



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

**ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

№48/ДЕКАБРЬ 2023

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	5
Новые правила доступа перевозчиков к ж/д инфраструктуре вступят в силу с сентября 2024 г.	5
Постановление от 28 ноября 2023 года №2000: Правительство сократило срок предоставления лицензий на пассажирские железнодорожные перевозки	5
МИД: Прекращено действие соглашения с Украиной о железнодорожном транспорте	6
ВС подтвердил решение о недействительности одностороннего отказа Siemens обслуживать поезда.....	7
Минтранс поддержит сокращение плеча ж/д перевозки угля для обеспечения объектов ЖКХ.....	8
РЖД: Правительство РФ пока не поддержало проект строительства крупных инженерных сооружений на БАМе за счет создания концессии	9
Порядок проведения обязательных предрейсовых, предсменных и обязательных послерейсовых, послесменных медосмотров работников железнодорожного транспорта ..	9
У Минэнерго свои планы на мощности Восточного полигона	10
Немецкое антимонопольное ведомство приветствует идею разделить Deutsche Bahn на 2 компании	11
Эксперт: шансы принятия нового законопроекта о повышении безопасности на железнодорожном транспорте США становятся все ниже	12
Transnet получит поддержку государства.....	14
Пакистан ужесточает правила перевозки удобрений	14
В Латвии предложили разобрать железную дорогу в Россию.....	15
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА.....	16
Расходы на НИОКР в странах Евросоюза увеличились на 6,3% в 2022 году	16
Сенат Франции предостерегает от введения новой модели финансирования железнодорожной инфраструктуры	17
Maersk вложит более 500 млн долл. в расширение своей инфраструктуры в Юго-Восточной Азии.....	18
В Германии нашли виновного в хаосе на железных дорогах после снегопада	19
Тарифы на грузовые железнодорожные перевозки проиндексировали	20
Тарифы на пассажирские перевозки ФПК проиндексировали.....	21
Грузы пришлось не ко дворам	22
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ.....	24
Восточный полигон пошел на разгон.....	24
Дегтярев поручил за 3 года локализовать производство стройматериалов для БАМа и Транссиба	26

Основные параметры III этапа развития Восточного полигона планируется определить к середине декабря	27
ТРАНСПОРТНЫЙ ПОЛИГОН «СЕВЕР-ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ	29
До 20 млн тонн грузов в год увеличится пропускная способность коридора Север-Юг	29
РЖД удвоили объем грузовых перевозок по МТК «Север-Юг» с начала 2023 г.	30
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА	32
Union Pacific откроет новый интермодальный терминал в Финиксе.....	32
FESCO и морской контейнерный терминал SP-ITC (Вьетнам) рассчитывают нарастить грузоперевозки между Россией и ЮВА.....	32
Рабочая группа УрФО и Минстроя разрабатывает проект железнодорожного маршрута из России в Китай.....	34
Китайские автомобили добираются до Урала мультимодально	34
ОАО «РЖД» призвали грузоотправителей активнее ехать на недозагруженных экспортных направлениях	35
РЖД тестируют перевозку мини-контейнеров	35
Петербургский экспедитор разработал схему перевозки ТБД в 40-футовых контейнерах.	36
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ	36
SNCF и Air France запускают еще 8 маршрутов по схеме Train + Air	36
Оператор RegioJet выиграл крупный тендер на региональные перевозки в Чехии	37
Таиланд: на новой монорельсовой линии Pink в Бангкоке продлен период бесплатного проезда до 2 января 2023 г.	38
Возобновлено движение пассажирских поездов между Сербией и Венгрией после восьмилетнего перерыва.....	39
Новая высокоскоростная железная дорога Северная Македония - Сербия	39
В новом графике БЖД предусмотрены поезда в Минеральные Воды и Нижний Новгород	40
РЖД начинают бесплатные перевозки блокадников.....	41
Эксперты: поездка на «Сапсане» на Новый год обойдется дороже, чем перелет	41
Грузовой железнодорожный транспорт в Саратове вынесут за пределы города	42
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ	43
Поставка нового пассажирского подвижного состава постройки Alstom для железных дорог Дании задерживается до 2027 г.....	43
ERA сертифицировало новые вагоны для ночных поездов Nightjet.....	44
CAF построит электропоезда для Филиппин	44
SBB Cargo: систему автоматического опробования тормозов допустили к эксплуатации .	45
Лизинговая компания ELL закупит у Siemens до 200 локомотивов Vectron	45

Alstom выиграла крупнейший в истории Португалии тендер на поставку электропоездов	46
Alstom открыла испытательный и технологический центр в шведском Вестеросе	47
Более 50% производств грузовых вагонов для североамериканского рынка находится в Мексике	47
Завод «Аллегро» готов начать серийное производство колес для грузовых вагонов	48
Завод «Свитанок» планирует увеличить производство железнодорожных комплектующих более чем на 30%.....	48
Объем производства подвижного состава в России за январь-октябрь 2023.....	49
Новочеркасский электровозостроительный завод в 2023 году инвестировал в новое оборудование более 3,5 млрд рублей	49
«Уральские локомотивы» представили новый редуктор для электропоездов.....	50
Электропоезд ЭП2ДМ стал лауреатом премии «Приоритет – 2023»	51
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	53
Инвестиции для развития Индийских железных дорог.....	53
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ	53
SPL Powerlines в Великобритании внедрит технологию геозонирования	53
В Австрии начнут использовать дроны для осмотра пути.....	54
ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА	55
Переговоры провалились – Германию ожидают новые забастовки транспорта	55
Забастовки железнодорожников Великобритании продолжаются и теперь затрагивают Северную Ирландию.....	57
Выставка об истории развития железных дорог в России открылась в Кирове	58
Железные дороги в поиске кадров	60
ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ	62
Великобритания: прогресс, достигнутый в ходе реализации программы цифровизации магистрали Восточного побережья	62
У ведущей российской TOS появился новый функционал для работы на ж/д фронте.....	64
Полный переход на отечественное ПО в жд машиностроении ожидается после 2028 г.....	65
РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ	66
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	66
Замена дизельной тяги (Германия).....	66

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Новые правила доступа перевозчиков к ж/д инфраструктуре вступят в силу с сентября 2024 г.

Обновленные правила недискриминационного доступа (ПНД) перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования должны вступить в силу с 1 сентября 2024 года. Об этом сообщили журналистам в секретариате первого вице-премьера РФ Андрея Белоусова, передает ТАСС.

«Необходимость изменений связана с новой экономической ситуацией и перераспределением грузопотоков. Представленная на обсуждение редакция правил недискриминационного доступа взята за основу. Все предложения, озвученные на заседании, будут проработаны. Планируется, что итоговый документ начнет действовать с 1 сентября 2024 года», – процитировали Белоусова в секретариате по итогам заседания президиума правительственной комиссии по транспорту, где рассматривались изменения, которые необходимо внести в ПНД, в целях обеспечения равного доступа грузоотправителей к услуге по перевозке.

Источник: rzd-partner.ru, 30.11.2023

Постановление от 28 ноября 2023 года №2000: Правительство сократило срок предоставления лицензий на пассажирские железнодорожные перевозки

Правительство продолжает работу по оптимизации и автоматизации процессов разрешительной деятельности, чтобы сделать такие процедуры максимально быстрыми и удобными. С 1 сентября 2024 года срок предоставления лицензий на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом будет сокращён в два раза – с 10 до 5 рабочих дней. Постановление об этом подписал Председатель Правительства Михаил Мишустин.

Документом также предусматривается расширение видов электронной подписи, которые можно использовать при подаче заявления о предоставлении такой лицензии через портал госуслуг. В частности, добавляется возможность использования усиленной неквалифицированной электронной подписи и

простой электронной подписи.

Работа ведётся в рамках проекта по оптимизации и автоматизации процессов в сфере разрешительной деятельности, который стартовал в августе 2021 года. В проекте принимают участие 43 федеральных органа власти и 2 госкорпорации. С тех пор предпринимателям для получения разрешений и лицензий, за которые ответственны участники проекта, достаточно подать электронное заявление на портале госуслуг без необходимости сканировать и прикладывать большое количество документов. Уполномоченный орган проверяет сведения и соответствие заявителя установленным требованиям с использованием ведомственных информационных систем. В результате бизнес получает разрешения без прохождения длительных процедур и предоставления дополнительных документов.

Реализация проекта позволяет снимать административные барьеры и снижать издержки бизнеса. С его помощью сроки выдачи лицензии в среднем сокращены в три раза – с 45 до 15 рабочих дней, других разрешений – с 43 до 23 рабочих дней. Количество документов для получения лицензии уменьшилось в среднем с 10 до 5, для получения других разрешений – с 8 до 5.

«Мы упростили процедуру получения разрешительных документов, перевели её в цифровой вид. Сам сервис сделали максимально удобным и интуитивно понятным для предпринимателей. Чтобы пользоваться им, не нужны специальные знания или навыки. При этом мы не снижали регуляторные требования, только сократили сроки, убрали лишние документы, которые и так есть у ведомств. Теперь госорганы обмениваются данными в цифровом виде», – отметил Заместитель Председателя Правительства – Руководитель Аппарата Правительства Дмитрий Григоренко. Подписанным документом внесены изменения в постановление Правительства от 31 декабря 2020 года №2417.

Источник: advis.ru, 30.11.2023

МИД: Прекращено действие соглашения с Украиной о железнодорожном транспорте

Министерство иностранных дел России сообщило о прекращении действия 14 ноября соглашения с Украиной о координации деятельности железнодорожного транспорта. Соответствующее сообщение опубликовано 29 ноября на портале правовой информации.

Документ был подписан правительствами России и Украины 14 мая 1993 года в Москве.

Согласно документу, предполагалась координация сторон в вопросе выработки тарифной политики для привлечения дополнительных транзитных грузопотоков. Предусматривалось, что возникающие задолженности стороны добровольно погашают в течение 30 дней путем перечисления средств на банковские счета.

Предполагалось, что РФ и Украина заключат дополнительные соглашения в сфере сохранения технологических связей между железнодорожными перевозчиками, установления ответственности за нарушение параметров перевозок и приобретения и ремонта подвижного состава и иной техники.

Также документ включал в себя положения о сотрудничестве в области научно-технической политики на железнодорожном транспорте и обучения инженеров и иных работников массовых профессий железнодорожного транспорта.

Источник: rnr.ru, 29.11.2023

ВС подтвердил решение о недействительности одностороннего отказа Siemens обслуживать поезда

Верховный суд России отказал Siemens Aktiengesellschaft (Германия) и ООО «Сименс Мобильность» в пересмотре решения судов нижестоящих инстанций, признавших недействительным одностороннее расторжение Siemens Mobility GmbH договора с ОАО «РЖД» о техническом обслуживании и наладке 294 электропоездов, а также об обязанности выполнять договорные обязательства.

В определении на сайте суда сказано, что «доводы кассационных жалоб не подтверждают наличие оснований для рассмотрения дела в судебном заседании Судебной коллегии Верховного суда Российской Федерации и пересмотра обжалуемых судебных актов, поскольку не позволяют сделать вывод о том, что при рассмотрении дела допущены нарушения норм материального права и (или) норм процессуального права, приведшие к судебной ошибке существенного и непреодолимого характера».

Девятый арбитражный апелляционный суд 13 июня оставил в силе решение Арбитражного суда Москвы, который 22 марта по иску ОАО «РЖД» признал недействительным одностороннее расторжение Siemens Mobility GmbH договора, заключенного 7 сентября 2011 года, о техобслуживании и наладке 294 электропоездов, а также об обязанности выполнять договорные обязательства. Кассационный суд 24 августа подтвердил

это решение.

В начале мая 2022 года Siemens объявил о прекращении бизнеса в России. Компания начала процедуру прекращения своей производственной и операционной деятельности. Также Siemens сообщил, что разрывает с 13 мая 2022 года с РЖД сервисные контракты, включая обслуживание «Сапсанов».

Источник: interfax.ru, 27.11.2023

Минтранс поддержит сокращение плеча ж/д перевозки угля для обеспечения объектов ЖКХ

Министерство транспорта поддерживает позицию ОАО «РЖД» по сокращению плеча перевозки угля для обеспечения объектов ЖКХ, сообщил на «круглом столе» по развитию БАМа и Транссиба в Совете Федерации директор департамента госполитики в области ж/д транспорта Минтранса Александр Федорчук, передает Интерфакс.

«Есть совершенно четкая статистика, когда сегодня в рамках обеспечения ТЭЦ, имея под боком угольные разрезы, мы увеличиваем на миллионы тонн перевозки из Кузбасса в угольные регионы Дальнего Востока. Есть соответствующее поручение, Минэнерго этим вопросом сейчас занимается, подбирает соответственно те разрезы, которые по качеству и маркам угля подходят», – сказал он.

«По котельным еще один нюанс скажу, для нас это критично, и для грузоотправителей должно быть на повестке – чем ближе уголь мы будем брать для наших котельных, тем больше мы угля на экспорт из Кузбасса, Хакасии и иных удаленных регионов сможем увезти», – подчеркнул Федорчук.

«Мы как Минтранс коллег из РЖД категорически поддерживаем с точки зрения сокращения плеча перевозки», – заявил он.

По словам Федорчука, Китай хорошо покупает российский уголь на восточной части через порты, но не везет его через всю страну, передавая по стыкам. «Не как у нас. Мы везем через всю страну, даже котельные наши обеспечиваем, не только на экспорт», – подчеркнул он.

Источник: rzd-partner.ru, 05.12.2023

РЖД: Правительство РФ пока не поддержало проект строительства крупных инженерных сооружений на БАМе за счет создания концессии

Об этом заявил сегодня заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Андрей Макаров, выступая на круглом столе «О потенциале, перспективах модернизации и росте пропускной и провозной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей для целей стратегического развития РФ».

«Пока вариант концессии при рассмотрении в правительстве не прошел, тем не менее мы с коллегами из «Бамтоннельстроя» прорабатываем вариант отсроченного платежа для того, чтобы он с Газпромбанком, консорциумом банков договорился, инвестировал на первом этапе в строительство этих ИСО. Там срок строительства варьируется от 3 до 8 лет – длинные достаточно деньги», – сказал А. Макаров.

По его словам, тоннелестроители готовы вложить банковские средства при условии, что РЖД потом, на горизонте 10 лет после завершения строительства, будут их, с учетом процентов, возвращать с прибыли за счет перевозки грузов.

Напомним, для того, чтобы довести провозную способность Восточного полигона к 2033 году до 255 млн т ежегодно, нужно дополнительно возвести 4 крупных инженерных сооружения: мост через Амур у Комсомольска, Кодарский, Кузнецовский и Северомуйский тоннели.

На эти цели планируется привлечь порядка 470 млрд руб.

Источник: rzd-partner.ru, 05.12.2023

Порядок проведения обязательных предрейсовых, предсменных и обязательных послерейсовых, послесменных медосмотров работников железнодорожного транспорта

С 1 апреля 2024 года вступит в силу новый порядок проведения обязательных предрейсовых, предсменных и обязательных послерейсовых, послесменных медосмотров работников железнодорожного транспорта.

Медосмотры проходят работники, осуществляющие деятельность, непосредственно связанную с движением поездов и маневровой работой, по профессиям из соответствующего перечня профессий работников железнодорожного транспорта, утвержденного Приказом Минтранса от 17 июля 2023 года N 253.

Предусмотрено, что работодатель обеспечивает, в частности:

– отстранение работника от рейса (смены) на основании медицинского

заклучения, сформированного медицинским работником, по результатам проведенного предрейсового медицинского осмотра;

– направление работника на медицинское освидетельствование на состояние опьянения при выявлении у него признаков алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения (при положительных или отрицательных результатах исследования выдыхаемого воздуха на наличие алкоголя), выявленных медицинским работником по результатам проведения предрейсового медицинского осмотра или послерейсового медицинского осмотра.

Признается утратившим силу аналогичный Приказ Минтранса от 12 января 2021 года N 4.

Настоящий приказ вступает в силу с 1 апреля 2024 года и действует до 1 марта 2030 года.

Источник: rplbg.com, 30.11.2023

У Минэнерго свои планы на мощности Восточного полигона

Ведомство активно включилось в работу над новой версией правил недискриминационного доступа.

Минэнерго надеется увеличить поставки нефтепродуктов на восток по железной дороге, сообщает «ТАСС» со ссылкой на замминистра энергетики РФ Евгения Грабчака. – Мы до сих пор ведем дебаты с коллегами из РЖД, Минтранса в рамках рабочей группы у первого вице-премьера РФ Андрея Белоусова. Мы надеемся, что и по углю мы получим прирост, и, что самое главное, по нефтепродуктам в восточном направлении получим прирост, – отметил он в Совете Федерации на заседании круглого стола о развитии провозной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей.

В Минэнерго активно обсуждают новую версию правил недискриминационного доступа (ПНД). – Также мы ведем дебаты по вводу новой версии ПНД, где вывоз нефтепродуктов тоже достаточно в низком приоритете находится. С одной стороны, нужно везти уголь для котельных Дальнего Востока. С другой стороны, мы помним все топливные проблемы на Дальнем Востоке со светлыми нефтепродуктами, которые периодически возникают ввиду того, что 75% поставщиков топлива, светлых нефтепродуктов для внутреннего потребления Дальнего Востока – это поставщики с европейской части, с Волги. Здесь есть проблема, с которой мы сейчас вместе с Минтрансом, с РЖД работаем, – подытожил замминистра. Обновленная

редакция ПНД может ступить в силу в сентябре 2024 года, сообщили ранее в аппарате первого вице-преьера РФ Андрея Белоусова. Напомним, ПНД были введены в 2003 году, однако в мае 2020 года в них были внесены правки, позволяющие распределять между различными грузами дефицитные возможности инфраструктуры – прежде всего Восточного полигона.

Источник: logirus.ru, 05.12.2023

Немецкое антимонопольное ведомство приветствует идею разделить Deutsche Bahn на 2 компании

Мнение, что Deutsche Bahn следует разделить на две отдельные компании – одну для инфраструктуры и одну для перевозок, получает все большую поддержку. Федеральное антимонопольное ведомство Bundeskartellamt также приветствует эту идею. Данная инициатива рассматривается как решение растущей обеспокоенности по поводу того, что Deutsche Bahn нарушает принципы честной конкуренции из-за своей структуры и существующей практики распределения средств.

«Больше конкуренции в сфере железнодорожного транспорта – это благо», – заявил Андреас Мундт, глава (президент) Bundeskartellamt. Он также отметил, что «у Deutsche Bahn есть много изощренных способов препятствовать конкуренции», и это следует исправить. По его мнению, разделение компании – это шаг в правильном направлении.

Это не первый раз, когда ведомство Bundeskartellamt и Deutsche Bahn конфликтуют. В июне прошлого года антимонопольный орган резко раскритиковал Deutsche Bahn, заявив, что компания использует свое ключевое положение на рынке для ограничения конкуренции со стороны третьих сторон. Один из основных аспектов критики касался того факта, что Deutsche Bahn не обменивается данными о загруженности линий – их можно было бы использовать, например, для более эффективного планирования расписания операторами железнодорожного транспорта.

По мнению Bundeskartellamt, отсутствие прозрачности в данном случае порождает недобросовестную конкуренцию и может нанести ущерб как пассажирским, так и грузовым перевозкам. Что касается грузовых перевозок, компании уже довольно давно жалуются на непредсказуемость и отсутствие обратной связи от Deutsche Bahn в периоды задержек в движении (даже если задержки прогнозируются заранее).

Источник: railfreight.com, 29.11.2023 (англ. яз.)

Эксперт: шансы принятия нового законопроекта о повышении безопасности на железнодорожном транспорте США становятся все ниже

Судьба законопроекта о повышении безопасности на железнодорожном транспорте США в последние недели 2023 г. становится все более туманной: в Конгрессе откладывают его рассмотрение и принятие, ссылаясь на более важные проблемы и «моральную усталость» законодателей противоборствующих партий от переговоров и уступок в отношении того или иного закона. Об этом говорит бывший работник Министерства транспорта США, который теперь возглавляет консалтинговую фирму.

«Суть в том, что на данный момент маловероятно, что мы увидим какой-либо законопроект в данной сфере в этом году. А следующий год – год выборов – также выглядит довольно бесперспективно», – говорит Лорен Смит, президент Skyline Police Risk Group, вышеупомянутой консалтинговой фирмы, специализирующейся на цепочке поставок. Ранее Смит работал заместителем помощника министра транспорта США по политике.

В результате нашумевшего схода с рельсов поезда железной дороги I класса Norfolk Southern 3 февраля этого года в штате Огайо (населенный пункт Ист-Палестайн) члены Конгресса постарались быстро разработать законопроект, направленный на предотвращение подобных происшествий в будущем. Не смотря на отсутствие травм и жертв, около 20 вагонов с химикатами разгерметизировались, и их содержимое попало в окружающую среду. Через несколько дней после происшествия власти и Norfolk Southern решили выпустить воздух из пяти вагонов-цистерн, содержащих винилхлорид, опасаясь, что вагоны могут взорваться из-за сопутствующих химических реакций. Данное мероприятие встревожило местное население, которое теперь опасается снижения качества воздуха.

Среди законопроектов в Конгрессе, которые изначально имели некоторую поддержку, был Акт о безопасности на железнодорожном транспорте (Rail Safety Act), он был представлен делегацией Сената (верхней палаты Конгресса) от Огайо, Пенсильвании (т.е. регионов, которые затронула катастрофа в Ист-Палестайн) и других штатов. Профильный комитет Сената одобрил его еще в мае (пусть в основном и по партийной линии демократов), при этом сенаторы-республиканцы выразили протест по поводу потенциальных затрат на соблюдение новых требований, а также включения в законопроект положения, регламентирующего минимальную численность поездных (локомотивных) бригад.

Однако с тех пор данный закон так и не обсуждался, и по нему не проводилось голосование. Среди прочего, другие положения акта включали: повышение качества экипировки местных служб экстренного реагирования;

требование использовать больше напольных датчиков для обнаружения дефектов; расширение перечня химикатов, к которым должны применяться повышенные требования безопасности; ограничение скорости движения поездов, перевозящих большие объемы легковоспламеняющихся жидкостей через населенные пункты; требование уведомлять власти штатов о типах поездов, перевозящих опасные грузы, а также о частоте их следования; запрет для железных дорог на установление ограничения по времени осмотра поездов с опасными грузами; повышение штрафа за нарушение регламентов безопасности на железнодорожном транспорте со 100 тыс. до 10 млн долл.

Согласно одному из официальных представителей Конгресса США Мори Мюллеру, срок голосования по тому или иному законопроекту решает лидер большинства в Сенате демократ Чак Шумер. Представители Шумера не дают никаких комментариев по этому акту, и вряд ли в последние 3 недели работы Конгресса в этом году ему будет уделено внимание.

Полноценное голосование Сената по этому закону в декабре маловероятно и по другим причинам, говорит Смит. Например, приоритет отдается тем законопроектам, имеющим крайний срок рассмотрения, включая дефицит бюджета или приостановку работы правительства.

В дополнение, «есть еще несколько факторов, которые заставляют и демократов, и республиканцев игнорировать этот закон»: администрация Байдена ведет свою деятельность по внесению изменений в действующие регламенты, в том числе и по вопросу минимальной численности поездной бригады. Исходя из этого президент не слишком заинтересован в подписании акта (иначе избиратели будут думать, что его администрация плохо работает), добавил Смит. К тому же, затрагиваются интересы профсоюзов, что потенциально может повлиять на количество голосов в Сенате.

Другой вызов связан с большинством республиканцев в Палате представителей США (нижней палате Конгресса): они могут представить свой собственный законопроект, который существенно отличается от варианта Сената, где большинство составляют демократы.

Также на ситуацию влияет и тот факт, что Национальный совет по безопасности на транспорте (NTSB) пока еще не выпустил финальный отчет о вышеупомянутом происшествии в штате Огайо, и именно на это ссылаются многие члены Конгресса на вопросы о приостановлении рассмотрения законопроекта о безопасности на железнодорожном транспорте. К тому же, у них есть и другие проблемы: приостановка деятельности правительства, адаптация законотворческой деятельности в связи с избранием нового спикера Палаты представителей и т.п. «В верхней и нижней палате Конгресса могут решать одновременно только один вопрос, – говорит Смит. – В свете последних событий у обеих партий наблюдается некоторая моральная усталость. Так что

это вполне естественно, что законодатели отодвигают проблему безопасности железных дорог на второй план».

Источник: freightwaves.com, 29.11.2023 (англ. яз.)

Transnet получит поддержку государства

Правительство Южно-Африканской Республики приняло решение оказать финансовую поддержку национальному железнодорожному оператору Transnet в виде государственной гарантии по кредитной линии в размере 47 млрд рэндов (около 2,49 млрд долл. США), из которых 22,8 млрд рэндов необходимы для обслуживания имеющихся долговых обязательств. Правительство не рассматривает вариант прямых инвестиций и уверено в достаточности принимаемых мер для ускорения реализации плана реформирования Transnet.

Transnet играет ключевую роль в экономике страны, отвечая за работу морских портов и грузовые железнодорожные перевозки. При этом оператор сталкивается с систематическими проблемами, в том числе со сложностями в управлении активами и незаконной деятельностью на своей сети.

Transnet изучает возможности продажи непрофильных активов, сокращения текущих затрат, а также поиска альтернативных моделей финансирования содержания инфраструктуры и обслуживания подвижного состава, в том числе за счет проектного финансирования, создания концессий и совместных предприятий.

Источник: zdmira.com, 05.12.2023

Пакистан ужесточает правила перевозки удобрений

В правительстве Пакистана заявили о необходимости строгого соблюдения правил предельной нагрузки при транспортировке удобрений и других товаров, пишет Fertilizer Daily со ссылкой на эксклюзивный отчет AKD Research. Данная мера соответствует международным стандартам, установленным Всемирным банком и направленным на предотвращение человеческих жертв и минимизацию потерь товаров и порчи объектов инфраструктуры. Правоохранительные органы будут более строго следить за запретом для транспортных средств на перевозку по дорогам, шоссе и автомагистралям грузов, превышающих установленные законом ограничения по весу.

В отчете отмечается, что более строгое соблюдение предельной нагрузки на ось может привести к увеличению транспортных расходов для производителей удобрений на 4000 рупий за тонну. Несмотря на принимаемые меры, Консультативный совет производителей удобрений Пакистана (FMPAC) пока не заявлял о росте цен на продукцию в стране. Однако представители FMPAC выражают обеспокоенность потенциальным транспортным дефицитом карбамида из-за постепенного внедрения режима осевой нагрузки. Они опасаются, что это может нарушить цепочку поставок удобрений в пиковые периоды, и выступают за поэтапное внедрение новых правил начиная с января 2024 года.

Не смотря на опасения, правительство страны приняло решение обеспечить соблюдение режима осевой нагрузки на всех автомагистралях Пакистана начиная с 15 ноября 2023 года. Местные торговые органы прогнозируют, что стоимость грузовых перевозок может возрасти, поскольку режим снижает грузоподъемность одного грузовика, что потребует увеличения количества грузовиков для перевозки того же объема товаров. Это также может привести к увеличению времени погрузки и разгрузки, увеличению платы за простой для импортируемых товаров, таких как уголь и удобрения.

Источник: advis.ru, 04.12.2023

В Латвии предложили разобрать железную дорогу в Россию

Депутат Рижской городской думы Марис Мичеревскис предложил разобрать железную дорогу в Россию. Об этом пишет NRA.

Мичеревскис заявил, что желает прекратить перевозки российских товаров через Латвию. Также он опасается возможного начала военного конфликта с Россией.

«Железную дорогу в Россию надо разобрать, если нет другого пути. Это также укрепило бы обороноспособность в случае возможного нападения России», – заявил депутат в разговоре с изданием.

По его мнению, подобный жест поможет Латвии продемонстрировать, что стране не нужно ничего от России.

Заместитель директора департамента корпорации «Латвийская железная дорога» Патрик Маркевичс в беседе с журналистами ответил, что вопрос прекращения транспортного сообщения с Россией является компетенцией Европейского союза (ЕС). Также он отметил, что ЕС не вводил подобных санкций против железнодорожных компаний России и Белоруссии.

Ранее министр иностранных дел Эстонии Маргус Цахкна объяснил

готовность страны закрыть границу с Россией гибридными атаками. Он выразил солидарность с решением Финляндии закрыть пункты пропуска на российской границе.

Источник: lenta.ru, 05.12.2023

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Расходы на НИОКР в странах Евросоюза увеличились на 6,3% в 2022 году

С 2012 г. эти расходы увеличились на 48,5%.

В 2022 г. расходы стран Евросоюза на научные исследования и опытно-конструкторские работы (НИОКР) выросли на 6,3% и достигли 352 млрд евро.

Об этом свидетельствуют данные статистического управления ЕС (Eurostat).

За последние 10 лет, начиная с 2012 г., эти расходы увеличились на 48,5%.

Однако доля расходов на НИОКР от ВВП в 2022 г. снизилась до 2,22% с 2,27% в 2021 г.

Основная часть расходов (66% общей суммы – 233 млрд евро) пришлась на бизнес, в то время как государственные расходы составили 11% (37 млрд евро).

Наибольшая интенсивность научно-исследовательской и опытно-конструкторской работы в 2022 г. отмечена в:

Бельгии (3,44% ВВП),

Швеции (3,4%),

Австрии (3,2%),

Германии (3,13%).

Самые низкие показатели были зафиксированы в:

Румынии (0,46% ВВП),

Мальте (0,65%)

Латвии (0,75%).

Источник: neftegaz.ru, 06.12.2023

Сенат Франции предостерегает от введения новой модели финансирования железнодорожной инфраструктуры

Чтобы обеспечить инвестиции в железнодорожную инфраструктуру Франции в размере 300 млн евро, правительство этой страны собирается заключить новый финансовый контракт, что может поставить национальную железнодорожную компанию SNCF в трудное положение. Сенат Франции предупреждает, что использование данной финансовой модели может привести к повышению цен на железнодорожные билеты.

Во Франции железнодорожная инфраструктура постепенно приходит в негодность. Год назад президент SNCF Жан-Пьер Фаранду оценил инвестиционные потребности отрасли в 100 млрд евро на 15 лет. В феврале этого года профильный комитет при Министерстве транспорта Франции (Conseil d'orientation des infrastructures) выпустил отчет по управлению инфраструктурой: в нем указано на необходимость дополнительно выделять на модернизацию железных дорог 2 млрд евро в год. Тогда же премьер-министр Франции Элизабет Борн анонсировала инвестиции в железнодорожную инфраструктуру в размере 100 млрд евро, средства будут направлены на расширение и обновление сети.

В этом контексте французское правительство взяло на себя обязательство постепенно увеличить сумму контракта с оператором инфраструктуры SNCF Réseau до 4,5 млрд евро к 2027 г., включая ежегодное увеличение на 1 млрд евро на восстановление путей и 500 млн евро на модернизацию посредством внедрения новых технологий железнодорожной сигнализации. Ожидается, что новый контракт будет подписан осенью 2024 г., сообщает Le Figaro. В результате общий годовой объем инвестиций в модернизацию железнодорожной инфраструктуры составит 1,5 млрд евро. И хотя этот факт кажется положительным для французских железных дорог, остается вопрос: откуда взять эти средства?

Увеличение бюджета будет обеспечено за счет «роста распределения прибыли оператора пассажирских перевозок SNCF Voyageurs», как указано в отчете комиссии Сената Франции по финансам. В 2024, 2025 и 2026 г. SNCF будет в той или иной степени финансово обеспечивать эту инициативу. Дополнительные 300 млн евро, выделенные SNCF Réseau, не будут получены напрямую от французского правительства, а вместо этого будут взяты из дивидендов, выплачиваемых SNCF государству, ее единственному акционеру.

По данным издания Le Figaro, ожидается, что этот подход сохранится в течение следующих двух лет, а решение ожидается до 2027 г. Технически эти финансовые взносы SNCF в свою дочернюю компанию SNCF Réseau будут проходить через совместный фонд, финансируемый 60% прибыли от SNCF

Voyageurs и ее дочерних компаний – Keolis и Geodis.

Однако Сенат предостерегает от внедрения подобной модели, т.к. она может повлиять на цены на билеты. И в официальных отчетах власти отрицают любую возможность использования исключительно SNCF для финансирования этой инициативы.

«Тем не менее, государство не скрывает своего намерения переложить финансирование инфраструктуры на плечи самой SNCF», – заявили представители Сената Франции Мари-Клер Каррер-Же и Эрве Морей. Сенаторы считают эту финансовую инициативу рискованной, особенно потому, что неясно, сможет ли SNCF в одиночку нести это финансовое бремя. И хотя национальная железнодорожная компания в настоящее время находится в хорошем финансовом положении, ее представители сообщают, что «еще слишком рано оценивать нашу платежеспособность в течение следующих нескольких лет». По данным официального СМИ Сената, Public Sénat, именно SNCF Voyageurs может полностью профинансировать модернизацию инфраструктуры для SNCF Réseau.

Сообщается, что сенаторы также считают эту модель финансирования несправедливой, особенно в контексте либерализации железнодорожного транспорта. Они подчеркивают, что SNCF Voyageurs может быть вынуждена к 2027 г. профинансировать до половины инвестиций на инфраструктурные работы на сети, которой пользуется как данный оператор пассажирских перевозок, так и другие частные компании-конкуренты.

Источник: railtech.com, 04.12.2023 (англ. яз.)

Maersk вложит более 500 млн долл. в расширение своей инфраструктуры в Юго-Восточной Азии

Датская группа компаний A.P. Moller-Maersk (Maersk) объявила об инвестиционном проекте стоимостью более 500 млн долл. В течение трех лет средства будут вкладываться в расширение инфраструктуры группы в цепочке поставок, чтобы превратить регион Юго-Восточной Азии (ЮВА) в перевалочный центр международного значения. Инвестиции Maersk будут направлены на улучшение качества работы подразделения логистики и услуг, развитие подразделений группы морских перевозок и терминалов. Ожидается, что реализация проекта создаст рабочие места для местных жителей, повысит эффективность автоматизации и расширит имеющуюся сеть Maersk в регионе.

Maersk будет инвестировать в расширение складских и распределительных площадей до 50% по всему региону: к 2026 г. площади

хранения в Малайзии, Индонезии, Сингапуре и на Филиппинах возрастут почти на 480 тыс. м².

Одним из заметных объектов инвестиций называется порт Танджунг Пелепас (Малайзия), который станет интегрированным логистическим центром с мультимодальным сообщением. Кроме того, предполагается увеличение складских мощностей Maersk в сингапурском аэропорту Чанги.

Группа намерена вложиться и в наращивание экологичных грузовых автоперевозок в ЮВА. Например, в 2024 г. планируется запустить грузовики, работающие на биодизельном топливе, и электромобили. Кроме того, Maersk в сотрудничестве с региональными властями изучает возможности создания инфраструктуры для бункеровок своего будущего флота экологически чистым топливом.

Maersk осуществляет свою деятельность на четырех рынках ЮВА, включая Сингапур, Малайзию, Индонезию и Филиппины, через свои представительства, распределительные центры и производственные предприятия, на которых трудятся более 5 тыс. сотрудников.

Источник: portnews.ru, 04.12.2023

В Германии нашли виновного в хаосе на железных дорогах после снегопада

В Германии недостаток инвестиций привел после сильного снегопада к хаосу на железных дорогах (рис. 1). Подобной оценкой поделились 5 декабря с газетой *Augsburger Allgemeine* представители общественных организаций.



Рис. 1. Железная дорога Германии в условиях сильного снегопада

«Раньше железные дороги были гораздо лучше подготовлены к суровым зимним погодным условиям, как с точки зрения достаточного количества снегоуборочной техники и поездов, так и с точки зрения железнодорожной инфраструктуры и содержания путей», – отметил председатель ассоциации защиты прав пассажиров общественного транспорта Pro Bahn Детлев Нойс.

По его словам, в результате «сильной экономии» на железнодорожном транспорте в течение десятилетий пассажиры часто сталкиваются с полной отменой рейсов дальнего следования в экстремальных погодных условиях.

Транспортные компании были удивлены сильным снегопадом не меньше, чем население, но железнодорожное сообщение должно приостанавливаться только в случае угрозы безопасности пассажиров, считает Нойс.

Кроме этого, председатель крупнейшего профсоюза железнодорожников Германии EVG Мартин Буркерт заявил, что слоган «Мы едем в любую погоду» больше не вызывает доверия. Эксперт указал, что в настоящий момент немецкая железнодорожная инфраструктура пришла в упадок, особенно в сравнении с австрийской. В частности, по его данным, ситуацию усугубляет нехватка квалифицированной рабочей силы.

Заявления общественников прозвучали на фоне серьезных перебоев с железнодорожным сообщением в Германии. Основной оператор железных дорог страны, государственный концерн Deutsche Bahn, сообщил, что задержки и отмены поездов продолжатся до среды из-за «наступления зимы».

В частности, ограничено движение к главному вокзалу Мюнхена, в связи с чем пассажирам рекомендовали отложить поездки в город и из него.

Ранее, 2 декабря, из-за сильного снегопада также приостановил работу международный аэропорт Мюнхена, что привело к отмене или задержке 760 рейсов. В то же время в городе стало невозможно добраться куда-либо на автобусе, трамвае или другом общественном транспорте.

Источник: iz.ru, 05.12.2023

Тарифы на грузовые железнодорожные перевозки проиндексировали

Тарифы на железнодорожные перевозки грузов в России с 1 декабря 2023 года проиндексированы на 7,6%, следует из решений кабмина и документов Федеральной антимонопольной службы (ФАС).

Это базовая цифра, к ней еще добавляются целевые надбавки 2% на капремонт инфраструктуры и 1% на транспортную безопасность. В целом с учетом этого индексация составляет 10,75%. Дополнительного повышения тарифов в январе 2024 года не будет. Железнодорожные тарифы ранее традиционно индексировались с января каждого года.

Правительство РФ ежегодно утверждает решения по тарифам, а затем они закрепляются соответствующим документом ФАС. Индексация грузотарифа РЖД изначально была определена с 2019 по 2025 год по принципу: потребительская инфляция (два года до периода, два года после) минус 0,1

процентного пункта. Однако на 2022-2024 годы такой принцип, согласно документу кабинета, не применяется.

Продлена на 2024 год отмена скидки на экспортные перевозки каменного угля. Скидки (понижающие коэффициенты) на перевозку угля, а именно 0,4 за дальность и 0,895 для перевозок энергетического угля на экспорт, были отменены с 1 июня 2022 года.

В прецедент с 2019 года до 2025 года была введена экспортная надбавка к тарифу 8% на все грузы, за исключением нефтепродуктов, алюминия и энергетических газов. О ее отмене или корректировке не сообщалось.

Сама компания РЖД также имеет право с 2013 года в определенных случаях давать надбавки и скидки к грузотарифу в рамках коридора. Верхняя граница скидки составляет 50%, надбавка обнулена. РЖД сообщали о введении ряда скидок на разные грузы и на 2023 год, и уже на 2024 год.

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 устанавливает ФАС.

Источник: ria.ru, 01.12.2023

Тарифы на пассажирские перевозки ФПК проиндексировали

Тарифы на перевозки в поездах «Федеральной пассажирской компании» (ФПК, входит в холдинг РЖД) проиндексированы с 1 декабря 2023 года на 10,75% в плацкарте и на столько же в некоторых купе, СВ и «люксе», сообщили РИА Новости в компании.

Тариф в регулируемом сегменте (плацкарт и общие вагоны) определяет ФАС, в дерегулированном сегменте (СВ, купе и «люкс») устанавливает осуществляющая перевозки железнодорожная компания. «Федеральная пассажирская компания» осуществляет перевозки пассажиров почти во всех поездах дальнего следования в России.

«В соответствии с приказом ФАС России ... тарифы на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в регулируемом сегменте (плацкартных и общих вагонов поездов локомотивной тяги, а также в моторвагонном подвижном составе 800-й нумерации, курсирующих во внутригосударственном сообщении,) поездов АО «ФПК» с 1 декабря 2023 года будут проиндексированы на 10,75% к уровню действующих тарифов», –

сообщили в компании.

Там отметили, что размер индексации не превышает параметры социально-экономического развития РФ, которые содержатся в прогнозе Минэкономразвития РФ.

Пассажиры, напомнили в ФПК, в течение 2024 года также смогут пользоваться гибким графиком регулирования тарифов, который размещен на сайте РЖД, для определения наиболее выгодных периодов совершения поездки. Он будет применяться при покупке билетов с 1 декабря 2023 года для всех категорий поездов отправлением с 1 января 2024 года.

«Тарифы на перевозки пассажиров в купейных вагонах, вагонах СВ и класса «Люкс» поездов формирования АО «ФПК», курсирующих во внутригосударственном сообщении, с 1 декабря 2023 года также будут проиндексированы на 10,75% к уровню действующих. Индексация коснется 5% поездов, не входящих в систему динамического ценообразования, при которой стоимость билетов формируется в зависимости от сезона, дня недели, спроса и количества проданных мест», – сообщили в ФПК.

В компании добавили, что будут предоставлять, как и ранее, различные акции и спецпредложения для выгодных путешествий в поездах.

Источник: ria.ru, 01.12.2023

Грузы пришлись не ко дворам

«РЖД-Недвижимость» готовится застроить территорию шести грузовых дворов в Москве общей площадью 300 га. На этих участках может появиться суммарно около 2,5 млн м² различной недвижимости, на строительство которой потребуется оценочно 380 млрд руб. Эксперты считают, что госкомпания может привлечь к реализации сторонних девелоперов, как в случае с проектом джентрификации бывшего Рижского грузового двора.

С начала этого года «РЖД-Недвижимость» начала подготовку документации по застройке почти 300 га в Москве, где сейчас расположены грузовые дворы, подсчитал «Ъ» на основе распоряжений Москомархитектуры. Документы касаются проектов планировок территории грузовых дворов «Москва-Товарная-Киевская» (49,45 га), «Москва II-Митьково» у станции метро «Сокольники» (32,47 га), «Москва-Бутырская» у Савеловского вокзала (36,7 га), «Москва-Товарная-Павелецкая» (94,98 га), «Москва-Товарная-Рязанская» Казанского направления (31,98 га) и «Москва-Товарная-Смоленская» у Белорусского вокзала (53,86 га).

В ОАО «РЖД» сообщили «Ъ», что в ноябре 2022 г. 100% долей в «РЖД-

Недвижимость» реализованы за периметр холдинга. В связи с этим, добавили там, согласование параметров застройки происходит без участия ОАО «РЖД». Получить комментарии в «РЖД-Недвижимость» не удалось.

По данным СПАРК, с октября 2023 г. «РЖД-Недвижимость» через ООО «ТР-1» и «ТР-2» принадлежит ЗПИФ «Территория развития» под управлением АО «ААА Управление капиталом». Этой компанией в свою очередь владеют структуры Газпромбанка, где оперативно не ответили на запрос «Ъ».

По оценке основательницы «Бест-Новострой» Ирины Доброхотовой, на 300 га можно построить 2,5 млн м², из которых 1,5 млн м² – жилье, при объеме инвестиций примерно в 380 млрд руб. Выручка от реализации всей недвижимости возможна на уровне 775 млрд руб., добавляет эксперт. Единственный минус участков – их близость к железной дороге, отмечает гендиректор «ОМ Девелопмент» Александр Пахоленко.

Учитывая опыт застройки Рижского грузового двора (РГД), «РЖД-Недвижимость», вероятно, привлечет к освоению других площадок пул профессиональных компаний, отмечает директор департамента девелопмента жилой недвижимости Nikoliers Тимур Рывкин. Так, застройкой РГД занимается «РГ-Девелопмент». Партнером в перспективе может стать любой крупный игрок столичного рынка, считает партнер NF Group Ольга Широкова.

Александр Пахоленко, напротив, полагает, что «РЖД-Недвижимость» вполне может самостоятельно застраивать грузовые дворы и продавать недвижимость, если усилит команду топ-менеджерами, уже зарекомендовавшими себя на рынке офисной и жилой недвижимости. Тем не менее, продолжает эксперт, такой портфель проектов даже крупная компания не сможет вывести на рынок одновременно. При консервативном сценарии на освоение площадок всех грузовых дворов потребуется до 12 лет, считает госпожа Доброхотова.

Тем не менее, амбициозные планы по застройке грузовых дворов могут и не воплотиться в реальность в первоначальном плане. Так случилось с бывшим Рижским грузовым двором, где изначально планировалось построить 457 тыс. м² офисов, из которых 218 тыс. м² должны были пойти под размещение более 10 тыс. сотрудников ОАО «РЖД». Однако в начале 2023 г. в ОАО «РЖД» говорили «Ъ», что строительство своей штаб-квартиры было «наиболее эффективным вариантом» в 2020 г., но с учетом «последних изменений на рынке коммерческой недвижимости столицы и ситуации в стройиндустрии» холдинг стал прорабатывать альтернативный вариант с арендой офисных площадей. Теперь госкомпания может занять более 200 тыс. м² в строящейся башне Moscow Towers в деловом центре «Москва-Сити».

12,6 млн квадратных метров на такой объем застройки власти Москвы

выдали разрешений в январе – сентябре.

Источник: kommersant.ru, 05.12.2023

ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ

Восточный полигон пошел на разгон

Строительный комплекс увеличивает освоение средств по программе развития БАМа и Транссиба. Главное – не снизить темпы и сразу войти в III этап проекта, подчеркивают в РЖД. Временной разрыв между этими стройками может смазать достигнутый эффект.

Ситуацию обсудили на тематическом круглом столе. Председатель комитета Совфеда по экономической политике Андрей Кутепов подчеркнул, что сроки строительства объектов на Восточном полигоне часто переносились.

«Можно сказать, есть хроническое неосвоение инвестиций. Оперативный мониторинг Счетной палаты РФ показывает, что если до конца 2023 года планируется ввести в эксплуатацию 152 объекта, то по состоянию на ноябрь введено только 67 объектов – это 44% плана», – проинформировал сенатор.

Он высказался за ежеквартальное раскрытие информации РЖД по фактически используемой пропускной способности каждого из участков, указанных в паспорте проекта модернизации Восточного полигона.

Между тем, заверил заместитель гендиректора РЖД Андрей Макаров, параметры финансирования и затрат, которые были поставлены перед компанией и включены в инвестпрограмму, в этом году будут даже чуть перевыполнены.

В 2023 году плановые показатели выполненных работ на Восточном полигоне составляют 250 млрд руб., что почти в 2 раза больше прошлогоднего объема.

По словам менеджера, к открытию в этом году запланировано порядка 80 линейных объектов для ввода. Из них по 23 движение уже открыто и больше 40 переключены по устройствам СЦБ на рабочее движение. Остальные находятся в работе и до конца декабря войдут в эксплуатацию.

Всего же работы сейчас ведутся одновременно на 271 объекте на протяжении 4,5 тыс. км. В этом году наблюдается рекордное освоение инвестиций и привлечение подрядчиков, добавил А. Макаров. В сентябре впервые на объектах работало больше 30 тыс. строителей и примерно 7 тыс. ед. техники.

«Если в прошлом году лизинговые программы у наших подрядчиков оценивались порядка 12 млрд руб., на сегодняшний момент нарастающим итогом они превышают 30 млрд руб. Это новая техника, закупленная, привезенная туда. Один из показателей и факторов того, что мы недостаточно эффективно достигали [результатов строительства] в предыдущие периоды, – это отсутствие там производственного ресурса», – пояснил замгендиректора РЖД.

На сегодня по II этапу Восточного полигона заключено контрактов на 866 млрд руб. под объемы работ 2023-2024 годов и частично 2025-го (на 2025 год переходит электрификация). Поскольку на стройках сейчас сосредоточено большое число строителей и проектировщиков, после 2024 года необходимо сразу переходить к III этапу, уточнил А. Макаров.

«Одних только буровых установок у мостовиков на сегодня больше 60. Такого не было даже, когда в Москве делали Центральный транспортный узел», – отметил он. Перебазировать их оттуда, а затем опять направить на БАМ – совершенно нерационально.

Подсчитано, что в рамках III этапа при достижении к 2033 году провозной способности по сечению Волочаевка – Комсомольск в 255 млн т предстоит провести работы по 316 объектам. Это строительство вторых путей, реконструкция станции, в том числе под прием сдвоенных контейнерных поездов, и возведение большого числа искусственных сооружений.

Параллельно РЖД стройку развернули энергетики. «Все графики у нас синхронизированы. Мы точно понимаем, когда и какой объем тяговой электроэнергии нужен железнодорожникам», – заявил замминистра энергетики РФ Евгений Грабчак.

I этап этой программы завершен, что позволило увеличить потребности железнодорожного участка Лена-Восточная – Таксимо. II этап включает 7 мероприятий: строительство более 2 тыс. км линий электропередач и ввод дополнительных мощностей порядка 2 ГВт, сообщил чиновник.

Основным исполнителем работ по сетевому хозяйству является группа «Россети». На проект по Восточному полигону она затратит более 360 млрд руб. из собственных средств.

Кроме того, продолжается развитие по распределительным сетям. Здесь запланировано 170 мероприятий на 15 млрд руб., сообщил Е. Грабчак.

Большой объем работ намечен по системе генерации. В рамках этой программы запланировано 9 объектов. Помимо самого Восточного полигона, стоит задача обеспечить потребности всего ДФО, сказал замглавы Минэнерго. Суммарный объем инвестиций – более 900 млрд руб. Срок окончания работ запланирован на 2028 год.

Предстоит также объединить энергосистемы Сибири и Дальнего Востока, что улучшит эффективность работы энергопредприятий и повысит надежность энергоснабжения потребителей.

Источник: rzd-partner.ru, 05.12.2023

Дегтярев поручил за 3 года локализовать производство стройматериалов для БАМа и Транссиба

Все необходимые для модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей производства нужно локализовать в Хабаровском крае в течение трех лет, сообщил глава региона Михаил Дегтярев в своем телеграм-канале по итогам встречи с руководителем производственно-строительного холдинга «Группа компаний 1520» Алексеем Крапивиним, передает ТАСС.

«Довести локализацию производства стройматериалов и комплектующих для БАМа и Транссиба до 100% в Хабаровском крае – задача на ближайшие три года», – написал Дегтярев.

Он подчеркнул, что развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона РЖД – стратегически важный для края проект. Дегтярев отметил, что от увеличения провозной способности железной дороги напрямую зависит увеличение производственных мощностей морских портов Ванино и Советская Гавань.

Одно из подразделений холдинга – управляющая компания «Бамстроймеханизация» – является генеральным подрядчиком работ по модернизации Восточного полигона РЖД. В этом году объем работ только по Хабаровскому краю превысит 100 млрд рублей, уточнил губернатор.

«Мы договорились, что «Бамстроймеханизация» переезжает и будет зарегистрирована в Хабаровске. Налоговая база и поступления в краевую казну вырастут кратно. Кроме того, мы окажем содействие ГК 1520 в подборе участка для строительства штаб-квартиры», – добавил Дегтярев.

В 2024 году начнется третий этап модернизации Транссиба и БАМа, в реализации которого будет задействован коллектив компании.

Источник: rzd-partner.ru, 30.11.2023

Основные параметры III этапа развития Восточного полигона планируется определить к середине декабря

Краеугольным в настоящий момент остается вопрос целевой провозной способности инфраструктуры – смогут ли БАМ и Транссиб перевозить в направлении портов и переходов в Дальневосточном федеральном округе 210 млн или 255 млн т ежегодно.

Увязать желания с возможностями

Как проинформировал директор департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Министерства транспорта РФ Александр Федорчук, есть поручение главы государства до 15 декабря определиться с целевыми параметрами III этапа программы модернизации Восточного полигона.

На правительственном уровне пока зафиксировано достижение его провозной способности до 210 млн т к 2030 году. Конечно, сейчас широко обсуждается, и за это выступает Минтранс, возможность доведения данного показателя по БАМу и Транссибу до 255 млн т по итогам 2032 года.

Ведомством проанализированы перспективные потребности в перевозках у более чем 500 крупных грузоотправителей, причем данные объемы проработаны с рядом отраслевых министерств. Заявки превышают 300 млн т. Тем не менее пока решено остановиться на цифре в 255 млн т.

То, что порог в 210 млн т недостаточный, убеждены в Минэнерго. При выходе на данный параметр перевозки неугольных грузов составят 62,3 млн т, а угля – 147,7 млн т. Таким образом прирост по отправка угольной продукции к объему, который угольщики смогут получить по итогам II этапа (начиная с 2025 года), составит менее 7 млн т.

«Как энергетики, мы не можем быть этим довольны. Но есть правительство РФ, которое в нужный момент поправит с учетом перспектив развития всей экономики. Надеемся, что финальные цифры будут найдены. Пока те объемы вывоза, которые сейчас зафиксированы, считаем промежуточными и до сих пор ведем дебаты с коллегами из РЖД, Минтранса в рамках рабочей группы у первого вице-премьера РФ Андрея Белоусова», – заявил замминистра энергетики России Евгений Грабчак.

Он выразил надежду, что по углю отрасль все же получит более заметное прибавление, как и по нефтепродуктам, которые, по его словам, также находятся в низком приоритете при осуществлении погрузки в восточном направлении.

При этом речь идет не только об экспортных перевозках. Периодически возникают проблемы с доставкой на внутренний рынок Дальнего Востока

светлых нефтепродуктов, 75% поставщиков которых расположены в западных регионах страны, пояснил Е. Грабчак.

Безусловно, важны перевозки по Восточному полигону не только энергоносителей, но и леса, сельхозпродукции, контейнеров и т.д., говорит чиновник. С другой стороны, на Западе российский уголь не покупают, и фактически единственным внешним рынком сбыта остается Азиатско-Тихоокеанский регион. Это данность, из которой следует исходить, заключил замглавы Минэнерго.

Сроки поджимают

Для того, чтобы достичь провозной способности в 255 млн т на Восточном полигоне нужно возвести вторые Кодарский и Северомуйский тоннели плюс третий Кузнецовский, а также еще один мост через Амур у Комсомольска.

Ключевым сооружением является Северомуйский тоннель, самый масштабный объект. Срок его технологического строительства – от 8 до 9 лет, сообщил А. Федорчук.

«Поэтому, если мы говорим про «перевозку в» 255 млн т, то крайне необходимо принятие решения уже в начале 2024 года. Без строительства Северомуйского тоннеля по сути с западной части от Тайшета мы прирастем к II этапу не более чем на 14,5 млн т. Остальной прирост получают грузы «с тех территорий», которые за Северомуйским, например, угли из Якутии», – поясняет представитель Минтранса.

Строить крупные сооружения на БАМе предполагается за счет финансовых ресурсов, привлекаемых компанией «Бамтоннельстрой-Мост» и Газпромбанком.

По словам А. Федорчука, формат концессии в качестве модели финансирования этих строек сейчас отошел на второй план, хотя распоряжение по рассмотрению концессионного соглашения не отменено. В правительстве более приоритетным видят вариант осуществления проекта за счет механизма ЕРСФ, когда подрядчик берет на себя весь комплекс работ от инжиниринга до пусконаладки с отсрочкой платежа. Возврат средств обеспечит эксплуатант.

«Буквально в пятницу был доклад из РЖД по поводу влияния и возможности выплаты затраченных в стройку денег. Разные варианты рассматривались, в том числе 10-летний (срок) после завершения строительства объектов», – сообщил А. Федорчук.

Построить Северомуйский тоннель, наиболее сложный объект, за 9 лет сложно, хотя и возможно, отметил первый заместитель генерального директора по финансам и экономике АО «Бамтоннельстрой-Мост» Никита Сатюков.

«В принципе это выполнимое задание, но должны все условия сложиться идеально с точки зрения разрешительной документации, оформления земель,

финансирования, работы всех сторон, участвующих в процессе. Нельзя забывать, что действующий Северомуйский тоннель строился 28 лет», – напомнил Н. Сатюков.

Источник: rzd-partner.ru, 06.12.2023

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

До 20 млн тонн грузов в год увеличится пропускная способность коридора Север-Юг

Ход расширения пропускной способности международного транспортного коридора Север-Юг и реализации ряда других проектов детально рассмотрели на IX заседании оперативной рабочей группы по вопросам развития трансграничных хабов, прошедшем в Правительстве под председательством заместителя Премьер-Министра Серика Жумангарина.

Как информировал управляющий директор АО НК «КТЖ» Бауыржан Урынбасаров, совместно с ОАО «РЖД» проведен анализ эффективности работы межгосударственных пунктов пропуска, разработаны мероприятия по их улучшению. Для расширения пропускной способности коридора Север-Юг с 2023 по 2025 годы поэтапно будут проведены работы по удлинению путей на станции Илецк-1 и построены вторые пути с внедрением автоблокировки на участке Орск – Кандыагаш протяженностью 213 км. Это позволит увеличить прием поездов со стороны РФ с 7 до 15 пар в сутки.

На втором этапе планируется построить 4 разъезда на участке Макат – Шубаркудык и 3 – на Мангышлак – Узень, также с внедрением автоблокировки. В перспективе запланировано строительство вторых путей на участках Илецк-1 – Актобе (195 км), Кандыагаш – Кигаш (808 км), Шалкар – Бейнеу (496 км), Бейнеу-Мангыстау-Актау Порт, Курык-Порт (490 км), Узень – Болашак (147 км). Все эти работы позволят увеличить объем перевозки грузов по коридору Север-Юг с 6 до 20 млн тонн в год.

На Каспийском узле начаты работы по реализации проекта строительства контейнерного хаба, который планируется создать на базе СЭЗ «Морпорт Актау». Для размещения объектов на территории специальной экономической зоны зарезервирован земельный участок площадью 19 га, ведутся работы по подведению необходимой инфраструктуры и разработке ПСД для строительства дополнительной электростанции с распределительными сетями. Серик Жумангарин поручил до конца текущего года представить полный

проект концепции развития Каспийского узла, являющегося важным звеном развития альтернативных маршрутов торговли.

Основным проектом в сети трансграничных хабов Казахстана является Хоргосский узел в области Жетісу. Это комплекс инфраструктурных объектов, расположенных на казахстанско-китайской границе (СЭЗ «МЦПС «Хоргос», СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота», контрольно-пропускной пункт «Нур-Жолы», ж/д станция «Алтынколь» и ж/д терминал «Сухой порт»). Практическая реализация проекта заключается в сопряжении и интеграции всех инфраструктурных объектов для наращивания объемов экспорта, транзита и развития производственной кооперации.

По данным акимата области Жетісу, в настоящее время на территории СЭЗ зарегистрировано 48 участников, действуют 15 предприятий на общую сумму 48,7 млрд тенге, создано 1600 рабочих мест. До конца года планируется ввести в строй еще 6 проектов на 1,7 млрд тенге. Общая сумма дохода МЦПС «Хоргос» составляет 1,5 млрд тенге, число туристов превысило 423 тыс. человек. С апреля по ноябрь через международный центр «Хоргос» перевезено багажа в объеме 8 тыс. тонн. Общая сумма вложенных инвестиций на сегодня достигла 141 млрд тенге.

Представители местных исполнительных органов сообщили о ходе работ по созданию центра трансграничной торговли «Евразия», индустриального торгово-логистического комплекса «Алатау», международного центра приграничной торговли «Центральная Азия». Подытоживая заседание, вице-премьер Серик Жумангарин поручил акиматам Западно-Казахстанской и Жамбылской областей ускорить работы по завершению инфраструктуры к индустриальной зоне «ЦТТ «Евразия» и созданию ИТЛК, а также определить на конкурсной основе управляющую компанию индустриальной зоны «Алатау». Акимату Туркестанской области необходимо утвердить концепцию региональной индустриальной зоны «МЦПК-Центральная Азия».

Источник: advis.ru, 05.12.2023

РЖД удвоили объем грузовых перевозок по МТК «Север-Юг» с начала 2023 г.

ОАО «РЖД» увеличило вдвое объем грузовых перевозок по международному транспортному коридору (МТК) «Север-Юг» с начала 2023 года, сообщает пресс-служба Приволжской железной дороги со ссылкой на заместителя генерального директора ОАО «РЖД» – начальника Центра фирменного транспортного обслуживания Алексея Шилов.

«Мы в этом году в два раза увеличили объем перевозок контейнерных грузов по всем веткам МТК «Север-Юг» и видим очень хорошую перспективу, а самое главное, заинтересованность всех участников перевозок в развитии данного коридора», – сказал он на транспортно-логистической конференции «PRO//Движение. Каспий» в Астрахани.

Отмечается, что в рамках конференции обсуждалось развитие транскаспийской ветки МТК «Север-Юг» и организация мультимодальных грузоперевозок. Помимо этого, были затронуты темы создания новых контейнерных хабов и транспортно-логистических центров в Астраханской области, развития грузового терминала Кутум и реализации других инвестиционных проектов РЖД на Приволжской магистрали.

«Инфраструктура грузовых терминалов в Астраханской области справляется с существующим объемом работы. При этом, учитывая прогнозы Минэкономразвития России по увеличению объема грузовых перевозок до 2030 года, на ПривЖД ведется работа по увеличению их перерабатывающих мощностей. В частности, недавно начались работы по модернизации, реконструкции и благоустройству терминально-складской инфраструктуры грузового терминала (сухого порта) Кутум, где осуществляется переработка тарно-штучных, тяжеловесных, насыпных грузов и контейнеров», – отметил начальник Приволжской железной дороги Сергей Альмеев.

По его словам, повышению эффективности перевозочного процесса также будет способствовать реконструкция станции Аксарайская-2, строительство второго пути на участке Аксарайская-2 – Малый Арал и обустройство железнодорожного пункта пропуска Аксарайский. Все эти проекты находятся в стадии реализации.

Как ранее сообщал «Интерфаксу» замдиректора АНО «Дирекция международных транспортных коридоров» Сергей Сабуров, в 2023 году прогнозируется рост грузопотока по МТК «Север-Юг» на 27%. Ранее министерство транспорта РФ озвучивало, что в 2023 году ожидает роста общего грузопотока по МТК «Север-Юг» до 17,6 млн тонн с 14,5 млн тонн в 2022 году. Минтранс оценивает перспективу роста грузопотока по этому коридору до 41 млн тонн до 2030 года.

МТК «Север-Юг» связывает север Европы с государствами Персидского залива и Индийского океана через Россию, Кавказ и Центральную Азию. Соглашение о создании этого мультимодального коридора подписано в 2000 году, его участниками являются 10 стран. Коридор включает в себя три ветви: западную – по западному берегу Каспия, восточную – по восточному берегу Каспия, транскаспийскую – через Каспийское море.

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА

Union Pacific откроет новый интермодальный терминал в Финиксе

Железная дорога Union Pacific (UP) в первом квартале 2024 г. планирует открыть новый контейнерный терминал в столице штата Аризона – Финиксе. По данным UP, новые мощности призваны обеспечить железнодорожное сообщение между расположенными в Южной Калифорнии портами и клиентами в юго-западной части США.

Терминал разместят на территории принадлежащей UP железнодорожной станции в центральной части Финикса, также предусмотрена возможность для дальнейшего его развития с целью удовлетворения потребительского спроса.. На начальном этапе он будет перерабатывать контейнеры, поступающие, в частности, из портов Лонг-Бич и Лос-Анджелес, а также сможет принимать контейнеры от местных отправителей. При этом UP будет сотрудничать с аризонской логистической компанией Duncan & Son Lines, располагающей парком контейнерных шасси, который превышает 3000 ед.

Union Pacific также планирует увеличить объемы переработки в порту Хьюстон (штат Техас) за счет привлечения клиентов, которые обслуживаются на четырех терминалах UP, расположенных в Чикаго (штат Иллинойс), Канзас-Сити (штат Миссури), Мемфисе/Марионе (штат Арканзас) и в порту Ларедо (штат Техас). Согласно UP, инфраструктура в этом порту позволяет перегружать контейнеры с судов непосредственно на железнодорожные платформы, исключая их промежуточное складирование.

Источник: progressiverailroading.com, 30.11.2023 (англ. яз.)

FESCO и морской контейнерный терминал SP-ITC (Вьетнам) рассчитывают нарастить грузоперевозки между Россией и ЮВА

Транспортная группа FESCO договорилась о расширении сотрудничества в области контейнерных перевозок между Россией и странами Юго-Восточной Азии (ЮВА) с морским контейнерным терминалом SP-ITC (порт Хошимин, Вьетнам). Соответствующее соглашение о намерениях подписали председатель совета директоров группы Андрей Северилов и генеральный директор корпорации ITC, в которую входит SP-ITC, Нгуен Тай Куанг. Церемония прошла в рамках официального визита делегации FESCO во Вьетнам.

Стороны рассчитывают увеличить контейнерные отправки через

терминал SP-ITC как из Вьетнама, так и из Таиланда, Малайзии, Мьянмы и других государств региона, а также в обратном направлении – из России. Помимо этого, группа и вьетнамская корпорация будут оказывать взаимную помощь в установлении новых деловых контактов в своих странах.

Как уточняет FESCO, стороны начали сотрудничество весной 2022 г., когда была запущена регулярная морская линия FESCO Vietnam Direct Line (FVDL), соединяющая Владивосток с портами Вьетнама. В настоящее время сервис обслуживают три контейнеровоза группы, частота увеличена с ежемесячных до еженедельных. С момента запуска линии FVDL по настоящее время группа перевезла между Россией и Вьетнамом более 30 тыс. TEU, из которых импортные грузы составляют около 16,5 тыс. TEU, экспортные – 13,5 тыс. TEU.

Помимо этого, FESCO организовала на базе терминала SP-ITC региональный хаб для траншипмента, с помощью которого консолидирует контейнерные грузы, которые доставляются фидерными линиями из различных стран ЮВА, для дальнейшей отправки в Россию.

«Развитие сотрудничества с SP-ITC открывает еще больше возможностей для экспансии FESCO не только во Вьетнаме, но и в целом в Юго-Восточной Азии. В течение всего лишь полутора лет наш морской сервис FVDL стал одной из ключевых артерий для российско-вьетнамской несырьевой торговли. В ближайших планах FESCO – открытие новых направлений в ЮВА. Группа будет расширять количество контейнерных сервисов в регионе, в связи с этим мы объявили сегодня об открытии собственного офиса в Хошимине», – заявил председатель совета директоров FESCO Андрей Северилов.

Транспортная группа FESCO – одна из крупнейших транспортно-логистических компаний России с активами в сфере портового, железнодорожного и интегрированного логистического бизнеса. Группе принадлежит «Владивостокский морской торговый порт», интермодальный оператор «ФЕСКО интегрированный транспорт», оператор рефрижераторных контейнеров «Дальрефтранс», компании «Трансгарант» и «ФЕСКО Транс». Группа управляет терминальными комплексами в Новосибирске, Хабаровске, Томске и Владивостоке. Контейнерный парк составляет более 170 тыс. TEU, количество фитинговых платформ превышает 11 тыс. единиц. Флот включает 35 транспортных судов в управлении, которые осуществляют перевозки преимущественно на собственных морских линиях.

Источник: portnews.ru, 05.12.2023

Рабочая группа УрФО и Минстроя разрабатывает проект железнодорожного маршрута из России в Китай

Рабочая группа Уральского федерального округа и Министерство строительства изучают возможные маршруты для строительства железнодорожной магистрали Севсиб, которая будет соединять регионы России с Китаем.

Вице-губернатор Ханты-Мансийского автономного округа Ислаев, ответственный за строительство и транспорт в регионе, отметил, что планируемая дорога обязательно пройдет через этот автономный округ.

Как пояснил Исаев, что для Югры проект Севсиб представляет расширение железнодорожного маршрута от Нижневартовска. Однако, существует ряд сложностей, к примеру, прокладка дороги через Алтайский заповедник, входящий в список ЮНЕСКО

«Наша цель – создать железнодорожный маршрут, соединяющий северные порты с Центральной Россией. И вне зависимости от выбора конкретного маршрута, он обязательно пройдет через Югру. На данный момент мы не видим других разумных вариантов маршрутизации», – сказал вице-губернатор.

Источник: fc-union.com, 04.12.2023

Китайские автомобили добираются до Урала мультимодально

Специалисты «РЖД Логистики» осуществили перевозку автомобилей по специальному маршруту морским, железнодорожным и грузовым транспортом. Партия из 28 вагонов была загружена в 40-футовые контейнеры и первоначально отправлена морским путем из Шанхая во Владивосток (Россия), где контейнеры были перегружены на железную дорогу и доставлены по России в Екатеринбург в составе контейнерного поезда. Оттуда китайские автомобили были отправлены автовозами в Челябинск на Урале.

«РЖД Логистика» не только занималась самой перевозкой, но и предоставляла другие услуги, такие как погрузочно-разгрузочные работы и таможенное оформление. По оценкам «РЖД Логистики», перевозки автомобилей из Китая в 2023 г. увеличились на 300% по сравнению с предыдущим годом.

Источник: transportjournal.com, 01.12.2023 (англ. яз.)

ОАО «РЖД» призвали грузоотправителей активнее ехать на недозагруженных экспортных направлениях

ОАО «РЖД» призвали грузоотправителей активнее использовать недозагруженные экспортные направления, прежде всего МТК «Север-Юг».

Погрузка на сети ОАО «РЖД» за 11 месяцев 2023 г. осталась на уровне аналогичного периода предыдущего года, в ноябре было зафиксировано снижение на 1,9%. Отрицательную динамику компания поясняла рядом факторов. РЖД пишут, что развернутые на сети масштабные работы по строительству и капремонту инфраструктуры, необходимые для ускорения достижения целевых параметров плана по развитию инфраструктуры, не позволили компенсировать выпавшие объемы за счет привлечения других грузов.

«Во взаимодействии с грузоотправителями актуализируем грузовую базу и корреспонденции перевозок, предлагая использовать все доступные варианты. В частности, призываем активнее использовать недозагруженные экспортные направления, прежде всего коридор «Север-Юг».

Традиционно самым загруженным экспортным направлением является восточное. ОАО «РЖД» ведут работы по развитию инфраструктуры на Восточном полигоне, куда входят БАМ и Транссиб. Экспортные перевозки идут и на Северо-Запад, и Юг.

Источник: Iprime.ru, 01.12.2023

РЖД тестируют перевозку мини-контейнеров

РЖД тестируют перевозку мини-контейнеров и в случае положительных результатов эксперимента распространят их использование на всю сеть, сообщила компания.

«Отправили в первую поездку наши новые среднетоннажные модули. Шесть контейнеров массой 5 и 10 тонн разместили в составе грузового поезда. Он выехал из Московской области с ТЛЦ «Белый Раст» и прибудет на станцию Белогорск в Амурской области», – говорится в сообщении.

Опытные образцы и съемное оборудование для их крепления на фитинговых платформах разработаны отраслевым институтом ВНИИЖТ.

Испытания изделий были проведены в конце лета. Теперь РЖД будут проверять, как они выдержат транспортировку в реальных условиях грузовой работы.

Источник: Iprime.ru, 05.12.2023

Петербургский экспедитор разработал схему перевозки ТБД в 40-футовых контейнерах

Петербургская компания ООО «РосАльянс» разработала и согласовала с ОАО «РЖД» технические условия перевозки труб большого диаметра (1020 мм) в универсальных 40-футовых контейнерах, сообщил перевозчик на страницах отраслевого журнала «Газовая промышленность».

При предлагаемом способе доставки от завода до строительной площадки трубы диаметром 1020 мм (длина 11 500-11 700 мм) грузятся на производстве в 40-футовые контейнеры по четыре трубы в каждый. Далее поезд с трубами (240 труб в 60 вагонах) направляется на ближайший к месту строительства терминал РЖД. Затем автоконтейнеровозами трубы могут быть доставлены в зону ведения строительных работ. Технология предусматривает применение специального стропа для извлечения труб из контейнера, поэтому снимать контейнер с автомашины не требуется.

«Найденное решение призвано улучшить логистику, сократить сроки доставки, уменьшить затраты строительной организации, а также обеспечить сохранность труб при транспортировке. При использовании данной логистической схемы трубы не подвергаются операциям перегрузки и атмосферным осадкам, а при дополнительных морских перевозках не требуется накопления больших судовых партий, так как контейнер является универсальным судовым местом. После выгрузки в порту назначения трубы могут быть доставлены контейнеровозом в зону строительства», – отмечают транспортники.

Источник: interfax.ru, 05.12.2023

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

SNCF и Air France запускают еще 8 маршрутов по схеме Train + Air

Национальное общество железных дорог Франции (SNCF) и компания Air France добавили еще восемь маршрутов в сообщении с международными аэропортами Париж – Шарль-де-Голль и Париж-Орли, оформляемых по схеме Train + Air. Воспользовавшись этим предложением, пассажиры могут оформить комбинированный билет на поезд до аэропорта и полет в нужный пункт назначения. Новые маршруты связали город Перпиньян с аэропортом Шарль-де-Голль, а станции Экс-ан-Прованс, Аррас, Лаваль и Лилль-Фландрия

– с обоими парижскими аэропортами.

Таким образом, число маршрутов Train + Air увеличено до 41, схемой охвачены 22 железнодорожные станции во Франции. В случае опоздания поезда или задержки рейса пассажирам гарантировано место в ближайшем высокоскоростном поезде TGV INOUI или самолете Air France без дополнительной оплаты. С 2022 г. пользователи имеют возможность в режиме онлайн регистрироваться на сайте [airfrance.com](https://www.airfrance.com) как на воздушное плечо поездки, так и на железнодорожное.

Источник: railtech.com, 27.11.2023 (англ. яз.)

Оператор RegioJet выиграл крупный тендер на региональные перевозки в Чехии

Транспортная администрация Устецкого края, расположенного на северо-западе Чехии, выбрала частного оператора RegioJet в качестве исполнителя контракта на выполнение в течение 15 лет региональных пассажирских перевозок в объеме 3,3 млн поездо-км ежегодно. Это крупнейший контракт в истории железнодорожного транспорта страны.

Оператор RegioJet победил в тендере, предложив самую низкую цену за поездо-километр – 212,5 чешск. крон (8,75 евро) при стартовой цене тендера 280 чешск. крон. Другими участниками тендера, итоги которого были подведены 23 ноября 2023 г., были железные дороги Чехии (ČD) и оператор Arriva. В течение двух недель они могут оспорить результаты конкурсных процедур. Контракт охватывает шесть региональных маршрутов на сети электрифицированных линий Устецкого края.

Сейчас RegioJet по подписанному ранее договору выполняет перевозки по двум маршрутам в крае, используя несколько поездов.

В настоящее время доля RegioJet на рынке пассажирских железнодорожных перевозок в Чехии составляет 10%. Цель оператора состоит в увеличении этой доли на 5% ежегодно. С декабря 2023 г. все новые контракты на пассажирские перевозки в Чехии должны заключаться по результатам конкурсных процедур.

До сих пор RegioJet приобретал подержанные поезда, однако теперь меняет стратегию и намерен закупать современный подвижной состав. В частности, оператор приобретает у польской компании 23 новых комфортабельных поезда Elf EU с низким уровнем пола, рассчитанных на скорость движения 160 км/ч. Они будут оборудованы системами кондиционирования, Wi-Fi, электрическими и USB-розетками и

информационно-развлекательной системой. Не менее 70% сидений планируется установить встречно.

В 2023 г. RegioJet подписал контракт на осуществление перевозок по маршруту R9 между Прагой и Брно. На этом маршруте планируется использовать поезда с низким уровнем пола, рассчитанные на скорость движения до 200 км/ч.

Источник: zdmira.com, 29.11.2023

Таиланд: на новой монорельсовой линии Pink в Бангкоке продлен период бесплатного проезда до 2 января 2024 г.

В Бангкоке 21 ноября 2023 г. была введена в эксплуатацию вторая автоматизированная монорельсовая линия Pink протяженностью 34,5 км с 30 станциями, которая соединяет пригород Нонтхабури и северные районы столицы с районом Минбури на ее востоке. Ранее было объявлено, что плата за проезд с пассажиров взиматься не будет до 17 декабря 2023 г., однако 27 ноября 2023 г. Управление общественного транспорта Таиланда (MRTA) сообщило, что после переговоров с оператором линии Northern Bangkok Monorail (NBM) период бесплатного проезда продлен до 2 января 2024 г. включительно.

По данным министерства транспорта, в первый день работы линии Pink (с 15 до 20 ч) объем перевозок превысил 50,9 тыс. чел., а 22 ноября 2023 г. достиг 98,3 тыс. пассажиров (поезда курсировали с 6 до 20 ч).

На линии Pink обращаются 42 четырехвагонных поезда Innovia Monorail 300 производства компании Alstom, которые могут перевозить до 17 тыс. пассажиров/ч в каждом направлении. Линия Pink связана пересадками с линиями Purple и Green метро и станцией Лакси сети пригородных сообщений под управлением Государственных железных дорог Таиланда (SRT). В перспективе предусмотрена возможность пересадки на строящуюся линию метро Orange и планируемую линию метро Grey.

Также до 2 января 2024 г. пассажиры могут бесплатно воспользоваться услугами перехватывающей парковки рядом со станцией Минбури линии Pink, рассчитанной на размещение 3025 автомобилей и мотоциклов. Трехуровневая парковка соединена со станцией переходом, оснащена системой видеонаблюдения и туалетами, отвечающими требованиям доступности для граждан с ограниченной мобильностью.

Источник: railjournal.com, 29.11.2023 (англ. яз.)

Возобновлено движение пассажирских поездов между Сербией и Венгрией после восьмилетнего перерыва

После 8-летнего перерыва возобновлено пассажирское сообщение на линии длиной 45 км между городами Суботица в Сербии и Сегед в Венгрии. Курсирование пассажирских поездов было прекращено в 2015 г. по причинам политического характера. В 2021 г. по обе стороны границы приступили к реконструкции инфраструктуры линии, входящей в коридор, связывающий столицы этих стран – Белград и Будапешт. Общая стоимость проекта составила 86,7 млн евро, он предусматривал обновление пути на участке длиной 26 км и его электрификацию на переменном токе напряжением 25 кВ, 50 Гц для повышения максимальной скорости движения до 120 км/ч.

На венгерской стороне реконструкцию участка длиной 13 км Сегед – Рёске по проекту стоимостью 4,5 млрд венг. форинтов выполнила компания V-Híd.

Поскольку здание вокзала на станции Суботица закрыто в связи с продолжающейся модернизацией международного коридора Белград – Будапешт, поезда отправляются от платформы временного остановочного пункта, где оборудован кассовый зал. Несмотря на проведенную электрификацию, на линии пока эксплуатируется дизельный пассажирский подвижной состав.

Источник: railwaygazette.com, 30.11.2023 (англ. яз.)

Новая высокоскоростная железная дорога Северная Македония - Сербия

Министры транспорта и коммуникаций Северной Македонии и Сербии подписали меморандум в Белграде.

Это соглашение является важным шагом в строительстве высокоскоростной железнодорожной сети по Коридору 10. Вначале будет реализован участок от пограничного перехода Табановце до Скопье и новая линия до международного аэропорта Скопье. Предполагается, что протяженность железной дороги составит около 50 километров. Она будет предназначена для пассажирских поездов со скоростью движения не менее 160 километров в час, с возможностью корректирования в зависимости от местных условий маршрута.

В меморандуме изложен план финансирования инфраструктурных проектов со стороны международных финансовых институтов, направленный на скорейшее начало реализации проекта. В течение двух недель будет создана рабочая группа с участием двух министров, которая займется разработкой

плана действий с конкретными сроками реализации проекта.

Коридор 10 признан важнейшим европейским коридором в Центральной Европе, который соединит Австрию со Словенией, Хорватией, Сербией и Болгарией. Инвестиции в этот коридор имеют важное значение для поддержания конкурентоспособности железнодорожного и грузового транспорта.

Источник: lokoto.ru, 30.11.2023

В новом графике БЖД предусмотрены поезда в Минеральные Воды и Нижний Новгород

Белорусская железная дорога (БЖД) с 10 декабря вводит новый годовой график движения, в нем есть новые маршруты в Минеральные Воды и Нижний Новгород.

В новом графике на 2023/2024 годы сохранены размеры движения поездов в направлении Москвы, Санкт-Петербурга, Адлера, Анапы, Мурманска и Самары. Сокращено время в пути на 17 ч и изменен маршрут следования поезда Минск – Архангельск. Благодаря этому пассажиры данного поезда смогут совершить поездку в города Ярославль и Вологду через Москву. Кроме того, у пассажиров появится возможность «проезда из Минска до Минеральных Вод и Нижнего Новгорода, на данные поезда в международном сообщении уже реализовано более 700 билетов».

«Всего в новом графике движения в международном сообщении предусмотрено курсирование 52 поездов формирования Белорусской железной дороги и ОАО «РЖД», – отметили в БЖД. В целом предусмотрено курсирование 762 пассажирских поездов. Для организации перевозки пассажиров по территории республики – более 700 поездов.

Также новым графиком предусмотрено курсирование 1140 грузовых поездов ежедневно. «Увеличено количество грузовых поездов и весовые нормы на основных направлениях вывоза белорусских экспортных грузов в направлении РФ. На пограничных участках между Октябрьской железной дорогой ОАО «РЖД» и Белорусской железной дорогой предусмотрено движение соединенных поездов повышенного веса. Кроме этого, нормативным графиком движения предусмотрено 89 маршрутов контейнерных поездов в направлении Белоруссия – Россия и далее в страны Азии и Китай, в порты Северо-Западного региона РФ, а также в транзитном сообщении Европа – Россия – Китай в рамках инициативы «Один пояс – один путь».

Источник: tass.ru, 04.12.2023

РЖД начинают бесплатные перевозки блокадников

РЖД начинают бесплатные перевозки в поездах дальнего следования жителей блокадного Ленинграда по всей России без ограничения количества поездок, сообщила компания.

До этого бессрочный бесплатный проезд без ограничения числа поездок предоставлялся только участникам и инвалидам Великой Отечественной войны. Жители блокадного Ленинграда бесплатно ездили на пригородных поездах и раз в год на поездах дальнего следования к месту лечения и обратно.

«С 1 декабря 2023 года жители блокадного Ленинграда смогут бесплатно и бессрочно путешествовать на поездах дальнего следования, курсирующих во внутрироссийском сообщении. Бесплатный проезд возможен в вагонах с местами для сидения, плацкартных, купейных и вагонах СВ поездов дальнего следования всех категорий, а в поездах «Сапсан» – в базовом, экономическом и бизнес-классе», – сообщили в РЖД.

В компании уточнили, что с каждым жителем блокадного Ленинграда бесплатно может проследовать один сопровождающий.

Безденежный билет на поездки оформляется в кассах дальнего следования. Это делается на основании сведений о документе, удостоверяющем личность пассажира, и при предъявлении документа, подтверждающего право на льготу (удостоверение о награждении знаком «Жителю блокадного Ленинграда»).

РЖД начали оформление билетов для блокадников по бессрочному проезду с 14 сентября 2023 года. В пресс-службе РЖД сообщили РИА Новости, что с того времени по сегодняшний день оформлено 794 таких проездных документа

РЖД отмечают, что с жителей блокадного Ленинграда и сопровождающих лиц не берется плата за постельное белье и питание.

Источник: ria.ru, 01.12.2023

Эксперты: поездка на «Сапсане» на Новый год обойдется дороже, чем перелет

Эксперты проанализировали цены на билеты бизнес-класса на «Сапсан» между Москвой и Санкт-Петербургом на период новогодних каникул, сообщает Tourdom.

По словам аналитиков, проездных документов в продаже осталось очень мало, и цены на них высокие.

Так, начиная с 2 января билеты в бизнес-класс «Сапсана» предлагают за

13 тысяч рублей в одну сторону. Эти цены актуальны практически во все праздничные дни. Стоимость поездки из Северной столицы доходит до 16 тысяч рублей.

Причем в некоторых составах скоростных поездов «бизнес-класс» уже раскуплен, а переезд первым классом обойдется почти в 30 тысяч рублей. Есть поезда, где и в таких вагонах осталось считаное количество свободных кресел, добавляют эксперты.

В такой ситуации перелет оказывается дешевле, чем поездка по железной дороге. Самые низкие цены в «бизнесе» у S7, они начинаются от 14 тысяч рублей, выяснили аналитики. У Utair и «Аэрофлота» стоимость билетов за комфортный перелет – от 21 тысячи рублей, у «Уральских авиалиний» – от 26 тысяч.

Источник: ria.ru, 30.11.2023

Грузовой железнодорожный транспорт в Саратове вынесут за пределы города

Вячеслав Володин рассказал о планах строительства железнодорожного обхода для грузовых поездов в 2025 году и реконструкции здания вокзала до 2026 года.

В Саратове уже идет строительство ж/д обхода, в ходе которого планируется вынести грузовой железнодорожный транспорт за пределы города, а в городе оставить движение только для пассажирских поездов. На это предусмотрено 25 млрд рублей в следующем году. Завершить проект должны в 2025 году.

Также приняты решения по реконструкции здания саратовского вокзала, завершить которую планируется до 2026 года.

– Когда мы с вами говорим о развитии региона, надо учитывать очень важный фактор – местоположение. У нас сегодня есть возможность развивать именно Саратов как центр, находящийся на пересечении маршрута Север-Юг транспортного коридора и Запад-Восток...

Володин: о реконструкции вокзала в Саратове

Реконструкцию вокзала будем проводить. Несмотря на дефицит средств, все решения приняты. Разговаривал с Министром транспорта РФ. Руководитель Российских железных дорог подтвердил. Этот вопрос у него на контроле. Надеемся, что наши руководители дороги со своей стороны сделают все, для того чтобы у нас до 26-го года появился новый железнодорожный вокзал, комфортабельный, отвечающий всем требованиям сегодняшнего времени,

стандартам, – пояснил Вячеслав Викторович.

Источник: saratov.kp.ru, 30.11.2023

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Поставка нового пассажирского подвижного состава постройки Alstom для железных дорог Дании задерживается до 2027 г.

Национальный оператор пассажирских перевозок Дании, Danske Statsbaner (DSB), планирует ввести в эксплуатацию 100 электропоездов Coradia Stream в рамках контракта общей стоимостью 1,4 млрд евро для замены стареющего парка моторвагонного подвижного состава на дизельной тяге, однако их поставка от производителя Alstom снова задерживается – в этот раз на 2 года, до 2027 г. Ранее задержка должна была составить 6 месяцев.

Согласно обновленным планам, поставка первой партии Coradia Stream ожидается в 2025 г. для проведения испытаний и приемо-сдаточных работ. Ввод в эксплуатацию запланирован на 2027 г. Согласно представителям DSB, задержка связана с проблемами у Alstom в части цепочки поставок. Подобные проблемы вполне ожидаемы, заявил член высшего руководства DSB Юрген Мюллер: «Готов для сборки компонентов не так уж и много, и даже их максимальная стандартизация не позволяет поставить их точно в срок, если производитель подвижного состава хочет полностью соблюсти все требования заказчика». К слову, новые Coradia Stream (модификация IC5) будут полностью соответствовать условиям эксплуатации в Дании и смогут развивать скорость до 200 км/ч.

Постройка осуществляется на заводах Alstom в Катовице (Польша) и Зальцгиттере (Германия). Пятивагонные поезда вместимостью 300 пассажиров (сиденья) будут оборудованы более широкими столами, отклоняющимися сиденьями, портами для зарядки мобильных устройств, индивидуальными лампами для чтения, информационными дисплеями и т.п. Контракт включает опцион на поставку еще 50 единиц и техническое обслуживание – в результате его стоимость может увеличиться до 2,6 млрд евро. Стоит отметить, что текущее соглашение включает техническое обслуживание сроком 15 лет.

Источник: railjournal.com, 01.12.2023 (англ. яз.)

ERA сертифицировало новые вагоны для ночных поездов Nightjet

Европейское железнодорожное агентство (ERA) объявило о сертификации первой партии вагонов ночных поездов нового поколения, строительство которых ведется на производственных площадках компании Siemens Mobility. Их передадут Федеральным железным дорогам Австрии (ÖBB) для использования в поездах, курсирующих под брендом Nightjet.

Допуск к эксплуатации в составе поездов Nightjet как на ночных, так и на дневных маршрутах в четырех европейских странах – Германии, Италии, Австрии и Швейцарии получили вагоны 10 типов производства Siemens Mobility.

Как отметили в ERA, ввод в обращение современного и комфортабельного подвижного состава в настоящее время особенно важен для развития трансграничных перевозок ночными поездами.

В августе 2018 г. ÖBB заказали у Siemens Mobility 13 семивагонных составов Nightjet, а затем в августе 2021 г. – еще 20, при этом общая стоимость контракта превысила 700 млн евро.

С началом действия нового расписания 10 декабря 2023 г. первые пять поездов введут в обращение на международных маршрутах Вена – Гамбург и Инсбрук – Гамбург.

Источник: zdmira.com, 29.11.2023

CAF построит электропоезда для Филиппин

Корпорация Mitsubishi привлечет компанию CAF к выполнению заказа Министерства транспорта Филиппин на проектирование и постройку семи восьмивагонных поездов.

Контракт представляет собой часть проекта создания пригородной линии направления север-юг (NSCR), которая соединит международный аэропорт Кларк, расположенный к северо-западу от Манилы, с провинцией Лагуна на юге острова Лусон. Заказ стоимостью 150 млн евро финансируется Японским агентством международного сотрудничества (JICA).

Новая линия, которую министерство транспорта будет эксплуатировать совместно с Национальными железными дорогами Филиппин (PNR), сооружается в рамках государственной инициативы по улучшению транспортного обслуживания пригородов Манилы, уменьшению интенсивности автомобильного движения и предотвращению заторов в столичном регионе в соответствии с политикой государства, направленной на улучшение экологических показателей транспортной системы.

Стратегическое партнерство компании CAF и корпорации Mitsubishi уже позволило реализовать ряд успешных проектов, в частности поставку 30 поездов для линии 1 метро Манилы.

Источник: techzd.ru, 05.12.2023

SBB Cargo: систему автоматического опробования тормозов допустили к эксплуатации

Грузовой оператор SBB Cargo получил от Федерального управления транспорта Швейцарии (BAV) допуск к эксплуатации для системы автоматического опробования тормозов грузовых поездов, которая разрабатывалась и тестировалась с 2015 г. совместно с австрийской компанией PJM и оператором Rail Cargo Austria (RCG).

В течение ближайших месяцев оператор SBB Cargo, входящий в состав Федеральных железных дорог Швейцарии, опробует систему в режиме подконтрольной эксплуатации, а в течение 2024 г. увеличит число поездов с ее использованием. В настоящее время оборудование системы автоматического опробования тормозов установлено на 200 грузовых вагонах.

Традиционная технология опробования тормозов поезда длиной 500 м с участием двух работников занимает не менее 40 мин. При автоматическом опробовании данные о состоянии тормозов собираются при помощи датчиков, удовлетворяющих требованиям функциональной безопасности, и отображаются на экране планшета машиниста локомотива или составителя поездов.

Источник: railvolution.net, 01.12.2023

Лизинговая компания ELL закупит у Siemens до 200 локомотивов Vectron

Группа European Locomotive Leasing (ELL) подписала с компанией Siemens Mobility рамочный договор о поставке до 200 универсальных локомотивов семейства Vectron разных модификаций (рис. 2). Первый заказ охватывает 60 машин, которые будут передаваться ELL с 2025 г. Это уже четвертый рамочный договор между компаниями. Ожидается, что к 2027 г. ELL будет располагать крупнейшим в Европе парком из более 300 локомотивов Vectron. В среднесрочной перспективе этот парк может превысить 400 ед.



Рис. 2. Локомотив семейства Vectron

ELL, располагающая офисами в Мюнхене и Вене, придерживается политики приобретения унифицированных локомотивов одного изготовителя и предлагает клиентам услуги лизинга тягового подвижного состава вместе с техническим обслуживанием, для чего предусмотрены 30 сервисных центров в разных европейских странах. В 2014 г. она стала первой компанией, получившей многосистемные электровозы Vectron MS.

Договор охватывает поставку разных модификаций многосистемных электровозов и локомотивов Vectron Dual Mode с комбинированным приводом. Дополнительные опции позволят комплектовать локомотивы с учетом специфических требований и в расчете на конкретные полигоны обращения. Siemens Mobility обеспечит поддержку ELL при техническом обслуживании и ремонте локомотивов.

Локомотивы Vectron, выпускаемые с 2012 г., имеют допуск к эксплуатации в 20 европейских странах. В настоящее время 95 клиентов Siemens Mobility закупили более 2200 машин этого семейства, а их суммарный пробег превысил 850 млн км.

Источник: freight-news.ru, 01.12.2023

Alstom выиграла крупнейший в истории Португалии тендер на поставку электропоездов

Контракт, который должен быть заключен с государственным пассажирским перевозчиком Comboios de Portugal (CP), будет предусматривать поставку 117 поездов за 819 млн евро. Соответствующий конкурс был объявлен в 2021 году. Ко второму этапу закупок помимо Alstom были допущены CAF и Stadler.

По данным газеты Eco, Alstom в случае победы обязалась вместе с местной DST построить завод в Матозиньюше со штатом около 300 человек. Это входит в планы властей Португалии возродить производство подвижного состава в стране.

Все поезда планируется использовать для региональных (55 ед.) и пригородных пассажирских перевозок (62 ед.). Подвижной состав должен быть двухсистемным с тягой от постоянного и переменного тока. Первые четырехвагонные составы должны быть произведены, сертифицированы и поставлены заказчику через 40 месяцев после подписания контракта. Запуск в эксплуатацию запланирован на 2029 год.

Источник: rollingstockworld.ru, 30.11.2023

Alstom открыла испытательный и технологический центр в шведском Вестеросе

Новый комплекс площадью 10 тыс. м² со штатом сотрудников около 500 человек включит несколько направлений деятельности компании: разработка подвижного состава и компонентов, систем СЦБ и оказание услуг по сервисному обслуживанию. Также на территории центра разместилась лаборатория для проверки производительности и надежности силовых установок перед их вводом в эксплуатацию.

Стоит отметить, что в Вестеросе находится завод Alstom по производству электродвигателей. Всего на территории страны компания владеет 16 сервисными и 3 инжиниринговыми центрами.

На данный момент, как заявляют в Alstom, в Швеции эксплуатируется свыше 1000 поездов, выпущенных на площадках, которыми владеет компания. В 2022 году производитель также подписал соглашение с национальным шведским перевозчиком SJ на поставку с 2026 года 25 высокоскоростных электропоездов Zefiro Express.

Источник: alstom.com, 04.12.2023

Более 50% производств грузовых вагонов для североамериканского рынка находится в Мексике

Такие данные приводит вагоностроитель Greenbrier. Так, сегодня вагоны для рынка Северной Америки выпускают 11 площадок, из них 6 расположены в Мексике: три принадлежат Greenbrier, две – крупнейшему игроку Trinity Rail и еще одну площадку развивает FreightCar America.

Ранее география производства была другой. Так, в 2000 году вагоны выпускали 19 площадок и в Мексике работали только две. В Greenbrier отмечают, что перенос производств в Мексику является одним из приоритетов

из-за меньших издержек и возможностей гибкого производства. Часть производства сохраняется в США для нивелирования политических и страновых рисков.

По данным американского RSI, в октябре на рынке Северной Америки действовали контракты на перспективные поставки 58,7 тыс. грузовых вагонов. В Greenbrier указывают, что на железных дорогах США и Канады эксплуатируются 1,6 млн грузовых вагонов, средний возраст парка – 21 год.

Источник: t.me, 06.12.2023

Завод «Аллегро» готов начать серийное производство колес для грузовых вагонов

Об этом свидетельствует сертификат соответствия ТР ТС 001/2011, выданный заводу и размещенный в базе Росаккредитации. Так, предприятие получило сертификат на серийный выпуск цельнокатаных колес диаметром 957 мм, применяемых в грузовых вагонах. Сертификат будет действовать в течение 5 лет и распространяется на продукцию, изготовленную с 29 сентября 2023 года.

Создание производственной площадки «Аллегро» было анонсировано ЕВРАЗом и группой «Рейл Сервис» в 2020 году, ее запуск несколько раз переносился. Оно находится в Верхней Салде в ОЭЗ «Титановая долина». Общий объем инвестиций заявлялся на уровне 18 млрд руб. Проектная мощность – 200 тыс. колес в год с возможностью увеличения до 300 тыс. На предприятии общей площадью 26 тыс. м² должно создается более 440 рабочих мест.

Ранее ЕВРАЗ выпускал железнодорожные колеса только на Нижнетагильском металлургическом комбинате, его мощность – более 500 тыс. колес в год.

Источник: rollingstockworld.ru, 06.12.2023

Завод «Свитанок» планирует увеличить производство железнодорожных комплектующих более чем на 30%

О планах нарастить годовой объем выпуска компонентов до 50 тыс. деталей в год сообщил региональный Фонд развития промышленности со ссылкой на министра промышленности и энергетики региона Николая Еланцева.

Находящееся в Мелитополе предприятие реализует инвестпроект стоимостью 100 млн руб., предполагающий закупку новых фрезерных и обрабатывающих центров до конца года. Завод софинансирует 10%, остальные средства в виде льготного кредита выдает региональный ФРП. Как ранее отмечал Еланцев, проект должен выйти на полную мощность в 2025 году, его реализация должна позволить увеличить объем производства до 2030 года почти на 300 млн руб.

«Свитанок» специализируется на выпуске компонентов для локомотивов и их дизельных двигателей, путевого оборудования и др. В сентябре Еланцев указывал, что устойчивым заказчиком на продукцию завода является «Трансмашхолдинг».

Источник: rusexporter.ru, 30.11.2023

Объем производства подвижного состава в России за январь-октябрь 2023

– 51,4 тыс. грузовых вагонов (+26,3% к январю-октябрю 2022), в частности 16,1 тыс. полувагонов (-13,7%), 6,8 тыс. цистерн (в 1,7 раза выше уровня 2022) и 9,7 тыс. платформ (-11,3%). В октябре – 6,2 тыс. грузовых вагонов (+26,3% к октябрю 2022);

– 254 магистральных электровоза (+0,8% к январю-октябрю 2022), в октябре – 23 электровоза (-14,8% к октябрю 2022);

– 181 секция магистральных тепловозов (+19,9% к январю-октябрю 2022), в октябре – 8 секций (-42,9% к октябрю 2022);

– 245 маневровых тепловозов (+11,9% к январю-октябрю 2022), в октябре – 25 маневровых тепловозов (+4,2% к октябрю 2022);

– 215 трамваев (+4,9% к январю-октябрю 2022), в октябре – 19 трамваев (-36,7% к октябрю 2022);

Информация на основе данных Росстата

Источник: rosstat.gov.ru, 30.11.2023

Новочеркасский электровозостроительный завод в 2023 году инвестировал в новое оборудование более 3,5 млрд рублей

Новочеркасский электровозостроительный завод (НЭВЗ, входит в состав ТМХ), в 2023 году инвестировал в новое оборудование более 3,5 млрд рублей, сообщил заместитель губернатора Ростовской области Игорь Сорокин.

По его словам, в рамках реализации инвестиционной программы с января по ноябрь 2023 года в цехах завода было установлено 11 единиц нового оборудования.

В ноябре на предприятии ввели в эксплуатацию новый станок, на котором будет осуществляться высокоточная обработка и изготовление элементов локомотивной тележки и колесных пар грузовых электровозов семейства «Ермак». Станок производит обработку крупногабаритных деталей и узлов благодаря увеличенным габаритам рабочего стола. Он оснащен линейными шариковыми направляющими качения, которые позволяют выполнять перемещения по осям с высокой скоростью и обрабатывать поверхности, находящиеся в разных плоскостях.

В декабре на заводе запланирована установка еще одного станка.

Как отметил Сорокин, за 10 месяцев НЭВЗ изготовил 151 локомотив разной составности.

Источник: rostov.rbc.ru, 06.12.2023

«Уральские локомотивы» представили новый редуктор для электропоездов

В середине ноября в ходе приемки электропоезда ЭС104 входящий в «Синара – Транспортные Машины» завод представил комиссии скоростной тяговый редуктор собственной разработки (рис. 3). Он проходил приемочные испытания в составе новых поездов, которые на прошлой неделе были сертифицированы к эксплуатации и начали поступать в парк РЖД.



Рис. 3. Скоростной тяговый редуктор разработки компании «Уральские локомотивы»

Как рассказали на предприятии, опытный образец редуктора был собран к концу декабря 2022 года, а первые разработки компонента для установки на электропоезда ЭС2Г/ЭС1П/ЭС1ГП «Ласточка» начались несколько лет назад. Проект был активизирован в 2022 году: тогда летом была создана 3D-модель

отливки корпуса, которая вместе с уточненными чертежами была направлена поставщикам – их на предприятии не раскрывают.

Первая отливка была получена в августе 2022 года, а на самом заводе «Уральские локомотивы» налажена мехобработка и покраска корпуса редуктора, обработка осей. Параллельно с работой над корпусом проводились расчеты для изготовления зубчатых колес. В соответствии со стандартами была рассчитана и проверена на прочность и геометрию зубчатая передача и зубчатые колеса. Далее была построена 3D-модель колес. «Изготовленные первые образцы полностью соответствовали техническому заданию», – отмечают на «Уральских локомотивах».

Опытный образец редуктора проходил испытания на специальном стенде и, как указывают разработчики, компонент продемонстрировал снижение вибрации на 15% и уменьшение температуры нагрева подшипниковых узлов на 10% по сравнению с применявшимся ранее аналогом. Также на заводе говорят, что точность изготовления и сборки компонентов спроектированного редуктора позволила при тех же передаточных отношениях и межосевых расстояниях получить меньшие значения бокового зазора. Это положительно сказалось на уровне шума при работе редуктора, резюмируют на предприятии.

Новый редуктор планируется устанавливать и на других модификациях платформы ЭС104, также возможно его использование для замены на ранее выпущенных «Ласточках». «Все предприятия-комплектаторы полностью готовы к серийному выпуску редукторов», – считают на «Уральских локомотивах». Завод отмечает, что его мощности позволяют обеспечивать обработку корпуса и зубчатых осей под выпуск 240 редукторов для электропоездов ежегодно.

К запуску производства редукторов готовится и другой производитель электропоездов – Демиховский машиностроительный завод (входит в «Трансмашхолдинг»). При поддержке займа из ФРП на предприятии создаются мощности, которые должны позволить выпускать до 1200 редукторов для железнодорожного моторвагонного подвижного состава и поездов метро в год.

Источник: rollingstockworld.ru, 01.12.2023

Электропоезд ЭП2ДМ стал лауреатом премии «Приоритет – 2023»

Отечественный электропоезд ЭП2ДМ, который производится на Демиховском машиностроительном заводе (ДМЗ, входит в состав АО «Трансмашхолдинг»), стал лауреатом Национальной премии в области промышленных технологий «Приоритет-2023».

Награда вручается российским компаниям за лучшие действующие проекты в ключевых отраслях экономики, обеспечивающие повышение конкурентоспособности отечественной продукции. В этом году на конкурс поступило около 200 заявок из более, чем сорока регионов России.

Электропоезд ЭП2ДМ был заявлен на соискание премии «Приоритет-2023» в категории «Транспорт».

Подвижной состав разработан Национальным центром промышленного дизайна и инноваций 2050.ЛАБ и инжиниринговым центром ТМХ с учетом пожеланий пассажиров и компаний-перевозчиков. Практически все материалы и компоненты, которые используются в конструкции поезда, имеют отечественное происхождение.

По сравнению с поездами предыдущих моделей, в ЭП2ДМ улучшена эргономика пассажирских диванов, в результате обеспечивается дополнительное пространство при встречной посадке пассажиров 4-6 см. В поезде 11-вагонной составности устанавливается более 1200 USB-портов с функцией быстрой зарядки гаджетов. Для лучшего обзора железнодорожных путей увеличено лобовое стекло кабины машиниста. Салонные окна – тонированные, внешние стекла поглощают до 60% солнечного излучения. В головных вагонах созданы условия для проезда пассажиров с инвалидностью.

В этой модификация электропоезда ЭП2ДМ импортные элементы полностью отсутствуют. В начале сентября поезда ЭП2ДМ открыли движение на четвертом Московском центральном диаметре, сегодня там эксплуатируются восемь составов. Шесть поездов новейшей модели отправлены в другие регионы России.

Церемония награждения победителей Национальной премии «Приоритет – 2023» состоялась 28 ноября в Общественной палате в г. Москвы. В зале собрались номинанты из сорока регионов России. Из почти двухсот претендентов на победу в финал прошли 32 компании. Электропоезд ЭП2ДМ стал победителем в номинации «Транспорт». Награду получил генеральный директор Демиховского машиностроительного завода Владимир Чекалин.

ДМЗ становился лауреатом конкурса в 2015, 2017 и 2018 годах, в том числе за разработку электропоездов ЭП2Д и ЭП3Д.

Трансмашхолдинг – крупнейший в России разработчик и производитель современного моторвагонного подвижного состава. Работы по созданию новых образцов продукции осуществляют действующие в рамках группы ТМХ инжиниринговые центры «ТМХ Инжиниринг» и «Центр двигателестроения ТМХ», подразделения которых расположены в 10 городах и насчитывают в общей сложности более 1300 сотрудников.

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Инвестиции для развития Индийских железных дорог

На развитие Индийских железных дорог (IR) правительство страны выделяет беспрецедентные инвестиции, в т.ч. на обновление парка подвижного состава. Так, IR в 2022 г. разместили заявки на закупку 90 тыс. вагонов в течение следующих трех лет ориентировочной стоимостью 300 млрд рупий (3,62 млрд долларов США). Также размещен заказ у компании Siemens на 1200 электровозов мощностью 6,7 МВт, обрабатываются тендеры на строительство 800 локомотивов мощностью 9 МВт на государственном локомотивном заводе Baneras Locomotive Works (BLW) в рамках государственно-частного партнерства (PPP), обсуждается финансирование производства 400 электропоездов Vande Bharat, рассчитанных на скорость 160 км/ч и др. Предусмотрено финансирование других проектов, в т.ч. реконструкцию крупных станций, строительство новых железных дорог, электрификацию 7 тыс. километров линий широкой колеи в 2024 финансовом году, оснащение путей и подвижного состава разработанной в Индии системой предотвращения столкновений поездов (TCAS), которая является версией ETCS Level 2. Однако, как считает автор, эти усилия не обязательно приводят к повышению эксплуатационной эффективности.

Источник: International Railway Journal. – 2023. – № 1. – P. 21. (англ. яз.)

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

SPL Powerlines в Великобритании внедряет технологию геозонирования

Компания SPL Powerlines UK намерена интегрировать технологию геозонирования в Бедфордшире и Ист-Мидленде для повышения безопасности своих сотрудников на железнодорожных путях.

Ключевым риском, с которым сталкиваются путевые рабочие, является потеря ситуационной осведомленности, что может значительно повысить риск несчастных случаев или опасных ситуаций. Решение Tended geofencing, разработанное в сотрудничестве с Network Rail позволяет путевым рабочим получать оповещения с помощью звуковых, визуальных и тактильных сигналов, если они выходят за безопасные периметры рабочей площадки, что снижает риск человеческой ошибки при работе на путях.

Компания SPL Powerlines UK специализируется на поставках оборудования для воздушных контактных линий для обычных и высокоскоростных магистральных железных дорог и входит в группы Powerlines.

SPL Powerlines будет использовать онлайн-панель мониторинга для определения безопасных рабочих зон перед началом проведения работ. Это включает в себя определение безопасных точек доступа к объекту, разграничение рабочих зон на безопасном расстоянии от открытых линий и установление границ вокруг пределов изоляции, чтобы ограничить работу бригад в зонах, где был изолирован электрический ток. Этот подход поддерживает так называемую работу по «форме С», позволяя определять безопасные рабочие зоны для тех, кто работает в радиусе 2,75 м от воздушных контактных сетей 25 кВ.

Источник: railtech.com, 05.12.2023 (англ. яз.)

В Австрии начнут использовать дроны для осмотра пути

Федеральные железные дороги Австрии (ÖBB) объявили о начале реализации совместного с компанией Frequentis инновационного проекта по использованию дронов для осмотра пути в труднодоступных районах. Проект осуществляется при поддержке австрийской компании – поставщика аэронавигационных услуг Austro Control.

ÖBB первыми из европейских железных дорог получили разрешение на применение БПЛА и планируют устроить на сети базы для размещения дронов, что позволит оперативно привлекать их при возникновении тех или иных чрезвычайных происшествий, например камнепадов или штормовых явлений, на труднодоступных участках железных дорог.

Дроны также позволят снизить потребность в привлечении людских ресурсов, что немаловажно, поскольку при возникновении чрезвычайной ситуации движение останавливается и персоналу приходится передвигаться пешком.

Дроны будут выполнять полеты по заданному маршруту и посылать в режиме реального времени изображения, демонстрирующие состояние пути и позволяющие принимать обоснованные решения.

Важно и то, что использование дронов позволит сократить затраты времени по сравнению с проведением визуальных осмотров работниками железной дороги и, соответственно, свести к минимуму длительность закрытия

перегонов. И наконец, применение БПЛА должно стать важной составляющей в рамках создания будущей цифровой железной дороги.

Источник: zdmira.com, 29.11.2023

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

Переговоры провалились – Германию ожидают новые забастовки транспорта

После второго раунда переговоров с Deutsche Bahn профсоюз машинистов поездов Германии (GDL) объявил о провале переговоров по заработной плате. Одновременно было заявлено о новых предупредительных забастовках.

Как заявил в Берлине глава GDL Клаус Везельски, в настоящее время не удастся найти компромисс с работодателями, в связи с этим профсоюз продолжит забастовки на железнодорожном транспорте. Однако точные даты возможных предупредительных мероприятий пока не названы. Голосование среди членов GDL по вопросу бессрочных забастовок продолжается, его результаты ожидаются в конце декабря. Если 75% участников голосования согласятся на бессрочную забастовку, то GDL может использовать это средство давления и в споре о зарплате.

Первый раунд коллективных переговоров начался всего две недели назад. Неделю назад GDL парализовала работу значительной части железнодорожного транспорта по всей стране, проведя 20-часовую предупредительную забастовку. В результате забастовки было отменено около 80% запланированных поездок дальнего следования. В некоторых федеральных землях последствия для регионального транспорта были еще более значительными.

Камень преткновения

Сегодня в центре коллективных переговоров находится требование GDL о сокращении рабочего времени для сменных работников с 38 до 35 часов в неделю с полной компенсацией заработной платы. Член правления DB по работе с персоналом Мартин Зайлер считает это требование нереализуемым и не видит возможности для дискуссий. По его утверждению, исполнение этого требования будет слишком дорогостоящим. Кроме того, сокращение продолжительности рабочего дня потребует увеличения числа сотрудников, которых будет особенно трудно найти в условиях дефицита квалифицированной рабочей силы. Руководитель GDL Везельски, напротив,

считает, что сокращение рабочей недели сделает работу на железной дороге более привлекательной.

Помимо сокращения рабочего времени, GDL требует повышения зарплаты на 555 евро в месяц и компенсационной премии за инфляцию. На данный момент Deutsche Bahn предложила 11%–ное повышение заработной платы в течение 32 месяцев, а также требуемую компенсационную премию в связи с инфляцией.

GDL хочет, в том числе расширить сферу своего влияния на железной дороге и вести переговоры о заключении коллективных договоров по инфраструктурным направлениям. DB отказывается от этого, поскольку GDL практически не представлена в этих областях.

Арбитраж как выход?

С первых дней спора о заработной плате GDL пыталась оказать на железную дорогу как можно более сильное давление, неоднократно угрожая забастовкой и проведением голосования. Последнее объявление о провале переговоров по истечении двух недель – это следующий этап эскалации. По итогам первого раунда переговоров Везельски преподнес как успех то, что профсоюз и DB смогли договориться о жестком графике и многочисленных дальнейших встречах до Рождества. Теперь надо полагать, все это пока не понадобится.

Одним из выходов из сложившейся ситуации может стать арбитраж, т.е. переговоры с одним или несколькими посредниками. Железная дорога уже предлагала такой путь перед началом первого раунда переговоров, предвидя жесткий спор с GDL по поводу заработной платы. Тогда Везельски однозначно отверг это предложение. После провала переговоров он заявил, что и сейчас «не видит возможности» для посредничества.

По данным компании, коллективные договоры, заключаемые GDL, распространяются примерно на 10 000 сотрудников Deutsche Bahn. Для сравнения: профсоюз железнодорожников и транспортников EVG весной и летом заключил новые коллективные договоры примерно для 180 000 сотрудников DB.

Однако, поскольку GDL в первую очередь представляет интересы машинистов и проводников поездов, он также может нарушать железнодорожное сообщение в Германии забастовками и предупредительными забастовками. При нынешнем председателе Везельски профсоюз известен своими жесткими спорами о заработной плате.

Забастовки железнодорожников Великобритании продолжаются и теперь затрагивают Северную Ирландию

Профсоюзы, представляющие работников транспорта Северной Ирландии, 1 декабря призвали своих членов к однодневной забастовке. Существуют опасения, что акция повторится в преддверии Рождества. Почти весь общественный транспорт находится в ведении единого органа, Translink.

Забастовка на железных дорогах Великобритании распространилась на Северную Ирландию. Данная забастовка не связана с разногласиями в которых уже более года участвуют британские пассажирские операторы и распорядитель инфраструктуры Network Rail. В то время как профсоюз машинистов поездов ASLEF продолжает активно выступать в Англии, были достигнуты договоренности с представителями работодателей в Шотландии и Уэльсе, а также с Network Rail. Крупнейший отраслевой профсоюз – Национальный профсоюз железнодорожных, морских и транспортных рабочих (RMT) достиг ожидаемого решения в конце ноября.

По словам генерального секретаря профсоюза Мика Линча, большое число наших членов высказались за то, чтобы принять это предложение о безусловной оплате труда и никаких обязательных сокращений до конца 2024 г. Мы продолжим переговоры с железнодорожными операторами о реформах, которые они хотят видеть. Мы никогда не будем уклоняться от решительной защиты положений и условий наших участников, ни сейчас, ни в будущем. Эта кампания показывает, что постоянные забастовки и единство приносят результаты.

С тех пор, как спор был урегулирован с распорядителем инфраструктуры Network Rail (NR), перебои в грузовых движениях были минимальными. Операторы грузовых перевозок не были непосредственно вовлечены в спор, но пострадали от него, когда сотрудники службы сигнализации и безопасности NR объявили забастовку. По пассажирским перевозкам, которые управляются правительствами Шотландии и Уэльса, были заключены соглашения на ранней стадии трудового спора.

Другой крупный отраслевой профсоюз машинистов поездов ASLEF, не урегулировал свои претензии по заработной плате, условиям и гарантиям занятости и была начата недельная программа прямых забастовок, которая затронула все 16 компаний, эксплуатирующих пассажирские поезда в Англии. Операторы открытого доступа Grand Central, Hull Trains и Lumo, работающие на магистрали Восточного побережья, в забастовках не участвуют. Забастовка действует поэтапно, затрагивая разных операторов в разные дни, а также предусматривает запрет на сверхурочную работу.

Транспортные профсоюзы Северной Ирландии впервые с 2015 г. приняли участие в забастовке. Представительство профсоюзов в Северной Ирландии состоит из трех различных организаций: Unite, GMB и SIPTU (последняя является крупным всеирландским «Союзом сферы услуг, промышленности, профессионалов и техников», базирующимся в Дублине). После одной акции, в результате которой был остановлен весь пассажирский автомобильный и железнодорожный транспорт, профсоюзы заявили, что государственный секретарь по делам Северной Ирландии Крис Хитон-Харрис является человеком, ответственным за провоцирование акции.

Три профсоюза провели скоординированные голосования, которые подтвердили подавляющую поддержку забастовочных действий (свыше 90%). Голосование было проведено после того, как рабочие отклонили замораживание заработной платы, что, по словам профсоюзов, эквивалентно 11% сокращению заработной платы в реальном выражении с учетом инфляции.

Профсоюзы встретились с доктором Денисом Макмахоном, постоянным секретарем министерства инфраструктуры Северной Ирландии и ясно выразили свое мнение о том, что основной проблемой является бюджетная политика жесткой экономии, введенная госсекретарем по делам Северной Ирландии Крисом Хитон-Харрисом. Делегированное правительство в Белфасте не собиралось в течение нескольких лет из-за нерешенных политических проблем, что вынуждает к прямому управлению из Лондона.

Региональный организатор членства SIPTU в Translink Найл Макнелли сказал, что как и все другие работники государственного сектора, работники Translink имеют право на повышение заработной платы, которое обеспечивает защиту от роста цен. Профсоюз насчитывает более 200 тыс. членов и является мощной силой в ирландских трудовых отношениях.

Источник: railtech.com, 05.12.2023 (англ. яз.)

Выставка об истории развития железных дорог в России открылась в Кирове

Выставка «Развитие железных дорог в России под покровительством Императорского Дома Романовых» открылась в Кирове в Вятском художественном музее имени братьев Васнецовых, сообщает правительство региона.

Выставка создана и экспонируется в рамках федерального культурно-исторического туристического проекта «Императорский маршрут», реализуемого Фондом содействия возрождению традиций милосердия и

благотворительности «Елисаветинско-Сергиевское просветительское общество» (ЕСПО) при поддержке министерства культуры России и Минэкономразвития РФ.

Как рассказала председатель наблюдательного совета Фонда ЕСПО Анна Громова, Кировская область стала финальной остановкой для передвижной выставки. Ранее проект экспонировался в Москве, Тюменской, Омской, Иркутской областях, в Красноярском, Хабаровском, Забайкальском и Приморском краях.

«В каждом регионе благодаря поддержке ОАО «РЖД» мы смогли эту выставку оставить. Она не только пройдет по всему региону, но и сможет быть где-то закреплена: в высших учебных заведениях, на вокзале или любом другом месте, чтобы послужить какое-то время знакомству с подвигом наших предков. Это повод вспомнить о великом всенародном деле, когда мы объединяемся и верим в свою победу и в свой народ. Эта выставка еще раз показывает высоту инженерной мысли, народного духа и трудолюбия российских народов, которые, объединившись, смогли совершить такое чудо», – приводятся в сообщении слова Громовой.

Организаторы выставки собрали сотни архивных документов, старинных карт, уникальных фотографий, в том числе портреты людей, благодаря которым железные дороги с европейской части страны продвинулись к ее восточным окраинам. Ключевое место в экспозиции отведено Транссибирской магистрали. Император Александр III в 1891 году издал указ о строительстве сквозной дороги через Сибирь, соединившей рельсовым путем Тихоокеанское побережье с Уралом. Этот маршрут позволил с 1906 по 1910 годы полумиллиону крестьян переселиться из центральных губерний в Сибирь и образовать новые города. Введение в эксплуатацию Транссибирской магистрали послужило мощным толчком для экономического развития всей страны.

Губернатор Кировской области Александр Соколов поблагодарил Анну Громову за подвижническую работу по развитию и популяризации истории России. «Этот проект, безусловно, очень важен, поскольку символизирует то, что еще в 19 веке Россия смотрела на Восток, на развитие себя как большой Евразийской державы. Россия из страны, которая была известна своим бездорожьем, превратилась в индустриальную державу с огромной территорией. Транссиб стал самой длинной железной дорогой в мире, построенной за несколько лет. Этот факт преподает нам урок, как можно с умом и желанием преобразовать страну в короткий срок», – цитирует пресс-служба слова Соколова.

Железные дороги в поиске кадров

Ситуация с кадрами в транспортной отрасли дошла до критической точки, заявил 16 ноября на XVII Международном форуме «Транспорт России» заместитель гендиректора ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) Дмитрий Шаханов. Железнодорожная отрасль, по его словам, испытывает особенно острую потребность в специалистах со средним профессиональным образованием.

Причинами кадрового голода он назвал сокращение трудоспособной доли населения и реальный рост объема производства, связанный с импортозамещением. <...>

Ситуация в транспортной отрасли

Сейчас, по оценке Минтруда, больше всего сотрудников на российских предприятиях требуется в обрабатывающем производстве, строительстве и транспорте. Об этом 21 сентября на расширенном заседании президиума Госсовета заявил министр труда и социальной защиты Антон Котяков. Министр при этом отметил, что спрос на рабочую силу будет расти до 2030 г. Наибольшая потребность, по его словам, будет в обрабатывающем производстве – почти 800 тыс. рабочих мест, в сфере транспортировки и хранения – 400 тыс., здравоохранении и социальных услугах – 285 тыс.

Согласно опросам Института Гайдара, дефицит кадров на начало III квартала 2023 г. испытывали 42% российских компаний. В частности, о нем заявили 22% предприятий пищевой промышленности, 32% – химической, 42% предприятий машиностроения. По данным августовского опроса членов ассоциации «Промжелдортранс» (объединяет более 150 организаций промышленного железнодорожного транспорта), более 85% предприятий железнодорожной отрасли испытывают дефицит кадров рабочих профессий. Больше всего не хватает монтеров железнодорожного пути – так ответили 25% респондентов, составителей поездов – 23,8%, слесарей по ремонту подвижного состава – 20% и машинистов – 16,3%.

Кто учит железнодорожников?

Кадры для транспортной сферы в основном готовят подведомственные Минтрансу вузы и их филиалы – техникумы и колледжи. Лидерами по числу транспортных учебных заведений являются ЦФО – 25 во главе с Российским университетом транспорта (РУТ, он же МИИТ), СФО – 21 во главе с Иркутским государственным университетом путей сообщения (ИрГУПС) и СЗФО – 16, среди которых лидирует Петербургский государственный университет путей сообщения. По данным министерства, в них обучаются 256 167 человек, из них 147 034 человека получают высшее образование и 109 133 студента – среднее профессиональное образование. Всего

насчитывается 19 вузов с 86 филиалами. Федеральному агентству железнодорожного транспорта (Росжелдор) отдельно подведомственны восемь институтов путей сообщения, которые расположены в Санкт-Петербурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Екатеринбурге, Омске, Новосибирске, Иркутске и Хабаровске.

По данным Минобрнауки, в транспортных вузах проходят обучение 16% всех студентов в России. 30 октября глава министерства Валерий Фальков на совместном заседании коллегий ведомства и Минтранса заявил, что в 2023 г. на рынок труда было выпущено более 30 тыс. специалистов в сфере транспорта. Замминистра науки и высшего образования Дмитрий Афанасьев тогда пояснил, что не менее 77% молодых специалистов, выпустившихся из транспортных вузов в текущем году, по предварительным данным, уже трудоустроены.

Как можно привлечь кадры в отрасль

Представитель РЖД рассказал, что компания предлагает сотрудникам бесплатное обучение профессии в 67 учебных центрах по всей стране, а также широкий набор льгот, в том числе на проезд, медицинское обслуживание, корпоративную ипотеку со ставкой от 2%, детские сады и школы для детей, а также отдых в собственной сети санаториев и др.

Представитель монополии также отметил, что РЖД не менее двух раз в год индексируют зарплату работников. «В этом году это сделано уже трижды, совокупный размер индексаций в 2023 г. составил 7,5%, что соответствует прогнозу роста потребительских цен Минэкономразвития», – отметил он.

Особенно острая потребность в кадрах, по словам представителя РЖД, наблюдается в восточных регионах страны, где проходит Байкало-Амурская магистраль (БАМ). Это Иркутская область, Бурятия, Забайкальский край, Якутия, Амурская область, Хабаровский край. Здесь РЖД предлагает решать проблему дефицита кадров повышенными зарплатами и корпоративной поддержкой, которая включает обеспечение работников жильем. «Машинисты и помощники машиниста локомотива, которые решат перевестись с других дорог на Забайкальскую, Восточно-Сибирскую или Дальневосточную железную дорогу, могут одновременно получить 250 000 руб.», – пояснил он.

Представитель пресс-службы «Трансконтейнера» (входит в группу компаний «Дело») рассказал «Ведомости. Промышленности», что особенный дефицит кадров наблюдается среди специалистов-производственников. Основной объем текущих вакансий приходится именно на производственный персонал, рабочие профессии, пояснил он. «Трансконтейнер» решает кадровый вопрос за счет сотрудничества с учебными заведениями среднего профессионального и высшего образования, отметили в компании. «Самый простой и традиционный инструмент для привлечения необходимых

сотрудников – финансовый. В 2023 г. прошло уже два повышения заработной платы», – добавил он.

В 2022 г. компания также разработала для сотрудников программу по повышению рождаемости, поддержке материнства и детства. Работники, имеющие детей, получают дополнительную поддержку в виде компенсации детского сада, путевок в детские оздоровительные лагеря, особых условий медицинского страхования. А сотрудницы, планирующие пополнение в семье, – различные доплаты и гибкий режим работы в период беременности. Кроме того, запущена программа выплаты работникам в размере 1 млн руб. при рождении третьего и последующих детей, заключил он.

Транспортная отрасль страны действительно испытывает кадровую уязвимость, подтверждает «Ведомости. Промышленности» заместитель директора центра конъюнктурных исследований ИСИЭЗ НИУ ВШЭ Инна Лола. Сейчас больше всего от дефицита специалистов страдают компании, оказывающие услуги в сфере перевозки грузов, поясняет она.

По мнению президента Национального исследовательского центра «Перевозки и инфраструктура» Павла Иванкина, дефицит кадров в железнодорожной отрасли в первую очередь наблюдается в строительном направлении и связан с расширением БАМа и Транссибирской железнодорожной магистрали (Транссиб). По словам Иванкина, проблема с кадрами также связана с тем, что далеко не все специалисты готовы работать в сложных погодных условиях Сибири, а молодежь не хочет работать по таким специальностям, как машинист электровоза или монтер путей. «Молодежь, которая все же приезжает в Сибирь, сталкивается с отсутствием социальных условий: им негде провести вечер, практически нет интернета. Это сильно влияет на трудоустройство», – заключает эксперт.

Источник: vedomosti.ru, 29.11.2023

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Великобритания: прогресс, достигнутый в ходе реализации программы цифровизации магистрали Восточного побережья

В настоящее время активно проводятся работы по реализации программы цифровизации магистрали Восточного побережья (East Coast Digital Programme, ECDP).

Основная цель программы – внедрение бортовой системы цифровой сигнализации на южном участке магистрали восточного побережья (East Coast Main Line, ECML), между вокзалом Кингс-Кросс в центральной части Лондона и Грэнтемом. В начале декабря 2023 г. были проведены работы по подготовке и тестированию новой технологии на участке между городами Уэлвин-Гарден-Сити и Хитчин (графство Хартфордшир). Специалистами были проложены новые кабели и успешно проведены базовые испытания – все это способствует повышению уровня надежности, устойчивости и экологичности магистрали ECML.

Важным шагом в ходе реализации проекта ECDP стало начало использования на некоторых пассажирских поездах Great Northern системы цифровой сигнализации на линии Northern City Line между станциями Финсбери-парк и Мургейт. Согласно существующему плану, поезда начнут использовать систему сигнализации на основной линии между станциями Уэлвин и Хитчин с 2025 г.

Было проведено исследование с участием фокус-групп, которые включали в себя пассажиров поездов, курсирующих по линии ECML, в результате обработки собранной информации были сделаны следующие выводы:

- уровень информированности о проекте ECDP в настоящее время очень низок;
- получив базовую информацию, члены фокус-групп назвали системы цифровой сигнализации крайне важным нововведением, которое способно многое изменить;
- пассажиры принимают тот факт, что процесс внедрения новой системы будет связан с перебоями в движении поездов, но осознавая все преимущества, которые она даст в будущем, в частности существенное повышение уровня надежности и пунктуальности, они готовы на этот период найти альтернативные варианты для совершения поездок.

Помимо этого отмечается, что в рамках реализации проекта ECDP запускается специальная кампания, нацеленная на повышение уровня осведомленности пассажиров.

Источник: globalrailwayreview.com, 05.12.2023 (англ. яз.)

У ведущей российской TOS появился новый функционал для работы на ж/д фронте

У ведущей российской системы управления грузовыми терминалами и портами Solvo.TOS существенно расширены функциональные и интеграционные возможности. Среди прочих, новые опции для обработки грузов на железнодорожном фронте.

Разработчик системы – компания «СОЛВО», эксперт рынка автоматизации логистики, недавно отметившая свое 28-летие. Презентация обновлений состоялась на IV Клиентской конференции «Solvo.TOS. Текущее состояние и перспективы развития», организованной для пользователей системы.

В «СОЛВО» рассказали о новых возможностях для работы с таможенными заявками через Solvo.TOS, и о том, что стало еще больше оборудования и софта, с которыми система может интегрироваться при работе с грузами на железнодорожном терминале.

Для многоцелевых грузовых терминалов – отдельный набор дополнений. Например, функционал и интерфейс на базе Android для управления обработкой автомобилей. Отдельно проработаны операции с наливными и насыпными грузами, усовершенствованы алгоритмы обработки генгрузов. Обновлен веб-портал грузового терминала, появились дополнительные возможности для оптимизации производственных процессов (сокращения количества штивок, автоматизации работы водителей тягачей и пр.)

Большое внимание было уделено расширению интеграционных возможностей Solvo.TOS. В системе стало больше функций для управления операциями по ремонту оборудования на терминале, появилась возможность дистанционно управлять работой тягачей путем назначения команд водителям и отслеживания местоположения техники по GPS.

В «СОЛВО» отмечают, что изначально TOS была создана с возможностью индивидуальной настройки под каждого клиента. Достигается такой результат за счет модульности и гибкости системы, широких возможностей интеграции со сторонними программными продуктами и оборудованием.

Недавно разработчики дополнили и увеличили спектр возможностей интеграции системы Solvo.TOS с оборудованием для автоматической идентификации (Auto ID) и позиционирования, RFID-решениями, системами видеонаблюдения и контроля доступа, технологиями идентификации пломб и контейнеров. И это далеко не весь список.

«Каждое решение на базе Solvo.TOS – единая экосистема, на базе которой решаются самые разные, в том числе и нестандартные, бизнес-задачи», –

отметил Армен Ерицян, заместитель генерального директора «СОЛВО» по автоматизации грузовых терминалов и портов.

Источник: rzd-partner.ru, 29.11.2023

Полный переход на отечественное ПО в жд машиностроении ожидается после 2028 г.

Такой прогноз озвучил эксперт индустриального центра компетенций (ИЦК) «Железнодорожное машиностроение» Константин Лобачев в рамках демо-дня его работы.

В 2026 году российские продукты, созданные для замены разработок иностранных вендоров (Siemens, Aveva, General Electric, Dassault и др.), должны войти в промышленную эксплуатацию и будут включены в единый реестр программ для ЭВМ и баз данных.

По словам Лобачева, выполнение заявленных сроков будет зависеть от готовности российских аппаратных платформ и операционных систем. О том, что ключевой вызов заключается в создании альтернативной аппаратной части, в прошлом году в интервью ROLLINGSTOCK говорил директор по информационным технологиям «Трансмашхолдинга» (ТМХ) Анатолий Ушаков.

По данным CNews, всего в рамках работы профильного ИЦК поступило 22 заявки по ПО на общую сумму 14,6 млрд руб. На данный момент одобрены 10 проектов на 10,6 млрд руб. Летом замглавы Минпромторга России Василий Шпак отмечал, что сфера производства рельсового подвижного состава уступает по объему только сегменту общего машиностроения.

На данный момент основные проекты в рамках ИЦК реализуются компаниями группы ТМХ, исполнители – компании периметра Ctrl2Go. Так, для «Метровагонмаша» создается ПО «Умная диагностика»: стоимость разработки составляет 1,25 млрд руб., 72% финансирования выделяется из государственного фонда развития информационных технологий РФРИТ. В свою очередь по заказу «ЛокоТех-Сервис» реализуется проект «Цифровой формуляр (паспорт) изделия» с применением технологии блокчейн, стоимость – 250 млн руб. (государственное софинансирование – 67%).

Также среди одобренных заявлены проекты «1D-проектирование» (заказчик – «Метровагонмаш») и «Управление требованиями» (заказал сам ТМХ). Их общая стоимость оценивается в 6,8 млрд руб., исполнители, по информации CNews, на данный момент не определены и их планируется финансировать полностью за счет средств заказчиков. Оба продукта

планируется использовать для обеспечения автоматизации производства и создания единой цифровой платформы на пилотном проекте разработки поезда метро «Москва» новой модификации. Недавно в ТМХ сообщали, что апробировали российские технологии 1D-моделирования при проектировании электропоездов «Иволга».

По линии промышленного ПО в ТМХ также реализуются проекты по среде доверенного обмена данными по жизненному циклу изделия, по мониторингу и предиктивной аналитике для станков с ЧПУ, производственных линий и энергетического оборудования, а также по системе экологического мониторинга.

Источник: wagon-cargo.ru, 04.12.2023

РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Замена дизельной тяги (Германия)

В 2023 г. железные дороги Германии (DB) будет использовать в качестве топлива для тепловозов 17 млн л биотоплива на основе полученных из отходов пищевой промышленности гидроочищенных растительных масел (HVO), что вдвое больше, чем первоначально рассчитывалось. Первоначально достижение этого объема было запланировано на 2025 г. DB осуществляет постепенный перевод дизельных заправок на HVO. В 2022 г. DB сертифицировали около 1000 единиц подвижного состава для заправки этим биотопливом. Отмечено, что использование биотоплива HVO позволяет снизить выбросы углекислого газа на 90% по сравнению с дизельным топливом. Для его производства не используются дополнительные посевные площади, конкурирующие с производством продуктов питания и кормов. С помощью этих мер по отказу от дизельного топлива к 2025 г. DB сократит выбросы CO₂ не менее чем на 50 тыс. т. До 2027 г. DB инвестирует 1,5 млрд евро в развитие альтернативных двигателей и видов топлива.

Источник: Elektrische Bahnen. – 2023. – № 1. – S. 43 (нем. яз.)