит 14 млрд руб. на добавленный млн тонн грузопотока против 28 млрд руб. в рамках реализуемого сейчас второго этапа расширения и 52 млрд руб. следующей фазы стройки. Поэтому ОАО РЖД считает целесообразным строительство тоннелей. Но эксперты отмечают, что при улучшении обстановки на сети целевые показатели стройки следует перепроверить, поскольку может оказаться, что можно обойтись и без этих капиталоемких проектов. Об этом пишет Коммерсантъ.

Стоимость расширения БАМа и Транссиба с 197 млн до 210 млн тонн составляет 1556,7 млрд руб., или 52 млрд руб. на миллион добавленных тонн. Это следует из материалов к совещанию 26 октября у первого вице-преьера Андрея Белоусова («Ъ» видел документ). При этом удельная стоимость дальнейшего расширения до 255 млн тонн со строительством трех тоннелей и моста через Амур гораздо ниже – 14 млрд руб. на млн тонн, что также ниже

удельных расходов на вторую очередь расширения до 180 млн тонн, 28 млрд руб. на млн тонн. Абсолютные затраты на тоннели и мост – 622,2 млрд руб., следует из документа.

Расширение БАМа производится в три этапа. Первый завершен, второй заканчивается в 2024 году, далее должен последовать третий, который разбит на три подэтапа. Первый подэтап – увеличение провозной способности до 197 млн тонн под грузы Якутии, прежде всего Эльгинского угольного месторождения. Второй – до 210 млн тонн к 2030 году преимущественно под грузы Центральной России, Урала и Западной Сибири. Третий – до 255 млн тонн к 2032 году со строительством дублеров Северомуйского, Кузнецовского и Кодарского тоннелей и моста через Амур. Его предлагается реализовывать через механизм концессии или ЕРСФ-контракт (см. «Ъ» от 12 сентября).

Грузовой базой, по оценкам ОАО РЖД и Минтранса, БАМ-3 обеспечен: как сообщал «Ъ», в рамках расширения до 210 млн тонн (подэтап 3.2) погрузка будет возможна в объеме 332,6 млн тонн, а оценочный спрос составляет 537,2 млн тонн. Для подэтапа 3.3 (до 255 млн тонн) цифры составляют 384,5 и 552,5 млн тонн соответственно. Практически весь дополнительный спрос формируется за счет перевозок угля, преимущественно экспортных, и, в основном, из Кемеровской области.

В связи с относительно низкими удельными затратами на увеличение грузопотока в рамках третьего этапа ОАО РЖД сообщает, что «целесообразно дальнейшее развитие железнодорожной инфраструктуры под 255 млн тонн». В ОАО РЖД от комментариев отказались.

Источник «Ъ» в финансово-экономическом блоке правительства считает, что дальнейшего расширения БАМа и Транссиба не требуется до тех пор, пока не изменена тарифная модель ОАО РЖД.

Мощности магистрали, по его словам, увеличиваются исключительно под угольные грузы, но энергетический уголь как убыточный для ОАО РЖД груз следует с дороги убирать, вместо этого организовав в Кемеровской области мощности по обогащению угля, с тем чтобы повысить рентабельность экспорта при сокращении его тоннажа. Либо, говорит он, следует пересмотреть тарифную модель и резко повысить стоимость перевозки энергетического угля по железной дороге.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что сейчас адекватно оценить резервы провозной способности на Восточном полигоне трудно не только из-за того, что ведется активное строительство, но и потому, что динамическая модель загрузки инфраструктуры (ДМЗИ; подробнее см. «Ъ» от 24 марта и 11 сентября) пока недостаточно отлажена и транслирует узкие места на выгрузке на грузоотправителей, ограничивая отправку уже погруженных вагонов. С 2020 года оборот вагона существенно замедлился, и с

учетом дополнительных проблем с перегрузкой подъездных путей грузовладельцев, если проектировать мощности с учетом сегодняшнего положения дел без фокуса на параллельную технологическую оптимизацию и повышение эффективности взаимодействия с грузовладельцами, есть риски перерасхода средств и ошибок в приоритизации проектов капитального строительства. Целесообразно дожидаться, когда будет получен позитивный эффект от ДМЗИ, актуализировать провозные способности, которые сейчас сильно хуже, чем должны быть, и после этого актуализировать план. Некоторые капиталоемкие проекты, напоминает он, до сих пор под вопросом, поскольку, например, по Северомуйскому тоннелю-2 есть альтернативы – существенно менее дорогостоящие. Также господин Бурмистров отмечает, что к моменту начала реализации третьего этапа уже будет построена Тихоокеанская железная дорога (частные пути «Элси» от Эльгинского месторождения до побережья Охотского моря) и у правительства появится возможность сравнения и оценки эффективности ОАО РЖД как оператора строительства инфраструктурных объектов.

Источник: rzd-partner.ru, 30.10.2023

БАМ дешевет на мостах

Затратам на расширение Восточного полигона спланировали поэтапное снижение.

Строительство вторых Северомуйского, Кузнецовского и Кодарского тоннелей и моста через Амур, которое позволит увеличить провозные мощности на Восточном полигоне до 255 млн тонн к 2032 году, обойдется существенно дешевле всего предшествующего расширения мощностей магистрали, следует из расчетов ОАО РЖД. Цена составит 14 млрд руб. на добавленный млн тонн грузопотока против 28 млрд руб. в рамках реализуемого сейчас второго этапа расширения и 52 млрд руб. следующей фазы стройки. Поэтому ОАО РЖД считает целесообразным строительство тоннелей. Но эксперты отмечают, что при улучшении обстановки на сети целевые показатели стройки следует перепроверить, поскольку может оказаться, что можно обойтись и без этих капиталоемких проектов.

Стоимость расширения БАМа и Транссиба с 197 млн до 210 млн тонн составляет 1556,7 млрд руб., или 52 млрд руб. на миллион добавленных тонн. Это следует из материалов к совещанию 26 октября у первого вице-преьера Андрея Белоусова («Ъ» видел документ). При этом удельная стоимость дальнейшего расширения до 255 млн тонн со строительством трех тоннелей и

моста через Амур гораздо ниже – 14 млрд руб. на млн тонн, что также ниже удельных расходов на вторую очередь расширения до 180 млн тонн, 28 млрд руб. на млн тонн. Абсолютные затраты на тоннели и мост – 622,2 млрд руб., следует из документа.

Грузовой базой, по оценкам ОАО РЖД и Минтранса, БАМ-3 обеспечен: как сообщал «Ъ», в рамках расширения до 210 млн тонн (подэтап 3.2) погрузка будет возможна в объеме 332,6 млн тонн, а оценочный спрос составляет 537,2 млн тонн. Для подэтапа 3.3 (до 255 млн тонн) цифры составляют 384,5 и 552,5 млн тонн соответственно. Практически весь дополнительный спрос формируется за счет перевозок угля, преимущественно экспортных и в основном из Кемеровской области.

В связи с относительно низкими удельными затратами на увеличение грузопотока в рамках третьего этапа ОАО РЖД сообщает, что «целесообразно дальнейшее развитие железнодорожной инфраструктуры под 255 млн тонн». В ОАО РЖД от комментариев отказались.

Мощности магистрали, по его словам, увеличиваются исключительно под угольные грузы, но энергетический уголь как убыточный для ОАО РЖД груз следует с дороги убирать, вместо этого организуя в Кемеровской области мощности по обогащению угля, с тем чтобы повысить рентабельность экспорта при сокращении его тоннажа. Либо, говорит он, следует пересмотреть тарифную модель и резко повысить стоимость перевозки энергетического угля по железной дороге.

Правительство будет до 2025 года обдумывать транспортные коридоры в Китай

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что сейчас адекватно оценить резервы провозной способности на Восточном полигоне трудно не только из-за того, что ведется активное строительство, но и потому, что динамическая модель загрузки инфраструктуры пока недостаточно отлажена и транслирует узкие места на выгрузке на грузоотправителей, ограничивая отправку уже погруженных вагонов. С 2020 года оборот вагона существенно замедлился, и с учетом дополнительных проблем с перегрузкой подъездных путей грузовладельцев, если проектировать мощности с учетом сегодняшнего положения дел без фокуса на параллельную технологическую оптимизацию и повышение эффективности взаимодействия с грузовладельцами, есть риски перерасхода средств и ошибок в приоритизации проектов капитального строительства. Целесообразно дожидаться, когда будет получен позитивный эффект от ДМЗИ, актуализировать провозные способности, которые сейчас сильно хуже, чем должны быть, и после этого актуализировать план. Некоторые капиталоемкие проекты, напоминает он, до сих пор под вопросом, поскольку, например, по Северомуйскому тоннелю-2

есть альтернативы – существенно менее дорогостоящие. Также господин Бурмистров отмечает, что к моменту начала реализации третьего этапа уже будет построена Тихоокеанская железная дорога (частные пути «Элси» от Эльгинского месторождения до побережья Охотского моря) и у правительства появится возможность сравнения и оценки эффективности ОАО РЖД как оператора строительства инфраструктурных объектов.

Источник: kommersant.ru, 30.10.2023

Реконструкцию станции Северобайкальск завершили на БАМе в Бурятии

Реконструкция станции Северобайкальск на БАМе завершилась в Бурятии, сообщила пресс-служба Восточно-Сибирской железной дороги.

«Завершили реконструкцию станции Северобайкальск на БАМе. На станции смонтировали два дополнительных пути и удлинители два действующих. Обновленная инфраструктура позволит вмещать составы до 76 вагонов», – говорится в сообщении.

Также в рамках модернизации было уложено 10 новых стрелочных переводов, смонтировано 4,4 километра контактной сети, протянуто 168 километров новых линий СЦБ и связи, также установлены шумозащитные экраны общей протяженностью 1,5 тысячи метров. При этом в пресс-службе отметили, что на время реконструкции перевозочный процесс не прекращался.

«Станция работает на «цифре»: систему управления движением переключили с аналоговой на микропроцессорную. Результат: увеличили скорость рабочих процессов и повысили безопасность движения. Теперь можем дополнительно нарастить объем перевозок грузов в направлении Дальнего Востока», – подчеркнули в ВСЖД.

Источник: Iprime.ru, 31.10.2023

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

Михаил Мишустин: Товарооборот России по МТК «Север – Юг» за январь-сентябрь 2023 года вырос на 30%

Грузопоток России со странами Азии составляет более двух третей всего торгового оборота страны.

Товарооборот России по международному транспортному коридору (МТК) «Север – Юг» за январь-сентябрь 2023 года превысил прошлогодние показатели на 30%. Об этом заявил премьер-министр РФ Михаил Мишустин в своем видеообращении к участникам и гостям Международного таможенного форума (МТФ-2023). Стенограмма выступления опубликована на сайте правительства.

Он сообщил, что за семь месяцев 2023 года грузовой поток России со странами Азии увеличился почти на 50% по сравнению с аналогичным периодом 2022 года и составил 25 трлн рублей, «а это более двух третей нашего торгового оборота».

Говоря о расширении внешней торговли с дружественными странами, среди которых государства Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и СНГ, страны Ближнего Востока, Африки, Юго-Восточной Азии, Латинской Америки, премьер отметил, что «есть все возможности, чтобы нарастить грузооборот и выстроить удобные транспортно-логистические маршруты».

«Для реализации этих долгосрочных задач правительством принят ряд мер. Максимально упрощены таможенные процедуры... Совершенствуются и цифровые сервисы. Теперь почти все декларации подаются в электронной форме – через интернет. Практически 80% из них регистрируются автоматически, что избавляет предпринимателей от бумажной волокиты», – пояснил председатель правительства.

По его словам, необходимо продолжать сокращать сроки проведения таможенных операций и активнее внедрять решения на основе искусственного интеллекта, сформировать единую цифровую платформу.

Как писало ИАА «ПортНьюс», врио руководителя Федеральной таможенной службы (ФТС) России Руслан Давыдов на МТФ-2023 заявил, что таможенные органы практически исчерпали физические лимиты по ускорению операций, в связи с этим ведомство уже внедряет в работу элементы искусственного интеллекта. Однако, по мнению главы службы, цифровые технологии не могут полностью заменить вопросы развития инфраструктуры.

Источник: portnews.ru, 31.10.2023

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА

Болиды Ferrari впервые доставили к месту гонок «Формулы-1» по железной дороге

Компания CEVA Logistics занимается транспортно-логистическим обслуживанием итальянской автогоночной команды Scuderia Ferrari с 2022 г. В 2023 г. болиды и оборудование Scuderia Ferrari перевозят между 23 местами проведения гонок Гран-при, используя вместо воздушного транспорта морской и автомобильный транспорт.

На североамериканских этапах «Формулы-1» впервые в истории Scuderia Ferrari для доставки техники, размещенной в шести 53-футовых контейнерах, между Монреалем (Канада), Остином (штата Техас) и Лас-Вегасом (штата Невада) привлекли железнодорожных операторов. Суммарная протяженность маршрутов между этими городами составляет почти 6,5 тыс. км. По расчетам CEVA Logistics, вариант использования железных дорог и на участках последней мили – автомобильного транспорта обеспечивает сокращение выбросов углекислого газа на 90% по сравнению с перевозкой воздушным транспортом и на 32% – только автомобильным транспортом.

CEVA Logistics входит в состав французской группы CMA CGM – одного из крупнейших в мире морского контейнерного перевозчика.

Источник: cevalogistics.com, 30.10.2023 (англ. яз.)

Узбекистан планирует соединить Средний коридор с Трансафганским коридором

Узбекистан рассматривает возможность соединения Среднего транспортного коридора с Трансафганским для наращивания экспорта товаров из Азии в Европу. Об этом заявил министр транспорта Узбекистана Илхом Махкамов, выступая на Форуме Шелкового пути в Тбилиси.

«Узбекистан сейчас очень серьезно работает над тем, чтобы увеличить поток грузов через Трансафганский коридор. На сегодняшний день мы вместе с пакистанскими коллегами расширяем грузооборот через этот Трансафганский коридор. Динамика показывает, что мы в три раза увеличили грузооборот по сравнению с прошлым годом, однако связывание Трансафганского коридора со Средним, а затем с Европой, конечно же, является важным, и мы используем его», – сказал он.

Министр также выразил желание создать единую цифровую платформу для стран-участниц Среднего коридора в части таможенных и транспортных процедур. На его взгляд, это даст возможность еще больше ускорить товарооборот между государствами.

Транскаспийский международный транспортный маршрут (Средний коридор) пролегает через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию и далее в страны Европы. По нему осуществляются контейнерные перевозки с использованием железнодорожного и морского транспорта.

Источник: Advis.r.ru, 26.10.2023

Осенью у клиентов вырос спрос на перевозки по сети ОАО «РЖД» из Белоруссии

Осенью текущего года выросли отправки по ОАО «РЖД» продукции из Белоруссии через сухопутные перегоны на всей территории РФ (за исключением зоны ДФО). Соответственно на этих направлениях на одну пятую выросли ставки предоставления вагонов в сентябре по сравнению с августом.

Прежде всего, повышенная активность отправок вагонов из Белоруссии отмечена в северо-западном направлении. В частности, всплеск спроса в сентябре по сравнению с началом лета отмечен в сторону калининградского анклава. Однако в сентябре активизировались также и поставки с заадресацией на юг.

Подробный анализ ставок операторов, спроса на вагоны, рынка их производства и ремонта содержится в исследовании «Ставки и грузовые вагоны», выпуски которого выходят ежемесячно в формате pdf и распространяется по подписке.

Источник: rzd-partner.ru, 30.10.2023

Единая информационная среда повысит пропускную способность портов

Для этого нужно вовлечь в цифровизацию процессов всех участников: от стивидоров до таможенников

Формирование единого информационного пространства для морских перевозчиков, стивидорных компаний, ОАО «РЖД» и контролирующих органов позволит увеличить пропускную способность портов Владивостока. Об

этом рассказал первый заместитель начальника Владивостокской таможни Константин Пономарев.

«Если мы будем работать в одной информационной среде, то, как минимум, на сутки мы еще сократим нахождение товаров в порту и, соответственно, на 10-15% это может дать прирост пропускной способности», – сказал представитель таможенной службы.

Он отметил, что цифровизация процессов в портах Владивостока уже запущена, включая документооборот, но пока она охватывает не все сферы.

«Нужно максимально связать все процессы – от прибытия до момента вывоза, со всеми контролирующими органами. Мы проводили совещание на базе Владивостокского торгового порта. Были внесены предложения и ходатайства о рассмотрении. Пока – на текущий момент вопрос рассматривается – на базе информационной системы порта создать единое информационное пространство. Для нас сейчас это самое актуальное», – подчеркнул представитель Владивостокской таможни.

Источник: prim.rbc.ru, 30.10.2023

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

Двухэтажки на рельсах

1 ноября 2013 г. в рейс отправился первый двухэтажный поезд Федеральной пассажирской компании (ФПК) сообщением Москва – Адлер. С тех пор двухэтажки стали завоевывать у путешественников все большую популярность. К их 10-летию мы нашли 10 интересных фактов.

1. Когда появились

Двухэтажные вагоны с вентиляцией и отоплением появились в России в начале XX века. Как и в наши дни, тогда их выпускали на Тверском вагоностроительном заводе. Однако массовым видом транспорта двухэтажки тогда не стали.

2. Сколько прошел

27 млн километров прошел за 10 лет двухэтажный поезд № 103/104 Москва – Адлер, который в 2013 г. отправился в первый рейс. Это почти 675 «поездок» по экватору. За это время он перевез около 5 млн пассажиров.

3. Поезд высоких достижений

Двухэтажные составы сыграли большую роль в перевозках пассажиров во время зимней Олимпиады в Сочи, Кубка конфедераций, чемпионата мира по

футболу FIFA. Например, во время мундиала в 2018 г. они совершили более 200 рейсов.

4. Какие направления

Двухэтажки курсируют по 20 направлениям: из Москвы – в Санкт-Петербург, Казань, Воронеж, Брянск, Петрозаводск, а из Северной столицы – в Адлер, Кострому и др.

Скоро двухэтажными станут фирменный поезд № 102/101 «Премиум» Москва – Адлер, а также поезда № 43/44 Москва – Имеретинский курорт и № 71/72 Москва – Чебоксары.

5. Самый протяженный маршрут

Он среди двухэтажек у фирменного поезда № 35/36 «Северная Пальмира» сообщением Санкт-Петербург – Адлер (2442 км).

6. Самый короткий маршрут

Из Москвы в Брянск (379 км) – у двухэтажных фирменных скоростных поездов № 737-742 «Иван Паристый».

7. В книге рекордов

В 2015 г. двухэтажный поезд с местами для сидения Москва – Воронеж вошел в Книгу рекордов России как «круглогодично действующий регулярный поезд дальнего следования с самым большим количеством пассажирских мест». С начала курсирования он перевез уже около 5 млн пассажиров.

8. 10 месяцев = 10 млн

В этом году, с января по октябрь, двухэтажными поездами путешествовали более 10 млн пассажиров. Это на 11% больше, чем за 10 мес. 2022 г.

9. Быстрее, выше, удобнее!

С 2013 г. пассажиры смогли оценить удобство двухэтажных вагонов купе, СВ и ресторанов. В 2015-м появились вагоны с местами для сидения, в 2021-м – вагоны нового уровня комфорта с более плавным ходом и увеличенным пространством на верхних полках 2-го этажа. В таких вагонах есть душевые кабины, беспроводные зарядки, а еще – детское купе в ярком дизайне. Недавно появился двухэтажный вагон бистро.

10. Туристические двухэтажки

Первым туристическим двухэтажным поездом в 2021 г. стала «Байкальская сказка». Вскоре с двухэтажными вагонами начал курсировать еще один турпоезд – «В Карелию».

Генеральный директор ФПК В. Пястолов:

- Двухэтажные поезда очень популярны: за 10 лет в них путешествовали порядка 54 млн пассажиров. Сегодня каждый 10-й билет оформляется именно в двухэтажные вагоны. Благодаря повышенной вместимости таких поездов

больше людей могут совершать в них поездки, особенно в популярные даты в направлении южных курортов.

На сегодняшний день в нашем парке 858 современных двухэтажных вагонов, до конца 2023 года ожидается поставка 63, а в следующем году мы планируем приобрести еще 159.

Справочно:

Самый современный двухэтажный купейный вагон и вагон-бистро можно будет увидеть на ВДНХ на выставке-форуме «Россия» с 4 ноября 2023 г. по 12 апреля 2024 г.

Каждый 10-й билет оформляется в двухэтажные поезда.

Источник: aif.ru, 01.11.2023

СвЖД начала продажу билетов на зимние рейсы ретропоезда «Уральский экспресс»

Свердловская железная дорога (СвЖД) начала продажу билетов на туристические маршруты «Уральский экспресс» и «Вечерний Екатеринбург». Как сообщили в пресс-службе СвЖД, билеты можно купить за 120 дней до отправления.

Ретропоезд «Уральский экспресс» состоит из легендарных локомотивов, в том числе на паровой тяге. Вагоны оформлены по эскизам начала XX века.

Поезд будет останавливаться на следующих пунктах: Шувакиш, Верхняя Пышма Музей, Шувакиш Туристический. «Вечерний Екатеринбург» – кольцевой маршрут «Уральского экспресса».

Источник: kommersant.ru, 27.10.2023

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Лизинговая компания Railpool открыла подразделение во Франции

Лизинговая компания Railpool создала новую дочернюю компанию Railpool France, чтобы расширить свое присутствие на растущем рынке аренды подвижного состава в этой стране.

Ранее в этом году Railpool подписала с производителем Alstom контракт на сумму 260 млн евро на поставку 50 многосистемных электровозов Traction Universal, которые, как ожидается, будут допущены к эксплуатации во Франции к концу первой половины 2025 г.

Отмечается, что конкурент Railpool, Akiem, фактически является монополистом на рынке лизинга электровозов во Франции, в которой наблюдается дефицит локомотивов Alstom Prima.

Railpool уже владеет четырьмя локомотивами Traxx, допущенными к эксплуатации в этой стране. Все они сданы в лизинг бельгийскому грузовому оператору Lineas, который также арендует небольшое количество локомотивов линейки Traxx у Alpha Trains.

В настоящее время Railpool работает в 19 европейских странах, содержа парк из 500 локомотивов и 148 пассажирских вагонов, их общая расчетная стоимость составляет 2,1 млрд евро.

Представители Railpool заявили, что в настоящее время компания является вторым по величине арендодателем электровозов в Европе и крупнейшим в Германии, а также единственной компанией по лизингу подвижного состава, предлагающей «поистине полный спектр услуг от одного поставщика».

Сама Railpool владеет шестью предприятиями по техническому обслуживанию подвижного состава и складом, на котором хранится более 4000 различных запчастей на сумму 25 млн евро. Благодаря наличию сети ремонтных мастерских компаний-партнеров в Европе, техническим специалистам и круглосуточной горячей линии, Railpool обеспечивает непревзойденную эксплуатационную готовность подвижного состава.

Источник: railjournal.com, 26.10.2023 (англ. яз.)

На севере Германии пустили контактно-аккумуляторные поезда FLIRT Akku



Рис. 1. Поезд FLIRT Akku

На железнодорожной сети федеральной земли Шлезвиг-Гольштейн введены в регулярную эксплуатацию 12 контактно-аккумуляторных поездов FLIRT Akku (рис. 1) производства компании Stadler. Первый поезд начал перевозить пассажиров 1 октября 2023 г. на участке Киль-Главный – Киль-

Оппендорф, а 22 октября 2023 г. еще 11 поездов FLIRT Akku появились на маршруте Киль – Любек – Люнебург. Эти маршруты обслуживает пассажирский оператор erixx Holstein, который уже получил 14 поездов. Еще 12 составов будут поэтапно переданы этому оператору до конца февраля 2024 г.

Контактно-аккумуляторные поезда будет также эксплуатировать пассажирский оператор nordbahn, их начнут вводить в эксплуатацию в декабре 2023 г.

Весной 2024 г. компания Stadler должна завершить поставку всех 55 контактно-аккумуляторных поездов, заказанных транспортным объединением NAH.SH земли Шлезвиг-Гольштейн. К этому времени приступит к работе депо, которое Stadler строит в Регенсбурге.

Поезда FLIRT Akku с низким уровнем пола будут курсировать по сети маршрутов, обслуживающих города, которые расположены преимущественно в регионе между Гамбургом и границей с Данией. Для подзарядки тяговых аккумуляторов компания DB Netz – оператор инфраструктуры железных дорог Германии (DB) – выполнила работы по островной электрификации двух коротких (до 5 км) участков и отдельных станционных путей. Всего таким образом созданы семь пунктов подзарядки с электрифицированными путями общей протяженностью около 11 км.

Двухвагонные поезда FLIRT Akku с 123 местами для сидения и зонами для размещения велосипедов, детских колясок и инвалидных кресел рассчитаны на скорость движения до 160 км/ч.

Новый подвижной состав приходит на смену дизель-поездам и позволит исключить выбросы примерно 26 тыс. т углекислого газа ежегодно

Источник: zdmira.com, 27.10.2023

БЧ прорабатывает обновление парка моторвагонного подвижного состава

Беларусь: Об этом сообщает Sputnik со ссылкой на члена Постоянной комиссии Палаты представителей по вопросам экологии, природопользования и чернобыльской катастрофы Игоря Хлобукина.

Он указал, что «Белорусским железным дорогам» (БЧ) требуются более 90 новых дизель-поездов и 53 электропоезда. Предполагается обновить парк в течение 10-11 лет, Минтранс Беларуси ищет источники финансирования.

Как указал Хлобукин, уже есть предложения от российских игроков, а также от «Штадлер-Минск». При этом ранее головная швейцарская Stadler заявляла об остановке своего производства в Беларуси и планах возобновить его после снятия санкций. В последние годы именно Stadler была основным

поставщиком моторвагонного подвижного состава для БЧ, выпустив за 2011-2022 годы суммарно 22 электропоезда разных модификаций на базе платформы FLIRT. Также 3 дизель-поезда ДПЗ в 2014 году для БЧ поставила польская Pesa.

Источник: rollingstockworld.ru, 31.10.2023

Локомотивостроители поборются за Восточный полигон

Обновление модельного ряда до 2030 года затронет линейку электровозного и тепловозного парков.



Рис. 2. Грузовой магистральный тепловоз 3ТЭ28

Сегодня одной из новинок является грузовой магистральный тепловоз 3ТЭ28 (рис. 2), разрабатываемый Брянским машиностроительным заводом (БМЗ; входит в ТМХ) для развития тяжеловесного движения на БАМе.

Тем временем СТМ работает над грузовым тепловозом 2ТЭ35А, который также найдет применение на Байкало-Амурской магистрали. Вывод этого локомотива в серию может произойти в 2024 году. Кроме того, в 2027-м ТМХ планирует сертифицировать тепловоз 2ТЭ30 (предусмотрена также модификация 2ТЭ30Г). Эти машины могут пополнить парк, приписанный к локомотивным эксплуатационным депо Новый Ургал и Тында.

Как отмечал источник, близкий к РЖД, для перевозчика важно, чтобы между двумя главными изготовителями локомотивной техники в стране, СТМ и ТМХ, была конкуренция.

В 2026 году для Восточного полигона должен быть разработан новый грузовой электровоз переменного тока 2ЭС9. Сегодня основу магистрального электровозного парка составляют локомотивы серии «Ермак» (2ЭС5К, 3ЭС5К).

Источник: rzd-partner.ru, 30.10.2023

Новая версия Ласточки завершает приемочные и сертификационные испытания

В ноябре электропоезд ждет приемка межведомственной комиссией и сертификация.

Тягово-энергетические и динамико-прочностные испытания новой модели скоростного электропоезда «Ласточка» серии ЭС104 проводились на экспериментальном кольце ВНИИЖТа в Щербинке. На скоростном полигоне в Белореченске завершена проверка воздействия ЭС104 на пути, в том числе в кривой радиусом 350 м и на стрелочные переводы. Кроме того, во Всероссийском научно-исследовательском институте гигиены транспорта проведены санитарные и химические испытания подвижного состава.

«Испытания нового скоростного поезда «Ласточка» вышли на финишную прямую. Модель ЭС104 продемонстрировала соответствие заявленным показателям и техническому заданию. После сертификации поезда завод перейдет к поставкам нового подвижного состава заказчику», – сообщил генеральный директор завода «Уральские локомотивы» Олег Спаи.

Поезд ЭС104 в основной составности – 5-вагонный. Он имеет ряд отличий от предыдущей модификации «Ласточки» ЭС2Г с импортными комплектующими.

Источник: rzd-partner.ru, 27.10.2023

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Федеральное управление общественного транспорта ФТА предлагает внести правки в регламент, затрагивающий обучение специалистов в сфере безопасности (США)

Федеральное управление общественного транспорта (ФТА) запрашивает обратную связь по предложениям, вносящим изменения в регламент по обучению и сертификации персонала, отвечающего за безопасность на общественном транспорте (PTSCPT).

Изменения предложены на основе действующих требований к обучению специалистов в сфере безопасности, работающих в администрациях по управлению общественным транспортом. Это позволит адаптировать программу обучения ФТА к меняющимся потребностям отрасли.

Источник: progressiverailroading.com, 27.10.2023 (англ. яз.)

Долгожданное правило, касающееся железнодорожных регистрирующих устройств

В октябре Федеральная администрация железных дорог (FRA) опубликовала окончательное правило, требующее установки устройств записи изображений, направленных внутрь и наружу, на всех головных локомотивах пассажирских поездов, обеспечивающих регулярные междугородние железнодорожные пассажирские или пригородные перевозки.

Согласно этому Окончательному правилу, все ведущие локомотивы должны иметь камеры, направленные внутрь и наружу, которые во время движения будут захватывать и сохранять видео- и аудиоданные за последние двенадцать (12) часов. Правило предусматривает, что данные должны содержаться в защищенном от сбоев модуле памяти, но добавляет, что FRA рассмотрит предложения, позволяющие хранить данные в облаке, при условии, что они защищены и хранятся на дополнительном устройстве локомотива, для создания оптимальной избыточности и защиты данных.

Правило также рассматривает установленные на локомотивах записывающие устройства на пассажирских локомотивах как «устройства безопасности» в соответствии с существующими федеральными правилами техники безопасности, запрещающими их манипулирование или вывод из строя.

У агентств есть время до октября 2027 года, чтобы модернизировать существующие локомотивы и соответствовать новому требованию. Начиная с 12 октября 2024 года, любая система записи изображений локомотивов, установленная на новых, восстановленных или существующих головных локомотивах пассажирских поездов, должна соответствовать указанным требованиям настоящего Правила, и любое новое пригородное или пассажирское железнодорожное сообщение должно будет немедленно соответствовать этим требованиям.

Мы внимательно изучаем это правило, чтобы дать рекомендации нашим клиентам междугородних и пригородных железных дорог. Ниже приведены несколько вопросов и ответы на них.

Влияет ли новое правило на грузовые железнодорожные перевозки?

– Нет, правило распространяется только на пассажирские железнодорожные перевозки и поставщиков пригородных железнодорожных услуг.

У меня уже есть записывающие устройства, обращенные внутрь и наружу; нужно ли их заменять?

– Да, скорее всего, Правило включает множество новых требований и технических спецификаций, включая качество изображения и надлежащее

хранение/передачу данных. Правило позволяет агентствам представлять спецификации существующего оборудования, если указанное оборудование соответствует стандартам, указанным в Правиле.

Существует ли процедура утверждения?

– Да, FRA описывает процесс утверждения, который должны пройти все пригородные и пассажирские железнодорожные перевозчики. Заявка должна быть подана в FRA и одобрена FRA.

Может ли ОЛП одобрить продукты поставщиков?

– Нет, FRA будет рассматривать заявки только от поставщиков железнодорожных услуг напрямую.

Должны ли данные храниться на аварийном устройстве?

– Нет, FRA предоставляет процесс, который позволяет агентствам использовать продукты, хранящие данные в облаке или каком-либо другом месте. Однако в процессе утверждения агентство должно предоставить полный анализ и продемонстрировать, как данные будут безопасно передаваться и храниться, а также предусмотреть непредвиденные обстоятельства для многочисленных ситуаций, чтобы гарантировать, что данные останутся доступными.

Как долго я должен соблюдать требования?

– Для существующих локомотивов или существующего сервиса у организаций есть время до 12 октября 2027 года, чтобы выполнить требования.

– Для новых локомотивов или нового сервиса, или при установке новых камер, обращенных внутрь/наружу, они должны соответствовать новым Правилам и спецификациям, начинающимся 12 октября 2024 года.

– У агентств есть время до 12 января 2024 года, чтобы применить и сертифицировать существующее оборудование.

Отличается ли это от процесса выработки правил, который начался в 2019 году?

– Процесс нормотворчества был начат в 2019 году и должен был быть завершен в результате применения формулировок, включенных в пакет инфраструктурных мер, принятый в 2022 году.

В течение многих лет мы обучали транспортные агентства и власти преимуществам видеонаблюдения – как для оператора, так и для пассажира.

Благодаря нашей технологии операторы могут использовать бортовое подключение локомотива к Интернету в качестве основы для цифровых систем видеонаблюдения высокого разрешения и программного обеспечения для управления видео, обеспечивая мощное и полностью реализованное решение для обеспечения безопасности.

Системы видеонаблюдения на базе IP позволяют сохранять видеозапись на борту и автоматически выгружать ее, когда транспортное средство

находится в пределах досягаемости защищенного сигнала Wi-Fi на станции или депо. Это сводит к минимуму необходимость отправки персонала на борт для извлечения жестких дисков.

«Когда происходят инциденты, крайне важна возможность доступа к точной видеозаписи», прокомментировал Габриэль Дж. Лопес-Берналь, президент Icomera в США. «К счастью, системы видеонаблюдения становятся все более совершенными, и предоставление этим системам возможности передавать изображения, аудио и данные по беспроводной сети с движущегося транспортного средства помогает быстрее, адекватнее и активнее реагировать на инциденты».

Источник: railway-usa.com, 31.10.2023

Британская служба по расследованию железнодорожных происшествий: столкновение пассажирских поездов рядом с Солсбери в 2021 г. в основном было вызвано погодными условиями

Британская служба по расследованию железнодорожных происшествий (RAIB) опубликовала отчет с рекомендациями по результатам расследования серьезного происшествия двухлетней давности, в котором столкнулись два пассажирских поезда. Инцидент произошел 31 октября 2021 г. в Солсбери на юго-западе Англии. Привели к этому различные факторы – неудовлетворительные характеристики сцепления поверхности колеса и рельса, работа тормозной системы, плохая видимость и погодные условия, листья на пути и т.п.

В своем отчете RAIB дала ряд рекомендаций, большинство из них адресованы оператору инфраструктуры Network Rail, остальные – оператору подвижного состава (Great Western Railway), лизинговой компании, которой принадлежат поезда (Porterbrook) и технической фирме, занимающейся перегонном пассажирских вагонов (Rail Operations Group).

Отмечается, что поезд компании South Western Railway, следовавший из вокзала Лондон-Ватерлоо в Хонитон, проехал на запрещающий сигнал и столкнулся с параллельно идущим составом с маршрутом следования Портсмут – Бристоль (компания Great Western Railway) на скорости более 80 км/ч на пересечении путей неподалеку от железнодорожного тоннеля. В результате два вагона каждого поезда сошли с рельсов, составы перед полной остановкой проехали еще какое-то расстояние. Госпитализация потребовалась 13 пассажирам и одному железнодорожнику. К счастью, более серьезного

столкновения с поездом, следовавшим в противоположном направлении, удалось избежать менее чем за минуту.

По словам представителей RAIB, «машинист поезда 1L53 [Лондон – Хонитон] начал торможение, но недостаточно рано при приближении к запрещающему сигналу». Более длинному тормозному пути также поспособствовало низкое сцепление, связанное с наличием листьев (Network Rail не успела провести очистку) на головке рельса. Ситуация усугубилась морозящим дождем, типичным для Великобритании. Другим фактором стала неэффективная подготовка машинистов к работе в условиях низкого сцепления. После происшествия возникли дополнительные неполадки: например, пассажиры не могли эффективно эвакуироваться из-за заклинивших дверей.

После аварии компания Network Rail пересмотрела свои практики подготовки персонала, занимающегося обслуживанием инфраструктуры. В дополнение, были пересмотрены протоколы реагирования на сообщения о низком уровне сцепления на том или ином участке. Был пересмотрен ряд стандартов. В то же время, оператор South Western Railway внес правки в инструктаж машинистов, затрагивающий работу в осенний период.

RAIB рекомендует Network Rail пересмотреть процессы, стандарты и руководящие документы, касающиеся:

- управления рисками падения листьев на рельсы с низким уровнем сцепления;
- обучения и квалификации персонала в сфере контроля роста растительности;
- мер реагирования на ситуации с низким сцеплением;
- управления процессами очистки железнодорожных станций;
- оценки рисков проезда на запрещающий сигнал в условиях низкого сцепления;
- проектирования систем управления движением поездов и автоблокировки.

В свою очередь, оператору подвижного состава South Western Railway рекомендуется пересмотреть практики обучения машинистов в части выявления и сообщения об участках с низким сцеплением.

Источник: railtech.com, 31.10.2023 (англ. яз.)

Число погибших при столкновении поездов на юге Индии достигло 13 человек, ранены более 50

Число погибших при столкновении поездов на юге Индии возросло до 13 человек, ранения получили более 50. Об этом со ссылкой на представителей местных властей сообщил телеканал NDTV.

Четверо пострадавших находятся в тяжелом состоянии. Не исключено, что число жертв трагедии может возрасти.

Ранее сообщалось о 10 погибших и 25 пострадавших.

Источники телеканала в железнодорожной отрасли сообщили, что катастрофа произошла «в результате человеческой ошибки». По их данным, машинист не увидел вовремя зеленый сигнал светофора и не привел в движение состав, после чего в него врезался следовавший за ним другой скорый поезд. При ударе три вагона сошли с рельсов. В то же время телеканал ранее отмечал, что поезд совершил остановку из-за обрыва воздушного кабеля.

Власти объявили о денежных компенсациях семьям погибших. После аварии движение поездов на юге Индии было нарушено – отменены 18 рейсов, более 20 перенесены.

Железнодорожные катастрофы, в результате которых погибают десятки людей, регулярно происходят в южноазиатской республике. Их причиной становятся человеческий фактор или технические неисправности составов. В начале июня в восточном штате Одиша столкнулись три поезда, погибли 280 человек. В министерстве железных дорог Индии тогда заявили, что причиной катастрофы стал сбой в системе электронной блокировки, регулирующей интервалы движения поездов.

Источник: rzd-partner.ru, 30.10.2023

Железная дорога Norfolk Southern внедряет инспекционные порталы на базе ИИ



Рис. 3. Цифровой инспекционный портал на основе ИИ

Североамериканская железная дорога первого класса Norfolk Southern разворачивает на своей сети цифровые порталы на основе ИИ для инспектирования движения грузовых поездов (рис. 3). Аппаратные средства для порталов разработаны Институтом технических исследований штата Джорджия (GTRI), программное обеспечение – группами специалистов Norfolk Southern по обработке данных, искусственному интеллекту и механическим системам.

Завершить размещение более 10 цифровых инспекционных порталов на сети Norfolk Southern протяженностью более 31 тыс. км планируется до конца 2024 г. Порталы оборудованы работающими синхронно 24-мегапиксельными фотокамерами и системами подсветки. С их помощью получают более 1000 изображений для каждого вагона, дающих круговой (360 град) обзор для последующей оценки. Скорость движение поезда при проследовании портала может составлять до 110 км/ч. Камеры установлены таким образом, чтобы выявлять в том числе дефекты, которые трудно обнаружить при визуальном осмотре в стационарных условиях.

Для анализа изображений используется ИИ. Специалисты Norfolk Southern разработали 38 алгоритмов глубокого машинного обучения и уже используют их на участках с наиболее высокой интенсивностью движения. Эти алгоритмы продемонстрировали высокую точность и крайне малое число случаев ложного срабатывания. Проанализированные данные передаются в центр управления перевозками железной дороги, где информацию изучают эксперты, принимающие решения о ремонтных мероприятиях. Критические дефекты помечаются как требующие неотложного вмешательства.

Первый инспекционный портал на основе ИИ был внедрен рядом со станцией Литония в штате Огайо, где грузовые поезда следуют примерно ежедневно.

Источник: zdmira.com, 30.10.2023

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

Разногласия на железных дорогах Великобритании могут продлиться ещё 6 месяцев

Затянувшийся отраслевой спор, от которого страдают британские железные дороги, не проявляет никаких признаков ослабления. Профсоюз железнодорожников, моряков и транспортников (RMT) получил ещё один шестимесячный мандат на проведение забастовки. Это знаменует собой

четвертое успешное голосование RMT, укрепляющее их решимость в продолжающемся национальном железнодорожном споре. Профсоюз в первую очередь отстаивает гарантии занятости, методы работы и оплату труда.

RMT снова превзошел юридические пороги, установленные для действий профсоюзов. Крупнейший профсоюз железнодорожной отрасли получил голоса более чем 20 тыс. членов из 14 компаний, эксплуатирующих железные дороги. Каждая из этих компаний добилась явки свыше 50%, причем подавляющее большинство членов проголосовало «за» дальнейшую забастовку. В целом, около 90% членов проголосовали за продолжение забастовок при явке 63,6%.

Мик Линч, генеральный секретарь RMT, поблагодарил членов за предоставление четкого мандата для будущих забастовок, подчеркнув их стремление к урегулированию путем переговоров вопросов рабочих мест, оплаты труда и условий. Профсоюз рассматривает этот результат как весомое подтверждение их подхода к спору, утверждая, что он предоставляет им значительные промышленные рычаги влияния на переговорах с Rail Delivery Group (RDG).

Группа компаний RDG выразила свое стремление разрешить спор, признав пагубное воздействие, которое он оказал на пассажиров, персонал и предприятия, зависящие от железнодорожных перевозок по всей стране. Профсоюзы по-прежнему скептически относятся к уровню прямого участия RDG, заявляя, что правительство Великобритании действует таким образом, чтобы связать руки переговорной команде RDG. Однако представитель RDG призвал руководство профсоюза рассмотреть представленное предложение, которое включает гарантии занятости и повышение заработной платы до 13% для самых низкооплачиваемых работников.

Правительство, обладающее контрактными полномочиями в отношении компаний, эксплуатирующих поезда, теперь сталкивается с ключевым решением, позволяющим RDG представить пересмотренное предложение, чтобы продвинуться к разрешению спора. Однако RMT ясно дал понять, что, если нового предложения не поступит, они готовы продолжать забастовку, чтобы защитить средства к существованию своих членов. Предыдущие действия оказались очень эффективными в нанесении ущерба сети пассажирских железных дорог – тактика, которая привела к выраженному разочарованию путешествующей публики.

Тем не менее, RMT получил минимум 40% голосов «за» среди всех тех, кто участвовал в голосовании в каждой отдельной компании, эксплуатирующей поезда (ТОС), что подчеркивает глубину поддержки RMT.

Источник: railtech.com, 30.10.2023 (англ. яз.)

За 4 года холдинг РЖД направил на развитие отраслевых университетов 6 млрд рублей

За четыре года существования Программы взаимодействия ОАО «РЖД» с отраслевыми университетскими комплексами компания направила на их развитие порядка 6 млрд руб. Обновлённая редакция документа будет принята в ноябре и укрепит сотрудничество.

В Академии водного транспорта РУТ (МИИТ) 30 октября под председательством министра транспорта Виталия Савельева и главы Минобрнауки Валерия Фалькова состоялось совместное заседание коллегий двух ведомств. Участники встречи – представители власти, компаний, высших учебных заведений – обсудили особенности подготовки кадров для отрасли.

«Наша страна выходит на колоссальные объёмы обновления транспортной инфраструктуры, неуклонно растут грузооборот и пассажирские перевозки, оптимизируются существующие и выстраиваются новые логистические маршруты. Отрасли нужны высококвалифицированные специалисты», – подчеркнул Виталий Савельев.

По словам Валерия Фалькова, вузы должны уметь достаточно быстро трансформировать образовательные программы и оперативно реагировать на потребности рынка труда.

ОАО «РЖД» как крупнейший работодатель страны заинтересовано в подготовке профессионалов. Почти четыре года назад совместно с Минтрансом была утверждена программа взаимодействия холдинга с университетскими комплексами железнодорожного транспорта. И, как подчеркнул на заседании заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов, программа доказала свою востребованность и необходимость в вопросе подготовки высококвалифицированных специалистов. За это время компания вложила в развитие вузов порядка 6 млрд руб. «Сейчас пришло время по-новому взглянуть на то, как будет выглядеть система обучения специалистов для железнодорожной отрасли. Мы разработали новую редакцию программы, которая предусматривает усиление ряда направлений взаимодействия, в том числе создание новых траекторий обучения и образовательных программ. Кроме того, мы по-новому посмотрели на железнодорожные специальности, сформировали предложения по обновлению перечня для высшего образования», – сказал Дмитрий Шаханов. По его словам, подписание программы запланировано во время Транспортной недели, которая пройдёт 11-17 ноября.

Источник: gudok.ru, 31.10.2023

В РСО сообщили о намерении студотрядов участвовать в строительстве Северо-Сибирской железной дороги

Российские студенческие отряды намерены участвовать в прокладке Северо-Сибирской железной дороги, вопрос создания которой поручил проработать президент РФ Владимир Путин. Об этом сообщил заместитель председателя правления общероссийской общественной организации «Российские студенческие отряды» (РСО) Алексей Потейко.

«Там, где стройка, там студенческие отряды. И сейчас позиция руководства РЖД – давать место для работы студентам, причем не только со структурными подразделениями. Если Северо-Сибирская железная дорога будет строиться, студенты однозначно будут привлекаться», – сказал Потейко.

Он отметил, что квалификация студенческих отрядов растет. По итогам лета они перевыполнили на объектах Восточного полигона намеченный летний план – на некоторых территориях до 10%. «Мы даже нагнали на участке, который летом пострадал в связи с размытием. Выпало пять суток работ, но объемы на лето были перевыполнены», – подчеркнул зампред РСО.

Потейко также сообщил, что РСО также планируют привлечь в 2024 году к модернизации Восточного полигона РЖД около 4 тыс. студентов, что в 1,6 раза больше показателя этого года. «В прошлом году было 1,3 тыс. студентов, привлеченных на Восточном полигоне, в этом – 2,5 тыс. На следующий стоит задача перешагнуть порог в 4 тыс. студентов», – сказал он.

Зампред РСО добавил, что предприятия РЖД уже приглашают некоторых студентов остаться на этом проекте после выпуска из университета. «Сегодня БАМ – это кузница для РЖД и возможность для студентов транспортных вузов пройти настоящую практику. Здесь стык труда и современных технологий. Ребята прикладывают свою руку к изменению транспортной инфраструктуры», – подытожил Потейко.

Как ранее сообщил ТАСС председатель исполнительного комитета участвующей в проработке проекта межрегиональной ассоциации регионов СФО «Сибирское соглашение» Геннадий Гусельников, концепцию магистрали планируют представить летом 2024 года на Петербургском международном экономическом форуме.

Ранее Путин поручил кабмину совместно с правительством Кемеровской области, Российской академией наук и РЖД рассмотреть возможность строительства Северо-Сибирской железнодорожной магистрали.

Модернизация Восточного полигона Российских железных дорог ведется по поручению президента РФ. В результате расширения Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей к 2024 году предполагается увеличить

пропускную способность железных дорог в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока до 180 млн тонн грузов в год.

Источник: tass.ru, 26.10.2023

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

РЖД внедрит автоматизированную систему допуска подвижного состава на сеть

В ОАО «РЖД» в рамках программы развития средств диагностики подвижного состава до 2035 года намерены автоматизировать системы контроля и диагностики в пунктах передачи вагонов (КПП). Система диагностики стационарного типа сможет контролировать порядка 70 параметров узлов и деталей подвижного состава. Опытный образец будет установлен и протестирован в рамках проекта «Цифровая железнодорожная станция» на станции Челябинск-Главный.

Кроме КПП в разработке находится опытный образец системы контроля состояния вагонов при их выходе из ремонта (КПВР). Такое оборудование позволит проверять элементы подвижного состава по 110 параметрам.

Ежегодно в ОАО «РЖД» поступает на внеплановый ремонт около 1,3 млн грузовых вагонов. За январь-июнь 2023 года основными причинами отцепок стали неисправности колесных пар (более 303 тысяч случаев), кузова (более 173 тысяч случаев) и тележки вагона (более 101 тысяч случаев). Всего за указанный период было отремонтировано 659 тыс. вагонов.

Источник: wagon-cargo.ru, 30.10.2023

За счет цифрового двойника количество отказов поездов Ласточка на МЦК снизится до 60%

В 2024 году должна быть разработана прескриптивная система диагностики (ПСД), обеспечивающая удаленный мониторинг технического состояния электропоезда ЭС2Г. Это предусмотрено внедрением системы управления движением поездов в автоматическом режиме на Московском центральном кольце.

Ранее был проведен анализ статистики отказов, на основе чего составлена матрица и разработаны цифровые двойники подсистем и узлов электропоезда.

ПСД обеспечит прогнозирование возможности эксплуатации и принятия решения о движении ЭС2Г при применении беспилотных технологий ведения поездов. При этом снижение количества отказов электропоезда на линии, как ожидается, составит до 60%, времени простоя на ремонтных позициях – до 40%.

Участниками проекта являются ВНИИЖТ, НИИАС, «Сколтех», «НПО САУТ».

На днях заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Олег Тони сообщил, что с начала эксплуатации МЦК перевезено около 1 млрд пассажиров. Кольцо позволило разгрузить транспортную систему Москвы. На 20% стали свободнее станции метро Кольцевой линии, на 18% – Таганско-Краснопресненской, на 20% – Сокольнической. На 20% разгружены Ленинградский и Ярославский вокзалы, на 30% – Казанский, на 40% – Курский.

Ежесуточно по МЦК курсируют 211–242 пар поездов в зависимости от того, будний или выходной день. Московское центральное кольцо интегрировано со всеми 10 направлениями Московской железной дороги.

Источник: rzd-partner.ru, 30.10.2023