



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

№49/ДЕКАБРЬ 2024

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	5
Глава Тувы: началась разработка предТЭО железнодорожного коридора	
Россия – Монголия – КНР	5
Импортерам продукции АПК из Узбекистана в РФ будут возмещать расходы на транспорт.....	6
Новак сообщил объем экспорта угля из Кузбасса на Восток в 2025 году.....	7
РЖД направили в Минтранс предложения по увеличению перевозок контейнеров из ДФО	7
В Швеции продвигается проект железной дороги Norrbotniabanan.....	8
Alstom с 2025 года станет оператором пригородных перевозок в Южной Калифорнии	9
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА.....	10
ГД разрешила размещать на субординированные депозиты средства ФНБ на самоокупаемые проекты	10
Инвестпрограмма РЖД на пять лет свёрстана, но может быть скорректирована	11
В двух регионах Черноземья может вырасти стоимость проезда в электричках	12
Инвестиции в железнодорожный транспорт Китая превысили 711 млрд юаней.....	12
В Румынии продолжается неоднозначная государственная помощь железной дороге.....	13
Мексика инвестирует 157 млрд песо в расширение железных дорог в 2025 г.	14
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ.....	15
Новый БАМ: какая инфраструктура нужна Сибири.....	15
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА	20
Минтранс в 2024 г. ожидает снижения грузоперевозок по железной дороге на 3%, в 2025 г. - рост порядка 4%	20
Новый шелковый путь. Кто возьмет под контроль мировую логистику	20
Участковая скорость движения на сети РЖД в ноябре: относительно прошлого месяца показатель ускорился.....	23
Уголь пропускают через тариф.....	24
Новороссийский зернотерминал за 11 месяцев увеличил отгрузку зерна на 11%, ЗТК «Тамань» – на 26%	25
До конца года ограничено движение транспорта между Алтынкольем и Достыком (Казахстан)	26
LTG Cargo приобрела 200 вагонов для перевозки насыпных грузов (Литва).....	26
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ	27
РЖД впервые ввели график движения на три года	27
РЖД утвердила трехлетнее расписание дальних поездов Калининградского направления	28

Билеты на поезда РЖД в Китай и КНДР не будут продавать онлайн	29
РЖД планируют перевезти около 7 млн пассажиров в новогодние каникулы.....	29
«Аэроэкспресс» и «Почта России» запустили бесплатную отправку писем	
Деду Морозу	30
Из Уфы запущен первый прямой поезд до Москвы	31
Городскую электричку планируется запустить в Петрозаводске – глава Карелии.....	32
Стало известно, сколько пассажиров перевезли поезда «Сапсан» за 15 лет.....	33
Первый рейс модернизированного «Сапсана» запланировали на 23 декабря	33
Мезенцев: в Западной Европе проявили интерес к проекту «Поезд памяти»	34
Министр Ермак: ретропоезда пустят в Советск, Черняховск и Багратионовск.....	35
Первый высокоскоростной поезд ICE отправился из Берлина в Париж	35
Британская линия Northumberland открылась для пассажиров спустя 60 лет	36
В Онтарио возобновят железнодорожные пассажирские перевозки в коридоре	
Northlander (Канада).....	37
Amtrak установила исторический рекорд по пассажиропотоку, обслужив 32,8 млн	
пассажиров.....	37
США: завершена реализация проекта модернизации железнодорожного вокзала	
Хоумвуд.....	38
Великобритания: обновленный план вокзала Юстон.....	39
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ	40
БМЗ ведет разработку нового тепловоза ТЭ26	40
Ростовский ЭРЗ в шесть раз нарастил объем ремонта «Ермаков».....	41
РЖД внедриli технологии «цифрового вагонного депо» на двух площадках	42
Подробности по новой пассажирской тележке 68-4120 от TMX	42
Электрические локомотивы: мощность ограничивает расширение рынка.....	44
Новости закупок подвижного состава: ПТК, Alstom, Plasser & Theurer, Stadler, Siemens	
Mobility	45
Alstom расширяет географию обслуживания подвижного состава	46
OnTrain расширяет свой парк новейшими локомотивами Traxx от Alstom.....	46
VIA Rail будет закупать купольные вагоны в рамках всеобщего обновления парка (Канада)	
.....	47
Stadler построит электровозы для литовского грузового оператора.....	48
Stadler поставит гибридные локомотивы для железных дорог Швейцарии метровой	
колеи	49
Первый контактно-аккумуляторный поезд компании Škoda приступил к перевозкам	
в Чехии	51
Siemens готова к строительству нового завода в Великобритании.....	52
CRRC выпустила беспилотные монорельсовые поезда на суперконденсаторах	
для Чунцина	52
ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА.....	53

ОАО «РЖД» хотят вернуть на работу пенсионеров.....	53
ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.....	55
Компания ФосАгро внедрила голосовой мобильный обходчик на железной дороге.....	55
Великобритания: Network Rail проводит испытания крупногабаритных информационных табло на вокзале Юстон в Лондоне.....	56
DAC протестирован на самых тяжелых грузовых поездах Green Cargo	56
Искусственный интеллект выявляет маршруты с наибольшим числом безбилетных пассажиров.....	58
РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ	59
ВСМ будет наименее энергозатратным видом пассажирского транспорта.....	59
Москва поедет на собственных аккумуляторах	60
Водородные поезда Mireo Plus H получили допуск к эксплуатации	61
Шпалы, изготовленные из переработанного пластика, могут сделать железные дороги еще более экологичными.....	62

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Глава Тувы: началась разработка предТЭО железнодорожного коридора Россия – Монголия – КНР

Целесообразность создания Центрально-Евразийского железнодорожного коридора (ЦЕТК) из России в Китай через Монголию, в который планируется включить будущую железнодорожную ветку Кызыл – Курагино, изучит рабочая группа, сообщил в интервью «Интерфаксу» глава Тувы Владислав Ховалыг.

Рабгруппа создана по поручению первого вице-премьера России Дениса Мантурова.

«На сегодняшний день в соответствии с согласованным техническим заданием между фондом «Центр стратегических разработок» и корпорацией «Енисейская Сибирь», а также после дополнительного согласования рабочей группы приступаем к первому этапу разработки предварительного технико-экономического обоснования (ЦЕТК - ИФ)», – сказал Ховалыг.

По его словам, будущий документ будет описывать обоснование необходимости ЦЕТК и рыночных предпосылок его реализации через оценку спроса на перевозки, а также прогноза и подтверждения необходимой грузовой базы в разрезе направлений перевозок на период 2035-2050 годов.

Глава республики напомнил, что ранее проектировалась технологическая железнодорожная ветка Курагино – Кызыл для вывоза угля в восточную часть России. «Я уверен, что если мы продолжим строить дорогу в сторону южного направления – в сторону Монголии и Китая – то туда будут перевозиться не только грузы, производимые в Сибирском федеральном округе, но и товары из европейской части России», – сказал Ховалыг.

Для рентабельной работы этого коридора необходима грузовая база в объеме не менее 60 млн тонн грузов в год. «Мы считаем, что такой объем спокойно можно набрать даже только за счет грузов сибирских регионов. Например, Кузбасс – регион, где добывается большое количество угля, поэтому сегодня они тоже испытывают большие сложности по его реализации. Только представьте, насколько будет позитивным экономический эффект для Кемеровской области, если, например, порядка 80% угля этого региона будет вывозиться по будущему нашему железнодорожному коридору», – отметил глава республики.

Ранее первый замминистра транспорта РФ Валентин Иванов в кулуарах ВЭФ-2024 сообщал, что Минтранс РФ возвращается к идее строительства железнодорожной ветки Кызыл-Курагино, планирует провести оценку проекта.

«Прорабатывается вопрос продолжения этой линии (Кызыл – Курагино – ИФ) через Туву, через Монголию в направлении Китая. Нужно оценить стоимость ее капитальных вложений, возможность реализации строительства, техническую возможность и второе – возможность возврата средств, если действительно мы будем строить какую-то новую железнодорожную линию между Россией, Китаем и Монголией», – сказал Иванов.

Источник: interfax.ru, 17.12.2024

Импортерам продукции АПК из Узбекистана в РФ будут возмещать расходы на транспорт

Российские импортеры агропромышленной продукции из Узбекистана через проект «Агроэкспресс» с 2025 года будут получать возмещение транспортных расходов, сообщает торговое представительство России в республике.

«Минэкономразвития России с 2025 года в рамках проекта «Агроэкспресс» запускает механизм возмещения российским импортерам до половины транспортных расходов при импорте узбекистанских товаров агропромышленного комплекса железнодорожным транспортом», – говорится в сообщении, размещенном в Telegram-канале торгпредства.

Решение принято совместно с министерствами сельского хозяйства и транспорта, ФТС России, Россельхознадзором и другими ведомствами во взаимодействии с узбекистанскими партнерами, добавили в представительстве.

«Агроэкспресс» – специализированный сервис «РЖД Логистики» и РЭЦ по доставке грузов АПК в Китай, Турцию и страны СНГ с помощью ускоренных контейнерных поездов. Сервис постоянно совершенствуется за счет расширения перечня маршрутов и применения современных перевозочных решений, использования рефрижераторных контейнеров и флекситанков. В июне 2021 года соглашение о реализации этого сервиса было подписано с узбекистанской компанией Uzagrologistics Centers. Перевозка товаров по принципу «зеленого коридора» обеспечивает максимальный срок доставки продуктов из Узбекистана в РФ не более чем за пять дней.

Источник: Iprime.ru, 16.12.2024

Новак сообщил объем экспорта угля из Кузбасса на Восток в 2025 году

Объем вывоза угля из Кузбасса в восточном направлении в 2025 году планируется сохранить на уровне 2024 года. Об этом журналистам сообщил зампред правительства РФ Александр Новак во время рабочей поездки в Кемеровскую область.

«Мы говорили об объемах вывоза, возможности предоставления скидок для того, чтобы обеспечивать вывоз продукции в западном направлении. И экспорт продукции в восточном направлении в 2025 году будет не ниже 2024 года – 54,1 млн тонн угля», – сказал Новак.

Министр транспорта РФ Роман Старовойт добавил, что план по вывозу угля из Кузбасса на восток со стороны РЖД выполнен. По его словам, сохранение текущего положения позволит дополнительно вывозить из региона 20 млн тонн такой продукции, как черные металлы, контейнеры, в том числе и в западном направлении. «РЖД может дополнительно предоставить такие возможности для движения груза», – сказал Старовойт.

В декабре 2023 года было заключено соглашение между правительством Кузбасса и РЖД, предусматривающее отгрузку и вывоз из региона железнодорожным транспортом каменного угля на экспорт в восточном направлении в объеме 54,1 млн тонн в 2024 году.

В Кузбассе в угольной отрасли заняты свыше 90 тыс. человек. В регионе работают более 150 угольных предприятий, где добывается свыше 50% всего российского угля. Предприятия отрасли являются градообразующими для большей части городов Кемеровской области, а налоги от угольной отрасли формируют основную доходную часть в бюджете региона.

Источник: tass.ru, 15.12.2024

РЖД направили в Минтранс предложения по увеличению перевозок контейнеров из ДФО

«Российские железные дороги» (РЖД) в рамках поручения президента РФ Владимира Путина направили в Минтранс РФ предложения по увеличению объемов перевозки контейнеров из Дальневосточного федерального округа (ДФО) в направлении Западно-Сибирской железной дороги и в регионы Центральной России. Об этом сообщили в пресс-службе холдинга.

«РЖД направили свои предложения установленным порядком», – отметили в компании.

РЖД обеспечивают рекордные объемы вывоза импортных контейнеров с Дальнего Востока, подчеркнули в пресс-службе. За 11 месяцев 2024 года отправлено более 1,1 млн ДФЭ (+6,5% к аналогичному периоду 2023 года).

По данным компании, в декабре в западном направлении отправляется в среднем 3,54 тыс. ДФЭ в сутки, что на 15% больше, чем в декабре 2023 года. При этом вывоз контейнеров в полувагонах вырос в 2,2 раза – до 1,296 тыс. ДФЭ в сутки.

8 декабря впервые в течение суток со станций и терминалов ДВЖД (филиал холдинга) отправили 31 контейнерный поезд, из них 23 состава на фитинговых платформах и 8 сформированы из полувагонов. Всего в них отправили рекордное количество контейнеров – 4679 ДФЭ.

«Это позволяет обеспечивать стабильные перевозки контейнерных грузов и снижать загрузку терминалов. В ноябре наличие импортных контейнеров в портах Дальнего Востока сократилось на 17,5%, с начала декабря – еще более чем на 4%», – добавили в РЖД.

Ранее президент РФ поручил правительству совместно с РЖД до 15 декабря представить предложения по увеличению объемов перевозки контейнеров железнодорожным транспортом из ДФО в направлении Западно-Сибирской железной дороги и в регионы Центральной России.

Источник: tass.ru, 13.12.2024

В Швеции продвигается проект железной дороги Norrbottenbanan

Шведская транспортная администрация Trafikverket заключила с компаниями AECOM и Rejlers контракты на проектирование участка железной дороги Norrbottenbanan в Питео. Проект магистрали длиной 270 км Умео – Робертсфорс – Шеллефтео – Питео – Лулео входит в число крупнейших инвестиционных инициатив, реализуемых в стране.

В задачи компаний AECOM и Rejlers входит разработка вариантов трассы 5-километрового участка Norrbottenbanan в районе коммуны Питео, их экологическая оценка и подготовка соответствующих разрешений для начала строительных работ. Предстоит разработать варианты для трех сегментов участка – центрального в городе Питео, а также подходов к нему с севера и юга. Помимо того, компании должны обосновать предложения по реконфигурации сети местных автомобильных дорог для устройства разноуровневых развязок с новой железнодорожной магистралью.

Оговоренный контрактом объем работы AECOM и Rejlers должны выполнить в 2025-2026 гг. К строительству на участке Шеллефтео – Лулео

намечено приступить в 2033 г. В 2025 г. администрация Trafikverket планирует провести консультации, в том числе с привлечением местных жителей, для обсуждения возможных вариантов трассы железной дороги Norrbottenbanan в коммуне Питео.

Строительство на первом 12-километровом участке Умео – Дава было начато в 2018 г. Здесь, помимо железнодорожной инфраструктуры, должно быть сооружено 24 км автомобильных дорог, 13 мостов и тоннель. Norrbottenbanan проектируется для грузопассажирского движения и входит в Скандинавско-Средиземноморский коридор в составе трансевропейской сети TEN-T.

Источник: zdmira.com, 13.12.2024

Alstom с 2025 года станет оператором пригородных перевозок в Южной Калифорнии

Транспортная администрация Southern California Regional Rail Authority (SCRRA) заключила с компанией Alstom контракт стоимостью 515 млн долл. США на оказание в течение 5 лет услуг по эксплуатации и техническому обслуживанию системы пригородных пассажирских перевозок Metrolink в Южной Калифорнии. Контракт включает опцию продления срока на 3 года с увеличением его суммарной стоимости до 860 млн долл. США. По условиям договора Alstom сохранит имеющиеся 180 рабочих мест и создаст до 200 новых.

Пригородные поезда Metrolink обслуживают восемь маршрутов общей протяженностью около 878 км с 67 станциями в округах Лос-Анджелес, Ориндж, Риверсайд, Сан-Бернардино, Вентура и Сан-Диего. В перевозках задействованы 258 вагонов, включая 57 – с кабинами управления, и 60 локомотивов.

В обязанности Alstom с 1 января 2025 г. входит комплектование локомотивных и поездных бригад и персонала, оказывающего услуги пассажирам, техническое обслуживание подвижного состава и пассажирских устройств. Предусмотрена опция управления материальными ресурсами. Этот контракт расширит функции Alstom за пределы традиционных услуг по техническому обслуживанию подвижного состава: локомотивные и поездные бригады с 2010 г. предоставляла компания Amtrak, Alstom заменит ее.

В систему Metrolink также входит линия Arrow длиной 14,5 км (Сан-Бернардино – Редландс), на которой эксплуатируются дизель-поезда FLIRT постройки Stadler. В начале 2025 г. к ним присоединится первый в

Северной Америке поезд с питанием от водородных топливных элементов. Alstom не будет заниматься техническим обслуживанием этих поездов, но обязана предоставить оперативный персонал и обеспечивать управление перевозками.

Источник: zdmira.com, 11.12.2024

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

ГД разрешила размещать на субординированные депозиты средства ФНБ на самокупаемые проекты

Госдума приняла во втором и третьем чтении закон, позволяющий со следующего года размещать на субординированных депозитах в российских банках средства Фонда национального благосостояния (ФНБ) для финансирования самокупаемых инфраструктурных проектов.

Перечень таких проектов утвердит правительство РФ. Как пояснял 13 декабря замглавы Минфина РФ Алексей Лавров, речь идет прежде всего о проекте высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург. Лавров напоминал, что такой механизм размещения средств ФНБ уже использовался в 2014-2017 годах – таким образом, он не несет рисков для средств ФНБ и позволит эффективнее их использовать.

Первоначальная редакция распространяла с 1 января 2025 года общие требования предоставления бюджетных субсидий юрлицам на госкорпорации, госкомпании и публично-правовые компании (ППК). В правила предоставления субсидий госкорпорациям, госкомпаниям и ППК разрешается включать информацию о последовательном достижении результатов предоставления субсидии (иных показателей) и порядка ее предоставления.

Госдума в рамках второго чтения поддержала ряд дополнительных поправок, одна из которых в целях финансирования самокупаемых инфраструктурных проектов разрешает размещать средства ФНБ на субординированных депозитах в российских банках на основании отдельных решений правительства РФ.

Поправки также дополняют Бюджетный кодекс положениями о казначейских инфраструктурных кредитах, в том числе дают их определение. Как пояснял Лавров, эти изменения необходимы для того, чтобы этот механизм заработал с 2025 года, как предусмотрено законом о федеральном бюджете. В нем на эти цели в 2025-2027 годах заложено до 250 миллиардов рублей в год.

Кроме того, с 1 января 2025 года предусматривается зачисление 25% суммы штрафов за нарушение правил дорожного движения и правил эксплуатации транспортного средства в федеральный бюджет, 75% – в региональные бюджеты. Сейчас штрафы за нарушение ПДД на 100% зачисляются в бюджеты регионов.

А плата за негативное воздействие на окружающую среду с 1 января 2026 года в полном объеме начнет зачисляться в бюджеты субъектов РФ. При этом регионы будут вправе установить дифференцированные или единые нормативы отчислений в местные бюджеты от этой платы. Сейчас в региональные бюджеты идет 40% этой платы, а 60% – в бюджеты муниципальных районов и округов, городских округов.

Закон должен вступить в силу со дня его официального опубликования, за исключением положений, для которых установлены иные сроки.

Источник: Iprime.ru, 17.12.2024

Инвестпрограмма РЖД на пять лет сверстана, но может быть скорректирована

Инвестпрограмма «Российских железных дорог» на пятилетку сверстана, однако может быть скорректирована. Об этом сообщил министр транспорта РФ Роман Старовойт.

«По пятилетке программа сверстана, но здесь нужно очень внимательно смотреть по следующему году, возможна корректировка в первом квартале или полугодии», – сказал он.

По словам министра, инвестпрограмма холдинга на 2025 год утверждена в объеме 890 млрд рублей. При этом ранее сообщалось, что инвестпрограмма РЖД на 2024 год запланирована в объеме 1,275 трлн рублей. Таким образом, программа на 2025 год снижена на 30,2% по сравнению с предыдущим годом.

В июле сообщалось, что РЖД готовят инвестиционную программу на пять лет для утверждения в правительстве РФ в ноябре. При этом ранее холдинг планировал инвестпрограмму на один год.

Источник: tass.ru, 18.12.2024

В двух регионах Черноземья может вырасти стоимость проезда в электричках

С 1 января 2025 года в Белгородской области вырастет стоимость проезда в пригородных поездах, сообщили в правительстве региона. Аналогичные изменения могут произойти в Воронежской области, следует из проекта приказа областного министерства тарифного регулирования. Согласно сайту облправительства, документ проходит антикоррупционную экспертизу.

Коллегия управления по госрегулированию цен и тарифов Белгородской области рассмотрела заявление пригородной пассажирской компании «Черноземье». По его итогам было решено увеличить стоимость поездки в пределах 10 км с 24 руб. до 25 руб. 40 коп. При этом экономически обоснованный тариф составляет 121 руб. 54 коп. В прошлом году он равнялся 104 руб. 99 коп.

В 2023 году белгородцы платили за поездку длиной не более 10 км 21 руб. 78 коп., в 2022-м – 19 руб. 98 коп. Экономически обоснованные тарифы при этом составляли 92 руб. 18 коп. и 62 руб. 68 коп. соответственно.

Согласно проекту приказа воронежского минтарифов, стоимость проезда в электричках с 1 января 2025 года может вырасти с 27 руб. до 28 руб. 28 коп. за первые 10 км, с 2 руб. 70 коп. до 2 руб. 85 коп. – за каждый последующий км. Планируется, что новый тариф будет действовать до 31 декабря следующего года.

Источник: kommersant.ru, 15.12.2024

Инвестиции в железнодорожный транспорт Китая превысили 711 млрд юаней

В период с января по ноябрь 2024 г. железные дороги Китая (CR) инвестировали в железнодорожную инфраструктуру 711,7 млрд юаней (около 99 млрд долл. США), что на 11,1 % превышает показатель предыдущего года. Это позволило ускорить реализацию ряда крупных инфраструктурных проектов. Так, в ноябре 2024 г. началась опытная эксплуатация двух высокоскоростных железных дорог. ВСМ Шанхай – Сучжоу – Хучжоу протяженностью 163 км рассчитана на скорость движения до 350 км/ч, ее официальное открытие намечено на конец 2024 г.

Вторая ВСМ соединит Цзинин в автономном районе Внутренняя Монголия с городами Датун и Юаньпин в провинции Шаньси. Тестовые поездки на этой магистрали протяженностью 268,3 км на севере Китая начались 21 ноября 2024 г. ВСМ Цзинин – Датун – Юаньпин, рассчитанная для движения

со скоростью до 250 км/ч, свяжет центральные и западные регионы Внутренней Монголии с национальной сетью высокоскоростных железных дорог. Эксплуатировать линию будет компания China Railway Hohhot Group, дочернее предприятие CR. Новая линия соединяется с тремя ВСМ (Хух-Хото – Чжанцзякоу, Датун – Сиань и Чжэнчжоу – Тайюань), благодаря чему время в пути между Хух-Хото, административным центром Внутренней Монголии, и Тайюанем, столицей Шаньси, сократится с 5 до примерно 2,5 ч.

Источник: zdmira.com, 18.12.2024

В Румынии продолжается неоднозначная государственная помощь железной дороге

Ситуация с железнодорожными грузоперевозками в Румынии продолжает оставаться противоречивой в связи с переходом эксплуатационной работы от обанкротившегося государственного оператора CFR Marfă к недавно созданной компании Carpatia Feroviar Romania (CF).

CF была официально основана в октябре, чтобы заменить CFR Marfa после того, как Европейская комиссия установила, что компания незаконно получала государственную помощь, что привело к выгодной для CFR Marfa ситуации на рынке. CFR Marfa была вынуждена прекратить свою деятельность из-за невозможности погасить задолженность. Однако в ходе переходного периода новая компания возьмет на себя всё, кроме «обязательства по выплате незаконной государственной помощи», и, возможно, даже получит часть этой помощи.

По словам экспертов, увеличение уставного капитала на 300 млн евро, предложенное в законопроекте, должно быть использовано CF для покупки активов у своего предшественника. К ним относятся «локомотивы, вагоны, основные средства, товарно-материальные ценности, земельные участки и здания, необходимые для технического обслуживания и ремонта подвижного состава, приобретенного непосредственно у CFR Marfă».

Другими словами, румынские власти пытаются «избавиться от положений Европейской комиссии, которая в 2020 г. приняла решение о взыскании незаконной государственной помощи, предоставленной CFR Marfă». Об этом свидетельствует тот факт, что в законопроекте говорится, что CF также возьмет на себя транспортные контракты CFR Marfă.

Последним прибыльным годом CFR Marfă был 2007 г. Официальная ликвидация запланирована на март 2025 г., когда CF, как ожидается, начнет свою деятельность. Однако сначала CF необходимо приобрести подвижной

состав. Этот процесс должен был проводиться посредством публичного тендера, однако этого пока не происходит.

То, что происходит в Румынии, очень похоже на ситуацию во Франции. В обоих случаях государственные железнодорожные грузовые операторы были ликвидированы и будут заменены новыми организациями. Однако новые компании, которые придут на смену французской Fret SNCF, потеряют 20% объемов, которые были распределены между частными операторами. В Румынии замена оператора, похоже, пройдет без последствий.

Источник: railfreight.com, 11.12.2024 (англ. яз.)

Мексика инвестирует 157 млрд песо в расширение железных дорог в 2025 г.

Правительство Мексики объявило о планах инвестировать 157 млрд песо в 2025 г. в строительство новых пассажирских железных дорог и развитие грузовых перевозок на некоторых участках сети.

Президент Клаудия Шейнбаум Пардо предполагает, что основная часть бюджета на расширение железных дорог будет направлена через Министерство инфраструктуры, связи и транспорта (SICT), в отличие от её предшественника Андреса Мануэля Лопеса Обрадора, который поручил большую часть работы Министерству национальной обороны (SEDENA).

Таким образом, финансирование на 2025 г. было распределено между двумя ведомствами, при этом SICT получит около 70% от общей суммы. Оставшаяся часть в основном пойдет в SEDENA, которая по-прежнему будет отвечать за строительство и эксплуатацию сети Tren Maya и будет оказывать поддержку в строительстве других пассажирских линий.

Ожидается, что последний участок Трен Майя между Паленке и Четумалем будет открыт для пассажирских перевозок в конце этого месяца, а в 2025 г. должны начаться работы по преобразованию сети протяженностью 1500 км в железную дорогу со смешанным движением. Планы предусматривают строительство 10 грузовых комплексов, включающих 5 интермодальных терминалов, 4 операционные станции и топливозаправочную станцию, распределенных по основным городам, обслуживаемым сетью. Работы начнутся со строительства грузовых терминалов в Паленке, Поксиле (Мерида), Прогресо и Канкуне.

В 2025 г. также должно начаться строительство пассажирских железных дорог AIFA аэропорт – Пачука и Мехико-Сити – Керетаро. Будут объявлены тендеры на строительство участков Керетаро – Ирапуато и Сальтильо – Нуэво-

Ларедо, а также на приобретение нового парка поездов. Ожидается, что на первом этапе программы будет создано 70 тыс. прямых рабочих мест и поддержано ещё 140 тыс. непрямых позиций.

Целью правительства является строительство более 3 тыс. км пассажирских железных дорог в течение текущего шестилетнего периода.

Программа развития железных дорог разделена на четыре этапа:

Этап 1: 786 км, включающий АЙФА – Пачука (54 км); Мехико-Сити – Керетаро (242 км); Сальтильо – Нуэво-Ларедо (306 км) и Керетаро – Ирапуато (184 км).

Этап 2: 910 км, охватывающий Керетаро – Сан-Луис-Потоси (263 км); Масатлан – Лос-Мочис (441 км) и Ирапуато – Гвадалахару (206 км).

Этап 3: 1145 км, включая Гуаймас – Эрмосильо (135 км); Гвадалахара – Тепик (204 км); Сан-Луис-Потоси – Сальтильо (444 км) и Лос-Мочис – Гуаймас (362 км).

Этап 4: 552 км, охватывающий Тепик – Масатлан (275 км) и Эрмосильо – Ногалес (277 км).

В то время как SEDENA будет участвовать в основных инженерных разработках для всех четырех этапов строительства сети пассажирских железных дорог, военные будут строить только первые две линии. Строительство линии АЙФА – Пачука планируется начать в марте или апреле и завершить в течение 18 месяцев. Ожидается, что работы на линии Мехико-Сити – Керетаро также начнутся в I половине 2025 г. Тем временем SICT объявит тендер на выполнение работ на участках Керетаро – Ирапуато и Сальтильо – Нуэво-Ларедо. Также будут объявлены тендеры на поставку первой партии пассажирского подвижного состава для работы на новых линиях.

Источник: railwaygazette.com, 11.12.2024 (англ. яз.)

ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ

Новый БАМ: какая инфраструктура нужна Сибири

Доля стран Азии в товарообороте России с 2014 по 2024 год выросла с 29 до 66%, а Европы – упала с 47 до 11%, сообщал замруководителя Федеральной таможенной службы (ФТС) Владимир Ивин на Восточном экономическом форуме (ВЭФ) в сентябре. Наибольший рост взаимных поставок продемонстрировал Китай. Если десять лет назад на него приходилось 11% от общего объема внешней торговли, то к 2024 году этот показатель вырос до 34%. В 2024 году товарооборот России и КНР продолжил рост. В январе-

октябре он увеличился на 2,8% – до 202 млрд долл., следует из данных Главного таможенного управления КНР.

«В ближайшие десятилетия Сибирь станет одним из ключевых макрорегионов, играя важную роль в достижении национальных целей», – говорил замглавы Минэкономразвития Дмитрий Вахруков, отмечая, что с развитием торговли на Восток и ростом экономики открываются новые возможности для регионов восточнее Урала. Он также подчеркивал, что экономика Сибири – это «экономика тяжелых грузов», поэтому снятие логистических ограничений и создание новой инфраструктуры – то, без чего этот потенциал не реализовать.

Необходимость расширения транспортных возможностей макрорегиона является одним из ключевых пунктов плана реализации Стратегии социально-экономического развития Сибирского федерального округа до 2035 года.

«Главная задача, в которой заложен гигантский потенциал укрепления российской экономики, – повышение транспортной доступности Сибири. Речь идет об улучшении связанности как с европейской частью России, так и сопредельными странами в Азии, а также внутри самого региона. Поэтому необходимо развивать транспортную инфраструктуру – расширять пропускную способность БАМа и Транссиба, строить новые железные дороги в направлении с севера на юг (железная дорога Курагино – Кызыл – Элегест – Монголия), малые аэропорты, автомобильные дороги, развивать речной транспорт», – объясняет Елена Безденежных, вице-президент «Русала», основные производственные мощности которого сосредоточены в Сибири.

«Это позволит существенно увеличить скорость доставки грузов и повысить мобильность между городами и агломерациями. В частности, обеспечить гарантированную скорость перемещения высокодоходных грузов по Транссибу за четверо суток от границы с Китаем до границы с Белоруссией, снизить срок доставки грузов из регионов Урала и Сибири до портов с шести до двух дней, ускорить пассажирское сообщение между крупнейшими городами Сибири и Урала – не более трех – пяти часов между соседними региональными центрами», – продолжает Безденежных. По ее мнению, на всей протяженности ключевых транспортных магистралей целесообразно строить производственно-логистические центры, которые повысят конкурентоспособность российских компаний, обеспечивая четкие сроки поставок промышленных и сельскохозяйственных грузов внутри страны и внешним потребителям.

Новый БАМ и другие рельсы

В Сибири, как и в других регионах страны, ключевыми являются железнодорожные перевозки, отмечает Ольга Корона, директор практики «Инжиниринг» консалтинговой компании Strategy Partners. На железную дорогу приходится более 50% от всего грузопотока и более 30%

пассажиропотока. Этот вид транспорта особенно актуален с учетом формируемых в регионе грузопотоков угля, леса, черных металлов и других стратегически важных номенклатур, но магистральной инфраструктуры, очевидно, не хватает, говорит эксперт.

Глава INFOLine Михаил Бурмистров также отмечает, что железнодорожный транспорт является приоритетом для Сибири с точки зрения перевозки целевых грузов. «В первую очередь это развитие Восточного полигона, куда входят Байкало-Амурская и Транссибирская железные дороги, что сейчас и осуществляется», – говорит он.

На модернизацию инфраструктуры БАМа и Транссиба по майскому решению правительства до 2035 года будет направлено 3,7 трлн руб. Это уже третий этап инвестпроекта по расширению маршрутов, который позволит к 2032 году нарастить грузопоток в полтора раза – до 270 млн т. Кроме того, будут организованы подходы к морским портам.

«Железнодорожные проекты могут усилить экспортный потенциал страны на юге СФО с развитием пограничных транспортных переходов для экспорта в Китай и Азию. На севере СФО железнодорожные проекты могут способствовать развитию арктических территорий, а также обеспечить экспортным грузам выход к Северному морскому пути», – говорит директор департамента инвестиций и рынков капитала Kept Сергей Игнатущенко.

По его мнению, развитие железнодорожной инфраструктуры также существенно повысит мобильность населения. В долгосрочной перспективе важную роль в этом могут сыграть проекты высокоскоростных железных дорог, которые, как правило, предпочтительнее авиатранспорта на расстояниях в несколько сотен километров, говорит он.

Перспективы водных путей

Но расширения только железнодорожных маршрутов недостаточно. «Требуется модернизация водных путей и портовой инфраструктуры, так как железные дороги традиционного перегружены, а развитие водного транспорта может существенно перераспределить грузопоток», – говорит Ольга Корона.

Для районов, где отсутствуют железнодорожные пути или автомобильные дороги, речная доставка грузов не имеет альтернатив и становится единственным доступным видом транспорта, говорит эксперт.

Крупнейшие реки Сибири – Енисей, Лена и Обь, общая протяженность внутренних водных путей в СФО составляет примерно 25 тыс. км, а с гарантированными глубинами – 14 тыс. км. Навигация в зависимости от территории длится от 90 до 200 дней. Правда, пока по воде перевозится на порядок меньше грузов, чем по железной дороге, – в 2023 году грузопоток по рекам Сибири вырос на 1,6%, до 15,7 млн т грузов, сообщал начальник управления внутреннего водного транспорта Росморречфлота Александр

Клюкин. По мнению замминистра транспорта и дорожного хозяйства Омской области Игоря Кожухова, для увеличения грузопотока нужна модернизация портовой инфраструктуры и флота при условии формирования новых логистических, в том числе мультимодальных, маршрутов. В феврале 2024 года экспертный совет при правительстве России предлагал создать национальный фонд с капитализацией 100 млрд руб. для развития речного судоходства в Сибири и на Дальнем Востоке, чтобы разгрузить железнодорожный Восточный полигон, сообщал «Интерфакс». Источниками средств могут стать федеральный бюджет, сборы с водопользователей, а также взносы владельцев прибрежных активов и судов. В предложении о создании фонда отмечается, что в Обском бассейне сейчас 73% судов имеют возраст свыше 30 лет, в Обско-Иртышском – 87%, в Енисейском – 77%.

Что даст транспортировка газа

Помимо дефицита транспортных мощностей экономический рост сибирских регионов серьезно сдерживает низкий уровень газификации, заявлял полпред президента в СФО Анатолий Серышев. На данный момент восточнее Кемерово сетевого газа в Сибири практически нет. Планы по газификации сибирских регионов есть, но они остаются за горизонтом 2028 года, так как напрямую связаны со строительством газопровода «Сила Сибири - 2» в Китай мощностью 50 млрд куб. м в год. Но решение по нему до сих пор не принято, и переговоры продолжаются. В связи с этим прогнозируется, что в Красноярский край магистральный газ поступит не раньше 2028 года, в Бурятию и Забайкалье – в 2032 году.

«Газификация Сибири по экономически обоснованным тарифам и отказ от сжигания угля – одна из важнейших задач, направленных на повышение конкурентоспособности нашей промышленности, так как экономика регионов в долгосрочной перспективе получит мощный стимул для низкоуглеродного и экологически чистого развития», – отмечает Елена Безденежных. Она указывает, что, по предварительным подсчетам, газификация только Красноярского края, Иркутской области и Хакасии позволит увеличить внутренний спрос на газ более чем на 20 млрд куб. м в год, что составляет более половины мощности газопровода «Сила Сибири». Елена Безденежных указывает, что переход на газ поможет решить и экологическую проблему Сибири: «Улучшится и качество жизни людей за счет кратного снижения выбросов вредных веществ в атмосферу. Мы наконец-то забудем о таком явлении, как угольный смог».

Связность в комплексе

Транспортная связность регионов Сибири между собой и территорий внутри регионов является одним из факторов повышения качества жизни людей, привлечения и удержания трудоспособного населения, отмечают

эксперты. «Качество автомобильных дорог также влияет на скорость доставки грузов, а в Сибири немалую часть дорог составляют грунтовые, что делает автоперевозки неконкурентоспособными», – говорит Ольга Корона. Михаил Бурмистров добавляет, что развитие автомобильных дорог имеет огромный потенциал, в том числе с учетом того, что этим видом транспорта чаще всего перевозятся потребительские товары.

При этом эксперты сходятся во мнении, что некоторые районы СФО, площадь которых превышает 4 млн кв. км, даже в перспективе могут быть доступными только посредством авиасообщения. Например, более 90% территории Якутии имеет сезонную транспортную доступность, а почти 6 тыс. жителей Охотского района на севере Хабаровского края могут добраться в краевой центр и другие населенные пункты лишь по воздуху.

Сейчас в СФО, по данным Минтранса, действуют 36 аэродромов, из них десять международных. Крупнейший – аэропорт Толмачево в Новосибирске.

Согласно стратегии социально-экономического развития СФО, до 2030 года там будет модернизирована почти половина аэропортов – 15 из 36. В некоторых работы уже ведутся. В аэропорту Новокузнецка завершается строительство нового терминала, что позволит увеличить пропускную способность более чем в два раза – до 580 пассажиров в час. Реконструируется аэропорт Братска. Управляющей компанией обоих авиахабов является входящее в «Русал» ООО «Сибирские аэропорты». Компания намерена также построить новый аэропорт в Тайшете. Планируется, что в год он сможет обслуживать 68,6 тыс. человек.

В межрегиональной ассоциации «Сибирское соглашение» (МАСС) заявляли, что ускорить развитие внутрирегионального авиасообщения в субъектах СФО могла бы ежегодная субсидия до 8 млрд руб. Руководители новосибирского и красноярского аэропортов соглашались с тем, что увеличение количества субсидированных авиаперевозок могло бы решить проблему доступности городов с низкой плотностью железнодорожного и автомобильного сообщения.

В комплексе все меры по расширению транспортной инфраструктуры могут стать одним из способов сокращения оттока населения, полагает Михаил Бурмистров, так как позволят беспрепятственно перемещаться не только между крупными населенными пунктами, но и между малыми городами СФО.

Источник: rbc.ru, 13.12.2024

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА

Минтранс в 2024 г. ожидает снижения грузоперевозок по железной дороге на 3%, в 2025 г. - рост порядка 4%

Министерство транспорта РФ в 2024 г. ожидает снижения перевозок грузов железнодорожным транспортом на 3% в связи с завершением крупных строек, сообщил министр транспорта РФ Роман Старовойт в интервью телеканалу «Россия 24». «Стройка (строительство дорог – ИФ) завершилась, мы видим некоторое снижение (грузоперевозок – ИФ). С другой стороны, мы видим проблемы Восточного полигона», – отметил министр.

По словам Старовойта, «экспортные грузы развернулись в основном на восток, а существующие инфраструктурные ограничения, несмотря на прирост провозной способности, все-таки еще существуют на БАМе и Транссибе. Поэтому это снижение (грузоперевозок – ИФ) в виде 3% ожидалось нами и экспертами, но мы видим, что в следующем году прирост составит порядка 4%».

Источник: interfax.ru, 17.12.2024

Новый шелковый путь. Кто возьмет под контроль мировую логистику

Россия расширяет товарооборот с партнерами по БРИКС – это уже более половины международного грузопотока ОАО «Российские железные дороги». И углубление сотрудничества продолжится. В планах – создание глобальной логистической платформы, а именно транспортных коридоров «Восток-Запад», «Север-Юг», морских линий, трансафриканских маршрутов. О перспективах проекта – в материале РИА Новости.

Связи решают

К октябрю в РЖД увеличили грузовые перевозки со странами БРИКС с использованием в том числе морского плеча на 7,1%. Всего с января – 222,7 миллиона тонн, сообщил первый замгендиректора компании Сергей Павлов. Контейнерные выросли на 14,1% – до 2,9 миллиона в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ). Общий международный грузопоток РЖД – 400 миллионов тонн. Доля БРИКС, таким образом, 56%.

Совокупный железнодорожный товарооборот БРИКС – 64% общемирового. Торговля расширяется, и значение логистики усиливается. На октябрьском саммите главы государств признали необходимым

комплексный подход к формированию эффективной и устойчивой транспортной системы.

«В нынешнем году запущен регулярный диалог в рамках БРИКС по этой тематике, образованы подгруппы по транспорту и логистике в рамках делового совета», – отметил Владимир Путин. Куратором с российской стороны выступает РЖД.

Ведется работа по международным транспортным коридорам (МТК) «Восток-Запад» и «Север-Юг», морским линиям, связывающим страны БРИКС, трансафриканским маршрутам.

«Развитая транспортная инфраструктура, безопасные, надежные и экономически эффективные транспортные маршруты, инновационные технологии и нормы будут способствовать развитию торговых потоков и трансграничному передвижению людей», – говорится в Казанской декларации XVI саммита БРИКС.

Кроме того, встал вопрос о создании логистической платформы «для координации и совершенствования транспортных услуг в целях обеспечения мультимодальной логистики».

Ключевые маршруты

Надо сокращать как время перевозки, так и затраты, ослаблять зависимость от недружественных стран, отмечает доцент кафедры национальной экономики экономического факультета РУДН Сергей Зайнуллин.

Часть маршрутов уже действующая. Так, МТК «Север-Юг» протяженностью около 7200 километров связывает Санкт-Петербург с одним из крупнейших на западном побережье Индии портом Мумбаи. В этом проекте участвовали Россия, Индия, Иран, Армения, Азербайджан, Болгария, Сирия, Турция, Оман.

Через Суэцкий канал – 40 дней, а по МТК – 20. «И вдвое дешевле, особенно с учетом геополитической напряженности на Ближнем Востоке», – добавляет эксперт.

Три ветки – западная (Россия, Азербайджан, Иран), восточная (Россия, Казахстан, Туркменистан, Иран), транскаспийская (порты Каспийского моря, Иран) – позволяют распределять грузопотоки и избегать рисков в случае возникновения напряженности на каком-то из участков.

Однако пропускная способность ограничивается недостаточной развитостью железных и автомобильных дорог, портовой инфраструктуры. На это готовы потратить 40 миллиардов долларов, чтобы к 2030-му удвоить грузооборот. «В перспективе коридор может стать основным маршрутом вместо Суэцкого канала. Это серьезно повысит доходы участников проекта», – подчеркивает Зайнуллин.

МТК «Восток-Запад» проходит через Китай, Центральную Азию, Каспийское море, Азербайджан, Грузию, Турцию и далее через Черное море – в Европу. В среднем на доставку требуется 14-16 дней.

Что касается Северного морского пути (СМП), его развитие – стратегический вопрос для России. Однако маршрут непростой. «Навигацию осложняет обилие островов и проливов, сезон короткий, а условия часто непредсказуемые – льды могут прийти когда угодно. Большинству судов без сопровождения там делать нечего. К тому же в регионе действуют строгие экологические нормы, строить подходящие корабли очень дорого», – объясняет финансовый аналитик Михаил Беляев.

Россия располагает такими, однако в недостаточном количестве. Потребуются еще сотня судов ледового класса, портовая инфраструктура, также придется вплотную заняться гидрографией, для чего нужны лоцмейстерские суда.

Пульт управления

Единая транспортная платформа способна выступить пунктом управления логистикой между странами, что решит массу проблем. Помимо рационализации перевозок и обмена опытом, разумно выработать единую политику в области фрахта, страхования судов и грузов, а также портового обслуживания, предусмотреть координацию и мониторинг этих процессов, перечисляет Беляев. Прежде всего согласованность действий обеспечит высокий и безопасный товарооборот.

«До общего флота вряд ли дойдет. Все-таки БРИКС – союз очень разнородных по экономическому уровню и возможностям стран. Однако такое не исключено», – рассуждает эксперт. Если государства с развитым судоходством предоставят суда для льготного фрахта, это сильно поможет партнерам.

Что касается интересов России, тут приоритет за СМП и МТК «Север-Юг». Стабильная навигация по СМП откроет не только доступ отечественным производителям на рынки Юго-Восточной Азии и Азиатско-Тихоокеанского региона, но и широкие финансовые возможности для государства.

«Помимо оплаты за проход через исключительную экономическую зону, заработать можно на фрахте судов ледового класса, ледокольном сопровождении, помощи в проведении судна через опасные участки пути – так называемых лоцманских услугах. Все это принесет колоссальный доход», – уверен Беляев.

Не менее важен и МТК «Север-Юг». Вместе с сетью железных дорог развиваются регионы и сопутствующая инфраструктура, что улучшает внутреннюю логистику и упрощает торговлю.

К тому же в этих маршрутах заинтересованы не только страны БРИКС, но и их соседи, например, государства Юго-Восточной Азии, такие как Таиланд, Малайзия, Индонезия, Вьетнам. Ведь они опосредованно получают выход на новые рынки.

Конечно, реализация столь масштабного проекта требует серьезных инвестиций, но это вопрос решаемый. «Деньги на все сразу не нужны. Средства привлекаются по мере реализации отдельных частей проекта. Главное – преодолеть инерцию покоя», – подчеркивает Беляев.

Старт дадут государственные инвестиции, позже подтянутся частные компании, в том числе можно привлекать капитал через выпуск ценных бумаг. Как только все поймут, что это выгодно, недостатка в финансировании не будет.

Источник: ria.ru, 16.12.2024

Участковая скорость движения на сети РЖД в ноябре: относительно прошлого месяца показатель ускорился

В октябре ОАО «РЖД» приняли меры по оптимизации работы вагонного парка. Перевозчик заявлял, что принимаемые меры должны повысить, в том числе участковую скорость поездов, а также снизить количество задержек в пути, ускорить оборот вагона. Согласно оперативным данным ОАО «РЖД» за ноябрь, участковая скорость составила 36,0 км/ч. К ноябрю 2023 г. показатель ухудшился на 3,5% (тогда было 37,3 км/ч).

При этом относительно октября 2024 г. он ускорился – в прошлом месяце участковая скорость составляла 33,8 км/ч.

С начала года (с января по ноябрь) – участковая скорость составила 35,5 км/ч, это на 5,8% ниже, чем за тот же период в 2023 г. (тогда участковая скорость за этот же период составила 37,7 км/ч).

Ранее сообщалось, что оборот вагона в ноябре 2024 г. составил 21,2 суток. Это на 11,2% больше, чем в том же месяце в 2023 г. В сравнении с октябрём 2024 г. показатель ускорился – месяцем ранее оборот вагона (согласно также информации ОАО «РЖД») составил 21,8 суток (или 523,1 ч).

Источник: rzd-partner.ru, 17.12.2024

Уголь пропускают через тариф

Угольный терминал ОТЭКО в Тамани снижает ставку на перевалку угля с 20-22 долл. до 18,9 долл. США за тонну. Компания прислушалась к ожиданиям участников рынка и отдельных региональных властей и понизила цену в среднем на 2 долл. В настоящий момент ставка в Тамани находится на уровне дальневосточных портов, что ставит точку в дискуссии о рентабельности отгрузок для различных географических локаций.

Недозагруженное южное направление, как и северо-западное, рассматривается как альтернативный маршрут транспортировки грузов, который позволит разгрузить крайне востребованное восточное направление. Как писал «Ъ», власти планируют не предоставлять гарантированные объемы экспортной погрузки на восток углю Новосибирской области, а увеличить объем его транспортировки до 18 млн тонн в год через терминалы юга, в том числе ОТЭКО. Но грузоотправители региона называли эти поставки нерентабельными. За 11 месяцев экспортные поставки угля на юг упали на 58,2%, в ноябре – на 41,4%. Поставки всех грузов на экспорт на юг за 11 месяцев сократились на 13,7%, до 77,6 млн тонн.

ОАО «РЖД» возлагает существенную часть вины за снижение погрузки угля на споры ОТЭКО в первом квартале с грузоотправителями, недовольными тарифами. На февраль источники «Ъ» оценивали ставку перевалки в 40 долл. за тонну, к лету тарифы снизились примерно в 2 раза и отгрузки стали восстанавливаться. Потери ОАО «РЖД» оценило в 19,2 млн тонн. По словам источника «Ъ» в отрасли, исходя из оценки, за каждый из трех-четырех месяцев снижения погрузки ОАО «РЖД» планировало вывозить через Тамань дополнительно 5-6 млн тонн. «Но хотя уже в мае терминал был готов грузить по полной, ОАО «РЖД» ни разу не согласовало соответствующий объем», – говорит он. В ОТЭКО рассказывали, что в месяц на терминал согласовывается около 1 млн тонн, хотя грузоотправители готовы отгружать, а терминал обрабатывать гораздо больше.

Коммерческий директор по развитию навалочного бизнеса ОТЭКО Александр Гаганов говорит, что на сегодня общий объем перевозок угля через Тамань по году ожидается более 12 млн тонн при мощности более 60 млн тонн. «Судя по отчетам ОАО РЖД, в 2024 г. железная дорога должна была привезти на южный терминал ОТЭКО как минимум 30 млн тонн. Мы будем рады и готовы совместно с ОАО РЖД принять увеличение объемов в сторону юга», – отмечает он. По словам господина Гаганова, исходя из экономических планов угледобывающих регионов и провозных способностей железной дороги, в 2025 г. ОТЭКО ожидает на навалочном терминале исторический рекорд до

40 млн тонн угля, а также до 5 млн других грузов – серы и минеральных удобрений.

Стимулирование поставок на юг предлагали подкрепить скидками к железнодорожному тарифу. В ОАО «РЖД» сказали «Ъ», что готовы рассматривать различные возможности по увеличению объемов поставок с учетом приоритетов доступа к инфраструктуре, а также необходимости обеспечения растущих объемов перевозки пассажиров.

Источник: kommersant.ru, 18.12.2024

Новороссийский зернотерминал за 11 месяцев увеличил отгрузку зерна на 11%, ЗТК «Тамань» – на 26%

Новороссийский зерновой терминал (НЗТ) и зерновой терминальный комплекс «Тамань» (ЗТКТ, входят в «Деметра-Холдинг») в январе-ноябре 2024 г. обновили рекорды по перевалке зерновых культур.

НЗТ за этот период отгрузил на морской транспорт 6,6 млн тонн зерна, что на 11% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

НЗТ увеличил число загруженных судов на 8% – до 143.

Объем перевалки зерна на ЗТКТ за 11 месяцев достиг 5,4 млн тонн, что на 26% выше, чем годом ранее.

ЗТКТ также отмечает наибольшее число загруженных судов и принятых автомобилей за этот период. В январе-ноябре было отправлено 130 сухогрузов (рост на 25%) и разгружено 173 тыс. зерновозов (рост на 14%).

«Деметра-Холдинг» – вертикально интегрированный инфраструктурный холдинг, объединяющий активы в области экспортной логистики и торговли зерном. Компания развивает собственную сеть элеваторов, владеет глубоководными морскими зерновыми терминалами и логистической инфраструктурой. В состав холдинга входят крупнейшие российские зерновые терминалы – Новороссийский зерновой терминал (100%), Новороссийский комбинат хлебопродуктов («НКХП» (МОЕХ: НКНР), 35,36%), зерновой терминальный комплекс «Тамань» (50%).

Источник: interfax.ru, 17.12.2024

До конца года ограничено движение транспорта между Алтынколем и Достыком (Казахстан)

Казахстанские железные дороги (КТЖ) прекратили прием новых грузов, а также передачу порожних вагонов между Алтынколем и Достыком, двумя основными пограничными пунктами на границе с Китаем. Запрет действует с начала декабря и продлится до конца месяца.

Основной причиной этой инициативы стала «сохраняющаяся критическая ситуация со скоплением груженых и порожних вагонов на пограничных станциях Достык и Алтынколь, наличие временно оставленных поездов с порожними вагонами в направлении Достык и Алтынколь» – отметил представитель КТЖ.

В течение 2024 г. ситуация на казахстанско-китайской границе не была простой – например, Казахстан прекратил экспорт зерна в Китай по железной дороге, а прием контейнерных поездов на пограничном переходе Достык был приостановлен на несколько недель в период с сентября по октябрь. Эти прошлые инициативы оказали неоднозначное влияние на игроков отрасли, работающих на этом маршруте – ключевом для Среднего коридора.

Последствия нового ограничения ещё предстоит оценить.

Источник: railfreight.com, 12.12.2024 (англ. яз.)

LTG Cargo приобрела 200 вагонов для перевозки насыпных грузов (Литва)

Литовская железнодорожная компания LTG Cargo закупила 200 новых полувагонов для перевозки насыпных грузов. В увеличение парка инвестировано 12,7 млн евро.

Ожидается, что первые полувагоны LTG Cargo получат уже в феврале – апреле 2025 г. В новых вагонах планируется перевозить доломитовый и гранитный щебень, металлы.

В компании заявляют, что новые вагоны позволят нарастить объемы перевозок на 700 тыс. т.

Доля минералов и строительных материалов в общем объеме железнодорожных грузоперевозок LTG Cargo в 2023 г. составит 21%. Ожидается, что спрос на щебень будет расти в связи со строительством крупных инфраструктурных проектов Via Baltica, Rail Baltica и увеличением инвестиций в Программу содержания и развития дорог.

LTG Cargo управляет самым большим парком подвижного состава в Прибалтике, который в настоящее время насчитывает более 6 тыс. различных вагонов.

В 2023 г. грузоперевозки компании составили 27,2 млн т. Выручка в прошлом году достигла 286 млн евро, а чистая прибыль – 17,5 млн евро.

Источник: rzd-partner.ru, 11.12.2024

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

РЖД впервые ввели график движения на три года

РЖД с воскресенья впервые вводят график движения на три года: в нем стало больше пассажирских поездов дальнего следования, электричек и появились новые международные маршруты.

График заработал с 00.00 по московскому времени на всей сети российских железных дорог. Он действует до 12 декабря 2027 года. РЖД при этом отмечали, что при необходимости два раза в год – в марте и октябре – график будет корректироваться. Ранее они вводились на год.

Так, в расписании движения на 2024-2027 годы предусмотрено курсирование 627 пар поездов дальнего следования. Это на 13 пар больше, чем в действовавшем до этого. Также до 410 пар увеличилось количество поездов категорий «скорый», «скоростной» и «высокоскоростной», составив 65,4% от общего числа пассажирских поездов (было 405 пар).

Новые поезда назначены из Москвы в Серов и Краснодар, из Архангельска в Кисловодск, из Пскова в Мурманск, из Барнаула в Иркутск (через Абакан). Кроме того, открыто беспересадочное сообщение из Москвы в Карабулак (через Петровск), а также из Калининграда в Мурманск и Минеральные Воды, из Санкт-Петербурга в Черкесск (через Москву), из Новосибирска через Барнаул в Риддер (Казахстан), а также по другим направлениям.

Увеличено количество скоростных поездов составами «Ласточка» до трех пар в сутки на направлениях из Москвы в Минск и Кострому. Станет больше двухэтажных составов. Они будут ходить из Москвы в Анапу, Новороссийск и Челябинск, из Санкт-Петербурга в Анапу. Также увеличено количество двухэтажных поездов на направлении Москва – Санкт-Петербург.

Что касается международных поездов, то после перерыва восстановлено прямое сообщение, в том числе, из Ташкента (Узбекистан), Бишкека (Киргизия) и Караганды (Казахстан) в Москву. Это будут составы формирования железных дорог этих стран. Поезда будут курсировать два раза в неделю в обе стороны.

В пригородном сообщении трехлетний график движения предусматривает курсирование 4607 пар поездов. Это на 22 пары больше, чем в графике движения поездов на 2023-2024 годы (4585 пар). РЖД при этом отмечали, что данные по количеству пригородных поездов оперативно корректируются с учетом подтверждения администраций субъектов РФ.

Источник: ria.ru, 15.12.2024

РЖД утвердила трехлетнее расписание дальних поездов Калининградского направления

Калининградская железная дорога (КЖД, филиал РЖД) с декабря увеличит число дальних поездов и прицепных вагонов, сообщили в пресс-службе филиала.

«Изменения внесены в новое расписание движения дальних поездов, которое впервые установлено на трехлетний период и будет базовым на 2025-2027 годы. В нем увеличивается число курсирований пассажирских составов по старым маршрутам, появились прицепные вагоны в города, которые ранее вообще не значились в расписании», – отметили в пресс-службе.

Так, ежедневно будут курсировать фирменный поезд №30/29 «Янтарь» Калининград – Москва, скорые поезда №148/147 Калининград – Москва и №80/79 Калининград – Санкт-Петербург.

Три раза в неделю в состав поезда Калининград – Санкт-Петербург будут включены прямые беспересадочные вагоны до Великого Новгорода, Петрозаводска и Мурманска. Новым будет беспересадочный вагон до Минеральных Вод, летом – беспересадочный вагон до Анапы.

С интервалом через день, а в летний период ежедневно продолжит курсирование поезд №360/359 Калининград – Адлер. Сезонный поезд №426/425 Калининград – Челябинск в 2025 году будет курсировать со 2 июня по 15 сентября по понедельникам.

Изменения в расписании связаны с увеличением пассажиропотока, вызванного высокой популярностью Калининградской области в качестве туристического направления.

При этом пассажирские поезда из Калининграда и обратно, как и прежде, ограничены властями Литвы по количеству перевозимых россиян. В каждом поезде может находиться не более 300 человек.

Во время следования по Литве дипломаты этой страны выдают пассажирам бесплатные проездные документы, которые действуют три месяца.

Источник: interfax.ru, 16.12.2024

Билеты на поезда РЖД в Китай и КНДР не будут продавать онлайн

Билеты на поезда «Российских железных дорог» (РЖД) в сообщении с Китаем и КНДР будут продаваться только в билетных кассах, сообщили в пресс-службе перевозчика.

«Учитывая особенности работы систем продажи билетов ОАО «РЖД», КНДР и КНР реализация электронных билетов на веб-ресурсах не производится. Продажа билетов на указанные поезда осуществляется только в билетных кассах», – говорится в сообщении.

Как пояснили в компании, на поезд №646 Хасан – Туманган продажа билетов осуществляется за 60 суток до отправления поезда в любой международной билетной кассе Федеральной пассажирской компании (ФПК, «дочка» РЖД).

«В связи с технологическими особенностями прохождения пограничного пункта пропуска продажа билетов на поезд №401 Гродеково – Суйфэньхэ производится в билетной кассе пункта продажи Гродеково непосредственно в день отправления поезда. Оформление проездных документов в обратном направлении от станций Туманган и Суйфэньхэ осуществляется на территории КНДР и КНР соответственно», – добавили в РЖД.

Ранее сообщалось, что РЖД возобновляют пассажирское железнодорожное сообщение с Китаем и КНДР после его временной приостановки в 2020 году. С вводом графика движения на 2024-2027 годы возобновляется курсирование международных поездов № 402/401 Суйфэньхэ – Гродеково формирования Китайских железных дорог и № 645/646 сообщением Туманган – Хасан формирования Министерства железных дорог КНДР.

Источник: tass.ru, 13.12.2024

РЖД планируют перевезти около 7 млн пассажиров в новогодние каникулы

«Российские железные дороги» (РЖД) планируют перевезти около 7 млн пассажиров в новогодние каникулы, сообщается в официальном Telegram-канале холдинга.

«Планируем перевезти в новогодние каникулы около 7 млн пассажиров», – говорится в сообщении.

Так, с 27 декабря 2024 года по 12 января 2025 года РЖД назначат более 800 дополнительных рейсов, в которых будет предложено 5,6 млн мест (+3% к уровню прошлого года). Из Москвы компания назначит дополнительные рейсы в Санкт-Петербург, Мурманск, Петрозаводск, Саранск, Пензу, Казань,

Оренбург, Уфу, Ульяновск, Анапу, Адлер, Новороссийск, Ростов, Котлас, Великий Устюг и другие города. Из Санкт-Петербурга – в Казань, Киров, Вологду, Адлер, Анапу, Брянск, Ярославль, Мурманск, а из Ростова-на-Дону – в Адлер, Кисловодск и по другим направлениям. Пиковыми датами отправления пассажиров станут 27 и 28 декабря, а также 8 и 12 января.

«Большое внимание уделяем детским перевозкам. С 20 декабря по 12 января планируем перевезти около 62,7 тысяч детей в составе организованных групп (+ 9,8%)», – добавили в компании. В холдинге отметили, что детей будут перевозить как регулярными поездами, так и специально назначенными составами – планируется 33 детских спецрейса (почти в 2 раза больше, чем в прошлом году). Они отправятся из Москвы, Санкт-Петербурга, Саратова, Екатеринбурга, Перми и Челябинска. «Для перевозок детей используем поезда, сформированные из новых вагонов. На вокзалах обеспечивается наиболее удобная посадка/высадка и кратчайший маршрут прохода детей в залы ожидания и к автомобильному транспорту», – уточнили в компании.

Ранее замглавы Министерства транспорта РФ Владимир Потешкин сообщал, что для обеспечения спроса на перевозку ФПК совместно с РЖД прорабатывает назначение 824 дополнительных рейсов поездов в период новогодних праздничных дней. Общее количество рейсов на сети железных дорог в период праздничных дней составит около 9,2 тыс.

Ранее сообщалось, что перевозки пассажиров поездами дальнего следования с 29 декабря 2023 года по 8 января 2024 года увеличились на 6,8% по сравнению с таким же периодом годом ранее, до 4,9 млн человек.

Источник: tass.ru, 16.12.2024

«Аэроэкспресс» и «Почта России» запустили бесплатную отправку писем Деду Морозу

«Аэроэкспресс» и «Почта России» запустили бесплатную отправку новогодних открыток близким и писем Деду Морозу в Великий Устюг, сообщила компания «Аэроэкспресс».

«Второй год подряд вместе с «Почтой России» устанавливаем в наших терминалах специальные почтовые ящики: пассажиры «Аэроэкспресса» могут бесплатно получить на стойках информации тематические открытки и бланки для написания письма Деду Морозу, отправление также будет бесплатным. Открытки и бланки выполнены в нашем совместном с «Почтой России»

уникальном дизайне», – цитирует «Аэроэкспресс» слова руководителя пресс-службы Натальи Саксониной.

Чтобы получить открытку, марку, бланк для письма и конверт, нужно обратиться к сотрудникам на стойке информации «Аэроэкспресса». Здесь же есть канцелярские принадлежности и подробные инструкции по заполнению. «Как только открытка или письмо будет готово, просто опусти его в почтовый ящик, который находится на стойке. Обрати внимание: отправление открыток возможно только по территории России», – инструктирует компания.

Специальные почтовые ящики для праздничных отправок размещены на стойках информации в терминалах «Аэроэкспресса»: на Белорусском и Павелецком вокзалах, а также в Южном терминальном комплексе аэропорта «Шереметьево» (терминалы D, E и F).

«Отправить письмо Деду Морозу можно до 31 декабря, открытки – до 10 января. Количество праздничных открыток ограничено», – пояснили РИА Новости в «Аэроэкспрессе».

«Аэроэкспрессы» курсируют по железной дороге между столицей и аэропортами Московского авиационного узла – «Домодедово» и «Шереметьево». Также ходят экспресс-автобусы от станции метро «Ховрино» до аэропорта «Шереметьево» и от станции метро «Домодедовская» до аэропорта «Домодедово».

Источник: Iprime.ru, 13.12.2024

Из Уфы запущен первый прямой поезд до Москвы

Уфу и Москву соединил первый прямой пассажирский скорый поезд. На уфимском железнодорожном вокзале состоялась церемония отправки состава № 49/50. Поезд не фирменный, но в него включен тематический вагон «Девять чудес Башкортостана», в оформлении интерьера которого использовали фотографии природных достопримечательностей республики.

«Назначение нового поезда из Уфы в Москву позволит пассажирам совершать поездки с большим комфортом, поскольку до настоящего времени сообщение между этими городами обеспечивали только транзитные поезда», – сообщил заместитель начальника Куйбышевской железной дороги Алексей Ситников.

Поезд «Уфа – Москва» будет курсировать через день. Отправление из Уфы – в 9:20, прибытие в Москву на следующие сутки, в 11:15. В обратном направлении, из Москвы, поезд отправится 16 декабря в 15:25, в столицу

республики он прибудет 17 декабря в 22:09. Маршрут пролегает через Бугульму, Нурлат, Димитровград, Ульяновск, Инзу, Рузаевку и Рязань.

В РЖД сообщили, что состав сформирован из современных и удобных купейных и плацкартных вагонов, в них есть кондиционеры, биотуалеты с душевыми, индивидуальные розетки. Для путешественников с детьми есть детские купе с картинками на стенах и полках. Предусмотрена возможность перевозки животных без сопровождения хозяев.

По данным на сайте РЖД, билеты на поезд, который отправляется в Москву 17 декабря, стоят 3818 руб. за любое плацкартное место и 4136 или 6722 руб. за места в купе. В обратном направлении билеты в плацкарте стоят столько же, а места в купе продаются за 5429-7646 руб.

Источник: rbc.ru, 15.12.2024

Городскую электричку планируется запустить в Петрозаводске – глава Карелии

Городскую электричку планируется запустить в Петрозаводске, сообщил глава Карелии Артур Парфенчиков.

Он отмечает, что Петрозаводск пересекает железная дорога – от Птицефабрики до Томиц. Планируется запустить по этому маршруту городскую электричку, которая с несколькими остановками по пути за полчаса пересечет весь город без пробок и светофоров.

Руководитель республики отметил, что в настоящее время на маршруте оборудуют новые платформы.

Министерство по дорожному хозяйству, транспорту и связи Карелии сообщает, что новый железнодорожный маршрут дополнит сеть общественного транспорта в Петрозаводске. Он соединит удаленные микрорайоны города – Птицефабрику (станция Онежский разъезд) и Сулажгорский Кирпичный Завод (станция Томицы). Для организации маршрута используют уже имеющиеся пути Октябрьской железной дороги, проходящие через карельскую столицу.

Глава Карелии поручил предусмотреть на новом маршруте в Петрозаводске остановки на Ключевой, Голиковке, Кукковке и Первомайском.

Источник: Iprime.ru, 17.12.2024

Стало известно, сколько пассажиров перевезли поезда «Сапсан» за 15 лет

Поезда «Сапсан» за 15 лет перевезли почти 63 миллиона пассажиров, что сравнимо с населением ЮАР, сообщили РЖД.

«Сапсан» 17 декабря 2024 года отметит 15 лет с момента запуска.

«Через несколько дней наш «Сапсанчик» отпразднует свое пятидесятилетие, и вот с какими результатами он встречают эту дату. Перевезено почти 63 миллиона пассажиров (для сравнения – это население ЮАР). Каждого из них проводники приветствовали: «Добро пожаловать на борт» – это 33 333 часа непрерывной речи», – говорится в сообщении РЖД.

Рекордное количество пассажиров – 20 787 человек – «Сапсаны» перевезли 30 апреля 2018 года.

«За 15 лет поезда «Сапсан» проехали более 75,8 миллиона километров. Это соответствует почти 1 892 экваторам Земли. Поезда выполнили почти 119,7 тысяч рейсов.

«При этом количество ежедневных рейсов, выполняемых «Сапсанами», выросло в 5 раз по сравнению со стартом проекта. Сегодня они совершают до 30 рейсов в сутки, а 15 лет назад – всего 6», – отмечают РЖД.

Источник: Iprime.ru, 13.12.2024

Первый рейс модернизированного «Сапсана» запланировали на 23 декабря

«Российские железные дороги» в честь 15-летия с момента запуска поездов «Сапсан» представили первый поезд с полной модернизацией отечественными компонентами. Первый рейс модернизированного «Сапсана» запланирован на 23 декабря, сообщил замглавы холдинга Иван Колесников.

На Белорусском вокзале Москвы ОАО «РЖД» презентовали первый обновленный состав «Сапсана», который прошел полную модернизацию с использованием компонентов, произведенных только отечественными производителями.

В обновленном поезде созданы приватные зоны (купе-сьют) для проведения бизнес-встреч, также для родителей с детьми в вагоне № 10 обустроена игровая зона, а в вагоне бизнес-класса установлены новые кресла. В вагонах эконом-класса на всех местах оборудованы розетки для зарядки мобильных устройств, заменены чехлы кресел, а в вагоне-бистро установлены новые обеденные столы с возможностью беспроводной зарядки мобильных устройств и обновлены барные стойки.

Кроме того, по всему составу установлено светодиодное освещение с возможностью регулировки в зависимости от времени суток и обновлено ковровое покрытие.

Также в рамках мероприятия ОАО «РЖД» презентовали новую посуду и новое меню вагона-бистро поезда «Сапсан» на 2025 год. В актуальном меню представлены блюда регионов России, новая линейка десертов, новый дизайн меню, винная карта, которая была составлена при участии отечественных виноделов, а также кидс-бокс, который включает детское питание и игрушку.

Источник: tass.ru, 17.12.2024

Мезенцев: в Западной Европе проявили интерес к проекту «Поезд памяти»

Представители стран Западной Европы проявили интерес к образовательному проекту «Поезд памяти». Об этом сообщил госсекретарь Союзного государства Дмитрий Мезенцев в интервью телеканалу «Звезда».

«Мы получили заявку из ряда стран Западной Европы, чтобы внуки тех воинов, кто сражался с нацизмом в 1939-1945 годах, смогли побывать (на проекте), может быть, не в рамках «Поезда памяти», а тех встреч, которые будут проходить во время остановок и разговора о той великой Победе», – сказал он.

По словам Мезенцева, в 2025 г. дети из всех стран СНГ примут участие в проекте и посетят, в частности, Москву, Брест, Волгоград, Санкт-Петербург.

Проект «Поезд памяти» впервые был реализован в 2022 г. под эгидой верхних палат парламентов России и Белоруссии – Совета Федерации и Совета Республики – в партнерстве с ОАО «РЖД». Тогда в нем участвовали по 100 школьников из Белоруссии и России. В 2023 г. проект получил статус мероприятия Союзного государства Белоруссии и России. Участие в акции, помимо 90 школьников из России и 70 из Белоруссии, приняли по 20 старшеклассников из Армении и Киргизии. В этом году в проекте участвовали 200 школьников из восьми стран СНГ – победители олимпиад и конкурсов по тематике Великой Отечественной войны, прошедшие отбор.

Источник: tass.ru, 18.12.2024

Министр Ермак: ретропоезда пустят в Советск, Черняховск и Багратионовск

В 2025 году из Калининграда в Советск, Черняховск и Багратионовск могут начать ходить ретропоезда. Об этом сообщил глава регионального министерства по культуре и туризму Андрей Ермак в ходе прямого эфира на странице ЦУР «ВКонтакте».

«Мы обсуждали три новых направления. На Советск хотели вернуть ретропоезд, железная дорога тоже в эту сторону смотрит очень оптимистично. Значит, Калининград – Советск, Калининград – Черняховск и Калининград – Багратионовск. Вот эти три направления, мы надеемся, у нас получится поставить в следующем году в качестве железнодорожных маршрутов», – сказал министр.

В планах властей приобрести для новых маршрутов два локомотива, которые впоследствии стилизуют под ретро.

«Можно будет привезти два локомотива в таком ретроформате и запустить прям ретропоезд уже со стилизованными вагонами, а не просто с самим локомотивом», – пояснил Ермак.

Как писал РБК Калининград, экскурсионный маршрут на ретропоезде в Багратионовск РЖД планировали запустить в апреле 2022 года.

В декабре 2022 года туристический «Поезд памяти», который ранее курсировал по маршруту «Дорогой первых переселенцев» Калининград-Полесск-Советск, власти решили не запускать из-за экономических разногласий с РЖД.

Источник: rbc.ru, 17.12.2024

Первый высокоскоростной поезд ICE отправился из Берлина в Париж

На главном вокзале Берлина 16 декабря 2024 г. состоялась торжественная церемония начала беспересадочных перевозок поездами ICE между столицами Германии и Франции. Длительность поездки по маршруту длиной 878 км через Франкфурт-Южный, Карлсруэ и Страсбург составляет около 8 ч. Перевозки организованы железными дорогами Германии (DB) и пассажирским оператором SNCF Voyageurs Национального общества железных дорог Франции. О запуске этого трансграничного сообщения было объявлено на выставке InnoTrans 2024.

Между столицами курсируют поезда ICE 3 серии 407. Поезд в 12:02 отправляется из Берлина и в 19:55 прибывает в Париж. На французской линии LGV Est он развивает скорость 320 км/ч. Отправление из Парижа – в 9:55 с

прибытием в Берлин в 18:03. Стоимость проезда вторым классом составляет от 59,99 евро, первым классом – от 69,99 евро. В поезде ICE 3 имеется 444 места для сидения, в том числе 111 мест первого класса. Поездной персонал владеет немецким, французским и английским языками.

DB и SNCF довольны спросом на новые беспересадочные сообщения. Почти три четверти бронирований приходятся на весь маршрут между Берлином и Парижем.

Трансграничные перевозки высокоскоростными поездами ICE и TGV между Германией и Францией начались в 2007 г. С тех пор перевезено примерно 33 млн пассажиров. Поезда курсируют на направлениях Франкфурт-на-Майне – Париж, Мюнхен – Штутгарт – Париж, Франкфурт-на-Майне – Марсель и в летний период – Франкфурт-на-Майне – Бордо.

Источник: zdmira.com, 16.12.2024

Британская линия Northumberland открылась для пассажиров спустя 60 лет

Начиная с 15 декабря 2024 г., после ввода нового расписания движения поездов, на линии Northumberland длиной 28,8 км между Ньюкаслем и Ашингтоном возобновлены пассажирские перевозки. О готовности их начать было объявлено в начале августа 2024 г. В перевозках оператор Northern использует дизель-поезда серии 158.

Линия Northumberland была закрыта для пассажирского движения в 1964 г., хотя грузовые перевозки на ней продолжались.

Помимо оператора Northern, в реализации проекта стоимостью 298,5 млн ф. ст. участвовали Министерство транспорта Великобритании (DfT), оператор инфраструктуры Network Rail и власти Нортумберленда – графства на северо-востоке Англии.

На линии будут работать шесть станций, две из них – Ашингтон и Ситон Делавал открылись 15 декабря 2024 г., следующей в январе 2025 г. станет Ньюшэм. Еще три оставшиеся станции откроются для пассажиров позже в 2025 г.

Оператор привлек к работе на линии 20 машинистов и 18 проводников. Всего планируется подготовить до 100 машинистов и 82 проводника.

В дневные часы с понедельника по субботу поезда курсируют каждые 30 мин., а в вечернее время и по воскресеньям – с часовым интервалом. Время в пути между конечными пунктами составляет 35 мин. Максимальная стоимость билета за проезд между Ньюкаслем и Ашингтоном в часы пик

составляет 3 ф. ст. Также на линии будут введены специальные дисконтные карты Pop в качестве единого проездного документа, который позволит также совершать пересадку и проезд на метро Ньюкасла.

Источник: zdmira.com, 17.12.2024

В Онтарио возобновят железнодорожные пассажирские перевозки в коридоре Northlander (Канада)

Власти канадской провинции Онтарио заключили контракт с местной компанией EllisDon на реконструкцию платформ с установкой навесов на станциях в коридоре Northlander, который связывает город Тимминс и столицу этой провинции Торонто. Это необходимо для возобновления здесь пассажирских железнодорожных перевозок после их приостановки в 2012 г. и замены автобусным сообщением.

Согласно контракту на семи станциях предусматривается увеличить высоту платформ, улучшить к ним доступ, а также установить современные системы освещения и новые информационные указатели.

В декабре 2022 г. правительство объявило о приобретении трех новых поездов производства Siemens Mobility в рамках планов по обустройству инфраструктуры коридора Northlander. Они будут приспособлены для поездок маломобильных граждан, включая наличие подъемников для посадки в поезд и адаптированные туалеты. Кроме того, пассажирам предоставят доступ к сети Wi-Fi и услуги питания на борту. В коридоре планируется организовать движение от четырех до семи пар поездов в неделю в зависимости от сезона. Всего в каждом направлении предусматривается 16 остановок.

Источник: zdmira.com, 11.12.2024

Amtrak установила исторический рекорд по пассажиропотоку, обслужив 32,8 млн пассажиров

Этот рекордный показатель пассажиропотока на 15% превышает предыдущий. Резкий рост спроса отражает растущую популярность железнодорожных перевозок как эффективного и надежного вида транспорта по всей территории США.

В дополнение к рекордному пассажиропотоку, Amtrak взяла на себя обязательства по значительным инвестициям в железнодорожную инфраструктуру страны, выделив на крупные проекты более 4,5 млрд долларов.

Ожидается, что эти инвестиции, которые представляют собой крупнейший бум железнодорожного строительства в истории Amtrak, создадут тысячи рабочих мест, поддержат американское производство и улучшат общее качество обслуживания пассажиров.

В 2024 финансовом году Amtrak достигла следующих ключевых результатов:

- Пассажиропоток: 32,8 млн поездок, что на 15% больше, чем в 2023 финансовом году;
- Выручка от продажи билетов: 2,5 млрд долларов, что на 9% больше по сравнению с аналогичным прошлым периодом и является самым высоким показателем за всю историю Amtrak;
- Общая операционная выручка: 3,6 млрд долларов, что на 7% больше, чем в 2023 финансовом году;
- Расширение сервиса: запущено одно новое железнодорожное сообщение с расширением четырех дополнительных маршрутов.

Источник: railwaygazette.com, 10.12.2024 (англ. яз.)

США: завершена реализация проекта модернизации железнодорожного вокзала Хоумвуд

На прошлой неделе представители оператор пригородных перевозок в регионе Чикаго Metra и местные жители собрались, чтобы отпраздновать завершение реализации проекта, предусматривающего проведение работ по реконструкции станции Homewood и повышению ее уровня доступности в соответствии с требованиями, установленными законом о защите прав граждан США с ограниченными возможностями (Americans with Disabilities Act, ADA). Общая стоимость проекта составила 21 млн долл. США.

Станция обслуживает пассажиров пригородной железной дороги Чикаго, а также поездов Amtrak и Pace. 9 декабря 2024 г. был официально завершен последний этап проекта – реконструкция восточного входа на станцию, находящегося под управлением Metra. Проект был реализован благодаря значительным инвестициям Amtrak в реконструкцию своей части общего комплекса, как сообщается в пресс-релизе Metra.

Обновленная станция теперь включает в себя полностью доступное для людей с ограниченными возможностями восточное здание с пандусом, обновленную платформу, ветрозащитные ограждения, утеплитель и сторожку. Модернизация также коснулась дренажных систем, вентиляции, освещения

и внутренней отделки существующего туннеля. Кроме того, были заменены лифт и лестница, соединяющие туннель с платформой.

Проект был частично профинансирован за счет гранта Федеральной транспортной администрации по программе совместного использования транспортных средств и формульного финансирования на общую сумму 13,6 миллионов долларов. Дополнительное финансирование поступило от Регионального транспортного управления, округа Кук, Расе и Metra.

Источник: progressiverailroading.com, 16.12.2024 (англ. яз.)

Великобритания: обновленный план вокзала Юстон

Государственный секретарь по вопросам транспорта Александер Хейди сообщил, что Министерство транспорта (DfT) разрабатывает новый план вокзала Юстон: он предусматривает строительство единого вестибюля для обслуживания пассажиров высокоскоростных поездов HS2, так и поездов национальных железнодорожных операторов.

В настоящее время разрабатывается генеральный план, который объединит в один комплекс планируемую конечную станцию HS2, реконструкцию существующей железнодорожной станции, находящейся под управлением компании-оператора Network Rail, интеграцию существующей станции лондонского метро и новые здания, которые будут возведены рядом.

Выступая на заседании комитета по отбору транспорта, состоявшемся 11 декабря 2024 г., государственный секретарь по вопросам транспорта отметил, что единый вестибюль даст возможность отказаться от строительства двух отдельных платформ 1.

Отмечается, что в СМИ появились сообщения о том, что согласно официальному документу, опубликованному Министерством транспорта (DfT) в конце 2023 г., по предварительным оценкам стоимость модернизации вокзала Юстон составит 7,5 млрд фт. ст. (в ценах 2019 г.). Из них 6 млрд фт. ст. планировалось направить на строительство новой станции High Speed 2 (HS2), а 1,5 млрд фт. ст. – на реконструкцию станции Network Rail. При этом официальный бюджет для станции HS2 остаётся неизменным – 2,6 млрд фт. ст.

Размер станции HS2 Euston постепенно сокращался. В 2021 г. было принято решение о сокращении количества платформ с 11 до 10, а после отмены северного участка HS2 в октябре 2023-го было предложено оставить только 6 платформ. Однако, по мнению экспертов, такое решение не будет соответствовать потребностям расширения будущей сети высокоскоростных железных дорог в Великобритании.

На заседании транспортного комитета Александер Хейди отметил, что, когда он начал работу в Euston Partnership – рабочей группе, занимающейся улучшением интеграции трёх крупных проектов и строительством терминала HS2 в центре Лондона, – планировалось, что на вокзале Юстон будут построены две платформы 1.

Источник: newcivilengineer.com, 12.12.2024 (англ. яз.)

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

БМЗ ведет разработку нового тепловоза ТЭ26

Брянский машиностроительный завод ведет разработку нового тепловоза ТЭ26 (рис. 1).

Об этом сообщил Александр Попругин, генеральный директор Брянского машиностроительного завода (БМЗ, входит в группу «Трансмашхолдинг», ТМХ).



Рис. 1. Новый тепловоз ТЭ26

«В настоящее время мы работаем над магистральным односекционным грузопассажирским тепловозом ТЭ26. Он предназначен для обеспечения перевозок на малоинтенсивных участках с возможностью вождения грузовых и пассажирских составов и работы со спецтехникой», – рассказал он в журнале «Вектор ТМХ».

Локомотив ТЭ26 также планируется к применению в маневрово-вывозных работах, в том числе как замена устаревшим тепловозам М62. Подробные характеристики по новой модели пока публично не раскрывались.

Ранее этим летом о ТЭ26 сообщал и замгендиректора РЖД – начальник дирекции тяги Дмитрий Пегов. План создания такого грузопассажирского

тепловоза в 2026 году был указан в его презентации к открытому рабочему совещанию в Совете Федерации.

В той презентации также отмечалось, что к 2026-му должна быть готова еще одна новая модель магистрального грузового тепловоза – 3ТЭ30Г с тягой на СПГ. Ее тоже должны поставить в производство на БМЗ. Тепловозы платформы ТЭ30 будут иметь унифицированную ходовую часть с электровозами нового поколения 2ЭС9: в следующем году его первый образец планируют выпустить на Новочеркасском электровозостроительном заводе (также в составе группы ТМХ). При этом производство рам унифицированных трехосных тележек для обоих локомотивов будет также осуществляться на БМЗ.

Источник: rollingstockworld.ru, 17.12.2024

Ростовский ЭРЗ в шесть раз нарастил объем ремонта «Ермаков»

За первые 10 месяцев этого года Ростовский электровозоремонтный завод (РЭРЗ) отремонтировал 61 секцию магистральных электровозов 2ЭС5К и 3ЭС5К (рис. 2). Это в шесть раз больше, чем за весь 2023 год, когда ремонт прошли 10 секций. Об этом сообщает сайт Правительства Ростовской области.



Рис. 2. Ростовский электровозоремонтный завод (РЭРЗ)

«Если с 2021 по 2023 гг. на предприятии восстановили всего 15 секций этой машины, то за 10 месяцев 2024 года из ремонта выпущена уже 61 секция «Ермака» – прирост по отношению к прошлому годовому периоду составил 51 секцию», – сообщил заместитель губернатора Ростовской области Игорь Сорокин.

Всего за 10 месяцев Ростовский ЭРЗ отремонтировал 438 секций локомотивов, что на 5% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

По заказу РЖД восстановлена 371 секция электровоза ВЛ80 различных модификаций.

Источник: techzd.ru, 13.12.2024

РЖД внедрили технологии «цифрового вагонного депо» на двух площадках

С сентября текущего года проект в пилотном режиме запущен в депо Люблино и Вологда. Его реализует Управление вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры РЖД совместно с дочерней ВРК-1, а также «Новой вагоноремонтной компанией».

Технология предполагает цифровизацию данных о грузовых вагонах, включая паспорт, комплектацию, техническое состояние, пробег, дислокацию и проведенные работы. Сведения хранятся на облачной платформе. По словам начальника Управления вагонного хозяйства Романа Хойхина, это позволит снизить контрольную нагрузку в процессе допуска на инфраструктуру и минимизировать отцепки по технологическим неисправностям.

Отмечается, что с 16 декабря в депо Люблино в полном объеме заработает передача данных со средств диагностики в единый диспетчерский центр. Из него информация будет поступать на мобильное рабочее место инспекторов, принимающих решение о допуске вагона на сеть.

Источник: rollingstockworld.ru, 17.12.2024

Подробности по новой пассажирской тележке 68-4120 от ТМХ

Новая тележка, разработанная в «ТМХ Инжиниринге», была сертифицирована к выпуску на Тверском вагоностроительном заводе (входит в «Трансмашхолдинг», ТМХ) в этом ноябре.

Она предназначена для применения в вагонах локомотивной тяги и обеспечения их конструкционной скорости в 160 км/ч. Такими тележками уже оснащены двухэтажные вагоны в составе обновленного пассажирского поезда «Аврора», который 19 декабря должен пойти в первый рейс.

«Главные отличительные особенности данной модели – это повышенная осевая нагрузка в условиях ограниченного подвагонного пространства двухэтажных вагонов – до 20 тс вместо прежних 18 тс, а также увеличенная плавность хода до 2,7, – рассказал начальник отдела «ТМХ Инжиниринга» по экипажной части Владимир Иванов в корпоративном журнале «Вектор ТМХ».

– Такой показатель характерен для тележек с пневморессорами в центральном подвешивании, тогда как на новой модели применены винтовые цилиндрические пружины, которые обеспечивают высокую надежность и ремонтпригодность. Также оптимально подобранные резинометаллические элементы рессорного подвешивания позволяют снизить вибрационную и ударную нагрузку, передаваемую на кузов вагона от железнодорожного пути. Все эти изменения заметно повышают комфорт пассажиров».

На рис. 3 представлены другие особенности новой ходовой части; ТМХ дополнительно раскрыл в виде инфографики

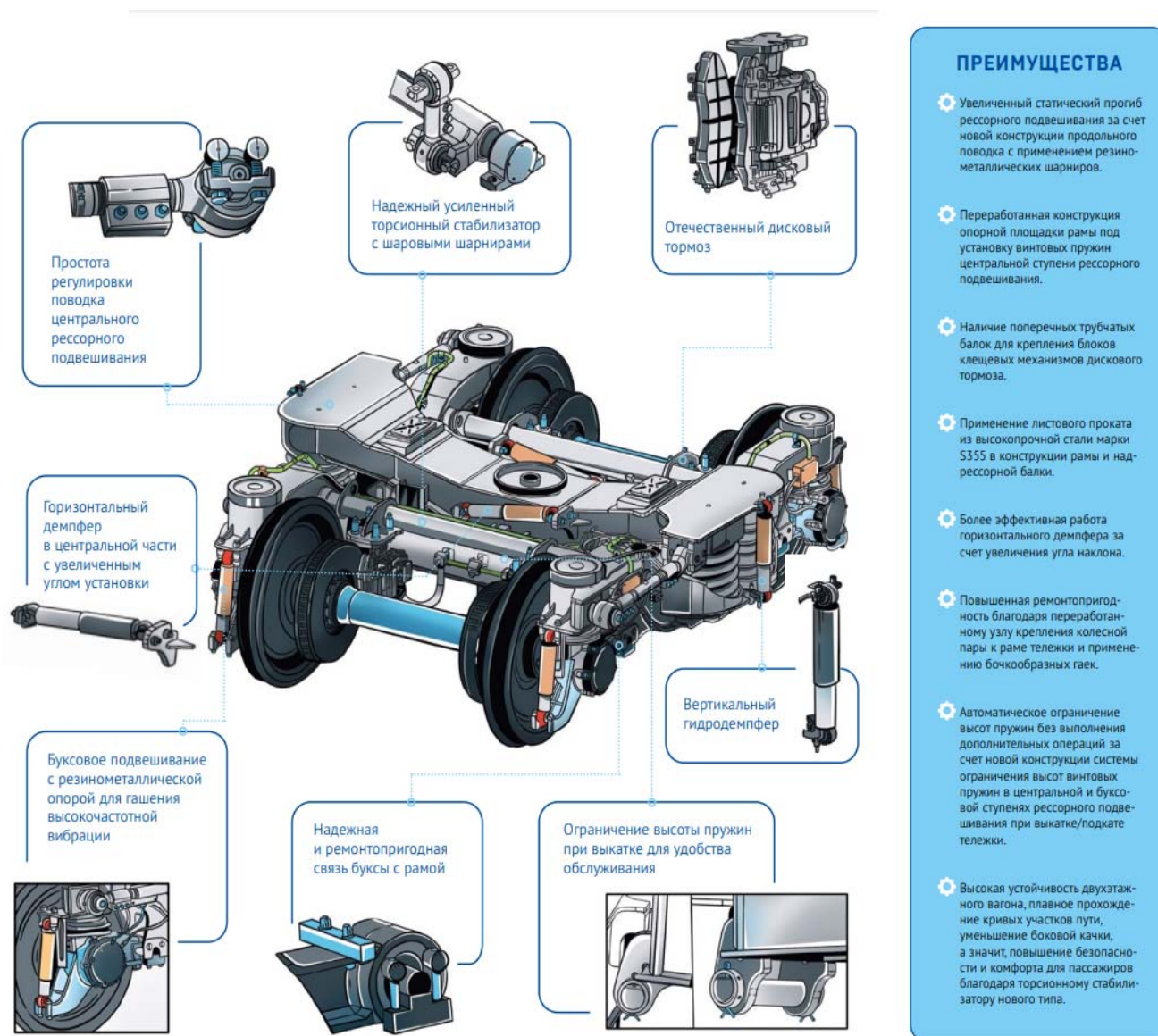


Рис. 3. Особенности тележки 68-4120

На базе тележки 68-4120 должна быть также разработана тележка для конструкционной скорости до 200 км/ч. Меморандум, направленный на

проработку возрождения производства таких пассажирских вагонов был подписан и «Федеральной пассажирской компанией» этим летом в ходе ПМЭФ.

Источник: rollingstockworld.ru, 17.12.2024

Электрические локомотивы: мощность ограничивает расширение рынка

Мировой рынок новых транспортных средств (ОЕМ) для электровозов достиг рекордной отметки почти в 6 млрд евро и в ближайшие пять лет продолжит динамично расти с темпами 5,4%.

Согласно текущему исследованию SCI Verkehr «Электрические локомотивы – тенденции глобального рынка 2024» для семи регионов мира, существует два ключевых драйвера: Расширение степени электрификации железнодорожной сети, особенно в Азии, и адаптация к техническим и эксплуатационным требованиям, таким как трансграничная функциональность, ETCS и оборудование «последней мили».

Европа

Повышение скорости и производительности приводит к росту закупочных цен на электровозы. Это отражается не только в растущем объеме рынка новых локомотивов, но и в высокой загрузке мощностей и растущей конкуренции между производителями, чьи мощности в настоящее время являются ограничивающим фактором на рынке. В частности, Siemens уже много лет производит на пределе своих возможностей, несмотря на несколько расширений мощностей для европейского рынка. В Европе и без того высокий спрос на замену устаревшего парка, а также требования к производительности и технологиям приводят к настоящему подъему и вызывают рост рынка современных электровозов, несмотря на дорогостоящую и медленную электрификацию сети.

Азия

Индия и Китай – безусловные лидеры по реализации проектов электрификации и значительному росту электротяги. Постоянно растущий спрос на новые электродвигатели усиливает глобальную конкуренцию, поскольку Индия расширяет свои мощности не только за счет местных, но и за счет иностранных производителей. Местные производители уже несколько лет выпускают продукцию на постоянно растущих мощностях.

Рост парка электровозов в Азии приведет к глобальному изменению доли электроподвижного состава по сравнению с дизельным в сегменте магистральных локомотивов. Согласно последнему исследованию, доля магистральных электровозов в общем парке локомотивов в настоящее время

составляет менее 50% (по состоянию на 2023 год), но ожидается, что она увеличится примерно на 5% и к 2028 году превысит половину.

Источник: railmarket.com, 16.12.2024

Новости закупок подвижного состава: ПТК, Alstom, Plasser & Theurer, Stadler, Siemens Mobility

Краткая подборка значимых событий и новостей на рынках рельсового подвижного состава в разных странах.

Россия – Группа ПТК выиграла тендер РЖД на поставку 3 машин первичной выправки за 1,4 млрд руб. Победитель предложил комплексы МПВ, выпускаемые входящим в группу заводом «Тулажелдормаш». Машины планируется передать заказчику с октября-2025 по июнь-2026.

Франция – SNCF заказала у Alstom для агломерации Парижа еще 35 электропоездов RER NG. Их стоимость составила 520 млн евро. Закупка будет полностью оплачена из бюджета региона Иль-де-Франс. Она является опционом к рамочному контракту 2017 года на поставку до 255 частично двухэтажных электропоездов платформы X'Trapolis. По предыдущим контрактам был заказан 131 состав. Первые поезда эксплуатируются с ноября 2023 года.

Египет – Plasser & Theurer раскрыла подробности заключенного в октябре контракта с египетским национальным оператором ENR . Планируется поставить 14 машин: 6 подбивочных (из них 2 для подбивки зон стрелочных переводов), 5 для профилирования балласта, 2 для очистки щебня и одна рельсосварочная. Весь подвижной состав будет оснащен фирменной системой диагностики Plasser Datamatic.

Румыния – Орган по реформированию ж/д транспорта в четвертый раз объявил тендер на поставку 12 водородных поездов. Он включает также их техническое обслуживание в течение 15 лет с возможностью продления еще на 15 лет. Ориентировочная стоимость контракта – от 1,6 до 2,5 млрд леев (320-500 млн евро) без НДС. Заказчик снизил требование по коэффициенту технической готовности подвижного состава до 90% (для сравнения, в конкурсах на электропоезда он составлял 98%). Два предыдущих тендера были отменены из-за отсутствия участников, а третий – из-за несоответствия единственной заявки от Alstom конкурсной документации.

США – Оператор общественного транспорта города Форт-Уэрт Trinity Metro заказал у Stadler еще 4 дизель-поезда FLIRT. Новый подвижной состав с 2027 года дополнит существующий парк из 8 четырехвагонных машин. Они эксплуатируются на 44-километровой пригородной железной дороге TEXRail,

связывающей центр города и аэропорт. Закупка осуществляется в связи с планами сократить интервалы движения до 30 минут и продлить линию еще на 3,4 км.

Венгрия – Государственный венгерско-австрийский перевозчик GySEV заказал у Siemens Mobility один электропоезд Desiro ML. Покупка осуществляется напрямую без проведения тендера. GySEV обосновывает это техническими условиями, которые исключают участие других производителей. В прошлом году перевозчик уже заказывал два состава по такой же схеме. Ранее весной GySEV заключил контракт со Stadler на поставку 9 пятивагонных электропоездов FLIRT.

Источник: rollingstockworld.ru, 17.12.2024

Alstom расширяет географию обслуживания подвижного состава

Alstom заключил два контракта на обслуживание подвижного состава в Швеции и Панаме. По обоим контрактам Alstom внедрит решение HealthHub, которое будет заранее извещать о необходимости прохождения техобслуживания.

По условиям первого договора концерн будет на протяжении 10 лет обслуживать 12 поездов Coradia Nordic, принадлежащих оператору Norrtåg.

Второй контракт заключен с Панамским метрополитеном на обслуживание в течение четырех лет 26 поездов Metropolis, систему сигнализации и электроснабжения 1-й линии. Alstom также будет отвечать за техническое обслуживание системы сигнализации Urbalis, в которой используется технология управления CBTC.

В конце ноября Alstom подписал контракт с саудовским оператором SAR, по которому будет обслуживать локомотивы и поставлять для них запчасти в течении 5 лет. Он направлен на расширение грузового коридора SAR Восток-Запад в рамках саудовской программы Saudi Vision 2030.

Источник: techzd.ru, 17.12.2024

OnTrain расширяет свой парк новейшими локомотивами Traxx от Alstom

Недавно созданный польский оператор Ontrain sp. z o.o. подписал два контракта с Alstom на поставку 40 мультисистемных локомотивов Traxx Universal третьего поколения для эксплуатации в Польше и соседних странах

ЕС с опционом еще на 20 единиц. Также Ontrain заключил договор с Newag на покупку 10 электровозов Dragon 2 LM с опционом еще на 10 единиц.

Alstom будет производить четырехосные локомотивы на своем заводе в Касселе, Германия. При этом кузова будут выпускаться на заводе во Вроцлаве, Польша. Электровозы будут оснащены системой сигнализации Onvia. Максимальная скорость электровозов – 140 км/ч, мощность – 5,6 мВт.

Шестиосные электровозы Dragon 2 LM производятся на предприятии Newag в Новы-Сонче. Их максимальная скорость – 120 км/ч, мощность – 5 мВт.

По словам генерального директора Ontrain Петра Игнасяка, закупка подвижного состава для польских ж/д необходима из-за устаревания нынешнего парка.

«Растущее экономическое благосостояние Польши не соответствует статистике о возрасте и эффективности подвижного состава, используемого перевозчиками», – сообщил Петр Игнасяк.

Локомотивы Traxx Universal закупают многие европейские операторы. В марте Alstom и польский оператор CLIP Intermodal (входит в Clip Group) подписали контракт на поставку 13 локомотивов модели Traxx третьего поколения. В июне Alstom заключила соглашение с итальянским перевозчиком Polo Logistica FS на поставку 70 электровозов Traxx Universal. Он также включает опцион на поставку еще 30 единиц.

Электровозы Dragon 2 LM выпускаются с 2009 года и эксплуатируются польскими операторами, в первую очередь, PKP Cargo и Lotos

Источник: railmarket.com, 17.12.2024

VIA Rail будет закупать купольные вагоны в рамках всеобщего обновления парка (Канада)

Компания VIA Rail Canada подала заявку на получение разрешения для заключения контракта на поставку более 40 локомотивов и 313 вагонов девяти типов для замены парка поездов дальнего и регионального сообщения.

Будет заключено соглашение о технической поддержке и поставке запасных частей на первоначальный 20-летний срок с возможностью продления еще на два 10-летних срока, а также возможность заказа большего количества транспортных средств.

Национальный пассажирский оператор стремится обеспечить «современные, комфортные, доступные и устойчивые условия для путешествий», чтобы гарантировать, что он сможет «поддерживать перевозки от побережья до побережья, продолжать объединять сообщества и вдохновлять

больше канадцев выбирать пассажирский железнодорожный транспорт», – заявил президент и главный исполнительный директор Марио Пелокин 9 декабря.

В федеральном бюджете на 2024 г. предусмотрено финансирование проекта VIA Rail по замене всех локомотивов и вагонов на маршрутах за пределами коридора Квебек-Сити – Монреаль – Торонто – Виндзор, поскольку многим из существующих междугородных вагонов 70 лет и срок их эксплуатации истек. Поскольку Siemens Mobility уже поставляет новые двухтактные поезда для маршрута коридора, это будет означать полную замену парка поездов VIA Rail.

Новый парк, включающий спальные вагоны, диваны-купе, вагоны-рестораны, панорамные и купольные вагоны, будет создан специально для обеспечения «непревзойденной доступности и комфорта». Подвижной состав должен будет выдерживать холодные зимы и жаркое лето в Канаде, а также большие расстояния, включая протяженность канадского маршрута из Торонто в Ванкувер протяженностью 4466 км.

В вагонах-ресторанах будет полностью оборудованная кухня, чтобы повара могли готовить блюда из свежих местных продуктов, а панорамные вагоны и новая версия знаменитых купольных вагонов позволят пассажирам любоваться пейзажами, флорой и фауной со своих мест.

Дизельные локомотивы будут соответствовать стандартам EPA Tier 4 по выбросам вредных веществ и будут спроектированы с учетом перехода в будущем на технологии с нулевым уровнем выбросов.

Источник: railwaygazette.com, 10.12.2024 (англ. яз.)

Stadler построит электровозы для литовского грузового оператора

Грузовой оператор LTG Cargo, входящий в состав железных дорог Литвы (LTG), заключил с компанией Stadler контракт на поставку 17 шестиосных электровозов переменного тока напряжением 25 кВ с опционом, допускающим приобретение еще 17 ед (рис. 4). Контракт также предусматривает поставку запчастей и техническое обслуживание локомотивов в течение 3 лет.



Рис. 4. Электровоз переменного тока

Электровозы основаны на технологической платформе EURODUAL. Это первый выход Stadler на локомотивный рынок Литвы. Электровозы колеи 1520 мм будут адаптированы к условиям сурового климата, рассчитаны на работу при температуре до -40°C и получают зимний пакет для защиты от снега и льда.

Мощность локомотивов составит до 6,15 МВт, сила тяги – 500 кН, скорость движения – до 120 км/ч. Машины построят на испанском предприятии Stadler в Валенсии, они будут оборудованы электрическим тормозом с возможностью рекуперативного торможения и автосцепкой СА-3.

Две кабины управления разработаны в соответствии с современными стандартами в сфере эргономики и отвечают европейским требованиям защиты от шума. Система видеонаблюдения с двумя камерами заднего вида и одной направленной по ходу движения камерой в каждой кабине обеспечивает машинисту хороший обзор. Кроме того, на локомотиве имеется туалет с умывальником.

Новые электровозы предназначены для вождения грузовых поездов в коридоре Вильнюс – Клайпеда, на который приходится половина годового объема перевозок грузов на сети LTG

Источник: zdmira.com, 17.12.2024

Stadler поставит гибридные локомотивы для железных дорог Швейцарии метровой колеи

Швейцарские операторы Rhaetian Railway (RhB) и Matterhorn Gotthard Railway (MGB) сделали совместный заказ у Stadler на производство и поставку 11 двухрежимных локомотивов (рис. 5). Его сумма – 100 млн франков (111 млн долл.).



Рис. 5. Двухрежимные локомотивы для железных дорог Швейцарии

Разработку локомотивов, кроме RhV и MGB, профинансируют еще два оператора: Morges-Bière-Cossonay Transport и Montreux-Berner Oberland Railway (MOB), которые несколько дней назад также заказали семь локомотивов у Stadler. Ширина колеи локомотивов – 1000 мм. Они смогут работать как от контактной сети, так и от дизельного двигателя. Они будут построены в Буснанге, Швейцария.

Восемь локомотивов будут поставлены RhV. Пять из них заменят устаревший парк тягового подвижного состава компании. Еще три будут задействованы в случае ЧП на ж/д линиях, поскольку многие участки сети RhV находятся вдали от автодорог и необходимо иметь резервные локомотивы на случай неисправности подвижного состава. Максимальная скорость – 100 км/ч, мощность – 1,5 мВт при использовании контактной сети и 1 мВт при дизельной тяге.

Три единицы закупит MGB для замены локомотивов HGm 4/4 61-62, произведенных в 1960-е годы. Они будут использоваться для очистки снега и ремонта инфраструктуры. Максимальная скорость – 70 км/ч, мощность – 1,3 мВт при использовании контактной сети и 700 кВт при дизельной тяге.

Швейцарские операторы активно обновляют свой тяговый подвижной состав. В 2022 году Siemens заключил контракт на поставку 35 электровозов Vectron в лизинг для SBB Cargo через швейцарскую компанию Reichmuth & Co Investment Management. В июле этого года SBB Cargo International заказал у немецкой лизинговой компании SudLeasing 20 локомотивов Vectron.

*Источник: railway-technology.com, 16.12.2024;
zdmira.com, 17.12.2024*

Первый контактно-аккумуляторный поезд компании Škoda приступил к перевозкам в Чехии

Первый чешский контактно-аккумуляторный поезд, построенный компанией Škoda, официально представлен на станции Острава-Центральная и приступил к перевозкам пассажиров по маршруту S8 в Моравско-Силезском крае (рис. 6). Поезд построен на технологической платформе RegioPanthers и оборудован литий-титанатными тяговыми аккумуляторами, обеспечивающими дальность хода до 80 км по неэлектрифицированным участкам (рис. 7). Подзарядка аккумуляторных батарей может осуществляться от источников постоянного или переменного тока и занимает 25-30 мин. Впервые этот поезд был продемонстрирован на выставке и конференции Rail Business Days в Острове летом 2024 г.



Рис. 6. Первый контактно-аккумуляторный поезд компании Škoda

При питании от тяговых аккумуляторов поезд развивает скорость до 120 км/ч, от контактной сети – до 160 км/ч. По сравнению с дизель-поездами его отличают более высокое ускорение, отсутствие вредных выбросов и низкий уровень шума.



Рис. 7. Литий-титанатные тяговые аккумуляторы

Поезд оборудован европейской системой управления движением поездов ETCS, сетью Wi-Fi, розетками на каждом кресле для подзарядки гаджетов пассажиров. Широкие двери и низкий уровень пола в вагонах обеспечивают безбарьерный доступ для маломобильных пассажиров. В поезде имеется многофункциональная зона для перевозки багажа, лыж, велосипедов и другого спортивного инвентаря.

Источник: zdmira.com, 17.12.2024

Siemens готова к строительству нового завода в Великобритании

Компания Siemens Mobility получила от местных властей разрешение на строительство в Чиппенхеме предприятия, которое займется производством традиционных и цифровых систем сигнализации и управления движением поездов следующего поколения.

О планах Siemens Mobility инвестировать 100 млн ф. ст. в создание такого предприятия стало известно в марте 2024 г. Также достигнута договоренность с британской строительной компанией Bowmer + Kirland, которая приступит к сооружению завода в первой половине 2025 г. Открыть предприятие планируют в 2026 г.

Завод будет поставлять продукцию для проектов Siemens Mobility в Великобритании, где реализуется масштабная программа обновления систем ЖАТ, включающая развертывание европейской системы управления движением поездов ETCS.

Источник: zdmira.com, 13.12.2024

CRRC выпустила беспилотные монорельсовые поезда на суперконденсаторах для Чунцина

Китай: Парк из 16 таких вагонов выпущен на заводе китайского производителя, находящемся в том же городе (рис. 8).



Рис. 8. Беспилотные монорельсовые поезда CRRC

Ожидается, что в 2025 году все вагоны будут запущены на линии протяженностью 2,3 км, соединяющей два терминала международного аэропорта Чунцина. Заявляется, что будут преодолевать этот маршрут менее чем за 150 секунд, а максимальная скорость составит 80 км/ч.

Поезда в зависимости от пассажиропотока будут эксплуатироваться в составах по 1-4 вагона. Каждый сможет вмещать по 112 человек, по обеим сторонам вагонов установлено по три двустворчатых двери шириной 1,4 м.

Подвижной состав оборудован синхронными двигателями на постоянных магнитах. Производитель сообщает, что по сравнению с традиционным трехфазным асинхронным двигателем вес такой силовой установки ниже на 30%, а энергоэффективность выше на 10%. Дополнительно поезда оснащены суперконденсаторами, использующими энергию рекуперативного торможения.

Источник: rollingstockworld.ru, 11.12.2024

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

ОАО «РЖД» хотят вернуть на работу пенсионеров

В телеграм-каналах распространилось письмо от 6 декабря с обращением к советам ветеранов регионального и первичного уровня, а также отделам кадров от ОАО «РЖД» и Центрального совета ветеранов войны и труда железнодорожного транспорта России (ЦСВ). В тексте сообщения содержится просьба адресатам провести «разъяснительную деятельность и ознакомить лиц предпенсионного возраста по продолжению их работы с сохранением пенсии и дополнительным вознаграждением, а также ушедших на пенсию по возвращению на работу с повышением заработной платы и выплатой

подъемных». Такая мера обусловлена дефицитом рабочих массовых железнодорожных профессий, особенно работников локомотивных бригад.

«В настоящее время это очень необходимо для компании ОАО «РЖД» и России. Надеемся, что ваш авторитет и знания позволят вернуть на работу пенсионеров и помочь компании в трудное время», – написано в письме.

РЖД-Партнер связался с председателем ЦСВ Николаем Никифоровым, который подтвердил, что такая телеграмма действительно существует, и такое решение принято компанией – вернуть на работу машинистов и помощников, которые ушли на пенсию, но по состоянию здоровья еще могли бы работать.

По другим должностям тоже есть вопросы, проблемы, но самая критичная ситуация была по машинистам и помощникам машинистов, поэтому такое решение было принято. Такие проблемы по всем железным дорогам.

Заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов в интервью корпоративному каналу «РЖД ТВ» в ноябре заявлял, что в настоящее время в компании работает около 118 тыс. машинистов, но полное укомплектование – это 120,5 тыс. То есть не хватает примерно 2,5 тыс. сотрудников на этих должностях.

Кстати, подпись Д. Шаханова также стоит в вышеуказанном обращении.

На вопрос, нужно ли вновь вернувшимся пройти дообучения, Н. Никифоров отметил, что, конечно, сотрудники должны пройти собеседования, ознакомиться с изменившимися инструкциями, положениями, пройти необходимое обучение. «Но это займет совсем короткое время, они же профессионалы, специалисты», – отметил он.

Нельзя забывать, что есть еще и медкомиссии. Многие ли, даже из желающих, пройдут их в силу возраста? И смогут ли обладать достаточным вниманием, чтобы выполнять работу безопасно? Вопросы без ответа.

Уровень зарплат будет сопоставим с зарплатами действующих сотрудников – в этом плане предпочтений вроде «надбавки за возраст» нет. Но тем, кто вернется, будут выплачены подъемные (в соответствии с распоряжением от 1 августа о единовременной выплате вновь принятым работникам – рабочим, служащим и специалистам линейных структурных подразделений ОАО «РЖД» – 20 тыс. рублей), конкретно машинистам и помощникам, в том числе ранее работавшим в компании, будут выплачиваться подъемные в размере 150 тыс. рублей. Также продолжают действовать установленные с 1 ноября увеличенные часовые тарифные ставки машинистов и помощников машинистов. Вкупе с индексацией пенсий для работающих пенсионеров (индексация произойдет 1 января 2025 г. впервые с 2015 г. и составит 7,3%), меры вполне способны мотивировать людей, уже завершивших свой трудовой путь в соответствии с возрастом, вернуться к работе на ОАО «РЖД».

О том, сколько пенсионеров и предпенсионеров после выхода на заслуженный отдых готовы вновь продолжать трудовой путь в ОАО «РЖД», узнать не удалось. Но даже несмотря на позитивные, по словам Н. Никифорова, результаты, эксперты Международной конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство» широко об изменении ситуации в лучшую сторону не заявляли. Скорее всего, это говорит о том, что «очередь за забором» все-таки не стоит.

Источник: rzd-partner.ru, 17.12.2024

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Компания ФосАгро внедрила голосовой мобильный обходчик на железной дороге

Искусственный интеллект позволяет осмотрщикам вагонов использовать голосовой ввод, значительно сокращая осмотр.

Компания Фосагро внедрила мобильный голосовой обходчик на железнодорожном транспорте. Система работает на основе искусственного интеллекта.

Как пояснили в правительстве региона, это первое масштабное применение голосового ввода информации на железнодорожном транспорте в России.

«Ассистент на основе искусственного интеллекта позволяет специалистам заполнять результаты осмотра вагонов голосом, значительно ускоряя процесс и улучшая условия труда специалистов. В компании «Апатит», которая входит в группу ФосАгро, отметили высокое качество распознавания речи, в том числе – специализированной профессиональной лексики, даже в условиях промышленного шума», – рассказали в правительстве Вологодской области.

Система работает на большинстве российских операционных систем и не требует подключения к интернету. Еще из преимуществ системы – сокращение количества ошибок в документах. А также лишние перемещения рабочих.

Источник: vo.rbc.ru, 17.12.2024

Великобритания: Network Rail проводит испытания крупногабаритных информационных табло на вокзале Юстон в Лондоне

В рамках пятиступенчатого плана по повышению качества обслуживания пассажиров на вокзале Юстон в Лондоне, компания-оператор Network Rail объявила о планах по проведению испытаний крупноформатного информационного экрана для отображения данных о рейсах в режиме реального времени. Пробный запуск состоялся 11 декабря 2024 г., обновленный экран обеспечит пассажиров более точной информацией о маршрутах, включая актуальные изменения в расписании движения поездов.

Информация о поездках будет отображаться на мониторе, который ранее использовался для демонстрации рекламных материалов. Это решение было принято после многочисленных обращений пассажиров с просьбой вернуть центральному табло функцию отображения актуальных данных о прибытии и отправлении поездов.

11 декабря 2024 г. началось поэтапное тестирование большого экрана, в ближайшее время будет проведена его полная активация. На период тестовой эксплуатации пассажирам рекомендуется использовать другие экраны в зале ожидания для получения наиболее актуальной информации о расписании движения поездов.

Данная инициатива является продолжением других проектов, реализованных в рамках пятиступенчатого плана, который также включил в себя возможность совершать более раннюю посадку на поезда операторов Avanti West Coast и London Northwestern Railway. Пассажиры, которые уже имели возможность оценить преимущества более ранней посадки, дали только положительные отзывы, отмечая более спокойную атмосферу на вокзале, особенно в часы пик.

Отмечается, что в связи с проведением монтажных и наладочных работ в работу вокзала могут быть внесены изменения, пассажирам рекомендуется учитывать это при планировании поездок.

Источник: globalrailwayreview.com, 11.12.2024 (англ. яз.)

DAC протестирован на самых тяжелых грузовых поездах Green Cargo

Начались испытания цифровых автоматических сцепок (DAC) (рис. 9) на самом тяжелом грузовом поезде Швеции – стальном шаттле, курсирующем между Лулео и Борленге.



Рис. 9. испытания цифровых автоматических сцепок (DAC)

Испытания являются частью инновационного проекта FP5 TRANS4M-R, осуществляемого в рамках совместного европейского железнодорожного проекта (EU-Rail) и направленного на интеграцию технологии DAC в сложных условиях эксплуатации.

Сложные условия для работы ЦАП

Стальной челнок Green Cargo, занимающий центральное место в производственной цепочке SSAB, перевозит стальные слябы из Лулео в Борленге по 1000-километровому маршруту, включающему северную магистраль Швеции, известную своими поворотами, уклонами и суровыми зимними условиями. Поезд весом до 3800 тонн с 40 вагонами дает возможность проверить долговечность и производительность DAC в экстремальных условиях.

Для проведения испытаний две пары вагонов были оснащены системами DAC от разных производителей. Ожидается, что за два года вагоны пройдут около 320 000 километров, что позволит получить данные о том, как работают сцепки в суровых зимних условиях и на сложных участках пути.

Сотрудничество между заинтересованными сторонами в отрасли

В испытаниях участвуют многочисленные заинтересованные стороны. Trafikverket контролирует процесс испытаний и готовит демонстрационный поезд, а Rail Sweden в научном парке Линдхольмен координирует проект. Дополнительную поддержку в проведении измерений и подготовке к испытаниям оказывает компания Svensk Maskinprovning. В настоящее время сцепные устройства поставляются компаниями Dellner и Voith, а по мере реализации проекта будут привлекаться другие поставщики и пары вагонов.

Роль DAC в модернизации грузовых поездов

Цифровые автоматические сцепки позволяют автоматически сцеплять и расцеплять вагоны, обеспечивая электрификацию и передачу данных по всему поезду. Это позволяет отказаться от ручного сцепления, требующего много времени и физических усилий, и повышает безопасность движения. Технология также поддерживает более длинные и тяжелые поезда и позволяет проводить автоматическую проверку тормозов, повышая готовность поезда и эффективность работы.

Европейские амбиции по развертыванию ЦАП

Проект FP5 TRANS4M-R соответствует европейской программе DAC Delivery, в рамках которой планируется расширить использование поездов, оснащенных системой DAC, по всей Европе к 2026-2027 годам. Эта программа является частью более широких усилий по модернизации железнодорожных грузовых перевозок, направленных на увеличение пропускной способности, упрощение трансграничной координации и снижение воздействия грузовых перевозок на окружающую среду.

Эта инициатива способствует достижению целей Европейской комиссии по переводу большего количества грузов на железнодорожный транспорт за счет использования новых технологий, увеличения пропускной способности и повышения устойчивости логистических сетей.

Источник: ru.railmarket.com, 17.12.2024

Искусственный интеллект выявляет маршруты с наибольшим числом безбилетных пассажиров

Искусственный интеллект научили эффективно прогнозировать и выявлять случаи, когда на наземном транспорте чаще всего можно встретить безбилетных пассажиров. Это позволяет существенно снизить число неоплаченных поездок. На основе обезличенных данных об оплате и пассажирском трафике ИИ-система может предсказывать маршруты, где наблюдается наибольшее количество нарушителей в течение одной, двух или трех недель. Модель была создана специалистами компании «Сбер Бизнес Софт».

По мнению разработчиков, внедрение ИИ-модели возможно на тех маршрутах, где оплата осуществляется исключительно через валидаторы, а также в подвижном составе, где установлены устройства для подсчета количества пассажиров.

По мнению Александра Ведяхина, первого зампреда правления Сбербанка, ИИ все активнее применяется в работе общественного транспорта, что способствует улучшению качества перевозок и повышению их безопасности. В перспективе разработку Сбер Бизнес Софта можно внедрять на территории различных регионов России.

Источник: ru-bezh.rul, 16.12.2024

РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ

ВСМ будет наименее энергозатратным видом пассажирского транспорта

Энергоэффективность высокоскоростного железнодорожного транспорта в 4,3 раза больше автомобильного и в 8,5 раза больше авиационного (рис. 10). Об этом рассказал директор по рискам ООО «ВСМ Две Столицы» Николай Николаенко в ходе научно-технической конференции «Высокоскоростные магистрали – как драйвер технологического суверенитета», организованной Российским университетом транспорта (РУТ).



Рис. 10. Энергоэффективность высокоскоростного железнодорожного транспорта

По данным Международного союза железных дорог, приведенным Николаенко в докладе, высокоскоростные поезда перевозят 170 пассажиров на 1 км за 1 кВт*ч. Аналогичный показатель для пассажирских и скоростных поездов составляет 90 и 106 человек соответственно. Еще меньше он у

региональных поездов – 54 человека за 1 кВт*ч на 1 км. Самыми энергозатратными являются автомобильный и авиационный транспорт: автомобили расходуют 1 кВт*ч на 1 км, перевозя 39 человек, авиация – 20 человек.

Стоит отметить, что преимущество высокоскоростных поездов в части энергоэффективности перед менее быстрыми способами перемещения по железной дороге достигается при условии меньшего числа остановок, требующих энергозатратных разгонов после них.

Источник: techzd.ru, 17.12.2024

Москва поедет на собственных аккумуляторах

Заместитель мэра Москвы Максим Ликсутов в интервью Ъ рассказал о будущем строящегося московского производства литий-ионных батарей, перспективах их вторичного использования и обновлении подвижного состава как первоочередной задаче.

Заммэра сообщил, что строящийся в Москве завод литий-ионных аккумуляторов обеспечит батареями разные виды городского транспорта. «Росатом» вкладывает в завод почти 27 млрд руб., которые пойдут на оборудование и локализацию производства батарей и химии для них.

«Батарея – ключевой продукт для развития всех видов транспорта на многие десятилетия вперед – будет производиться в Москве. Один наш будущий завод будет покрывать потребности 40% всего российского рынка. Рассчитываем, что в конце 2025 года закончится основная строительная часть, начнется пусконаладка оборудования и в конце 2025-го или в начале 2026 года завод начнет работать», – сообщил Максим Ликсутов.

По оценке московской мэрии, батареи, отработавшие на электробусах, вместо утилизации могут быть использованы в метро.

«У батарей, отслуживших свой срок на электробусе, еще остается 40–50% мощности. Они вполне подходят как накопитель энергии для собственных нужд метро. <...> Мы посчитали, что, если вместо старых свинцовых аккумуляторов поставим литий-ионные батареи с электробусов, они еще примерно десять лет смогут работать в метро», – сообщил Максим Ликсутов.

Ликсутов подчеркнул, что обновление подвижного состава московского транспорта остается первоочередной задачей. При этом принципиально новых решений в ближайшее время не потребуется. По его мнению, для развития ЦТУ достаточно существующих моделей «Иволга», «Финист», ЭП2Д, а для метро – модели «Москва-2024», которая не требует кардинальных доработок. Поэтому

перспективная модель «Москва-2026», по его словам, радикальных отличий от предшественницы иметь не будет.

«Проводим большую работу над повышением ремонтпригодности. Ну и, возможно, будут небольшие изменения в дизайне», – сказал заммэра.

Несколько дней назад мэр Москвы Сергей Собянин одобрил планы по обновлению подвижного состава городского транспорта на следующий год и среднесрочную перспективу. Она предполагает поставку 560 вагонов «Москва-2024». Всего до 2030-го (включительно) московские власти хотят получить еще около двух тысяч вагонов. Таким образом планируется сохранить текущую скорость обновления подвижного состава на уровне около 300 вагонов в год и достичь более чем 90-процентного обновления парка.

Источник: techzd.ru, 16.12.2024

Водородные поезда Mireo Plus H получили допуск к эксплуатации

Первые поезда Mireo Plus H с питанием от водородных топливных элементов, построенные компанией Siemens Mobility, получили допуск к эксплуатации и начнут перевозить пассажиров в столичном регионе Берлин-Бранденбург и Баварии 15 декабря 2024 г., когда вступит в действие новое расписание движения поездов на железных дорогах Германии (DB). Одновременно в Германии начнут работать крупные парки контактно-аккумуляторных поездов Mireo Plus B, электропоездов Mireo и частично двухэтажных электропоездов повышенной вместимости Desiro HC.

Семь двухвагонных водородных поездов Mireo Plus H будут курсировать по неэлектрифицированной однопутной линии Heidekrautbahn протяженностью около 60 км, соединяющей Берлин с его северными пригородами. Соответствующий контракт был подписан летом 2022 г., ходовые испытания этих поездов начались в декабре 2023 г.

В Баварии один двухвагонный поезд Mireo Plus H будет работать на региональных маршрутах в режиме подконтрольной эксплуатации с постепенным расширением полигона обслуживания. Он был представлен общественности в ноябре 2024 г.

Поезда Mireo Plus H мощностью 1,7 МВт развивают ускорение до 1,1 м/с² и рассчитаны на скорость движения до 160 км/ч. На одной заправке водородом поезд может преодолеть расстояние 1200 км.

Кроме того, на железной дороге Niederbarnimer Eisenbahn (NEB), обслуживающей регион Берлин-Бранденбург, начнут перевозить пассажиров контактно-аккумуляторные поезда Mireo Plus B, поставляемые по контракту,

подписанному осенью 2021 г. Всего заказан 31 поезд Mireo Plus B, поставки завершатся летом 2025 г. Поезда будут обслуживать частично электрифицированные маршруты, дальность их хода с питанием от аккумуляторных батарей составляет более 120 км.

Кроме того, с переходом на новое расписание в Баварии появятся 25 четырехвагонных частично двухэтажных электропоездов повышенной вместимости Desiro HC и 27 электропоездов Mireo, которые компания Siemens Mobility поставила по двум контрактам, подписанным в декабре 2020 г. и сентябре 2021 г.

Источник: zdmira.com, 13.12.2024

Шпалы, изготовленные из переработанного пластика, могут сделать железные дороги еще более экологичными

Часть выбросов парниковых газов (ПГ) от железных дорог приходится на энергию, используемую для производства и поддержания инфраструктуры. Исследователи из Финляндии продемонстрировали возможность использования более экологичных железнодорожных шпал из двух видов переработанного пластика: жидкого упаковочного картона и акрилонитрилбутадиенстирола. Ежегодная экономия выбросов углекислого газа за счет постепенного отказа от бетонных шпал и замены их таким переработанным пластиком может быть эквивалентна отоплению 1200 финских домохозяйств.

Железные дороги, самый экологичный вид транспорта после междугородних автобусов, неизбежно сыграют важную роль в борьбе за чистый ноль. Общий объем выбросов при поездках по железной дороге в настоящее время составляет 31 грамм эквивалента CO₂ (CO₂e) на пассажиро-километр, что вдвое меньше, чем при использовании наиболее экономичных электромобилей.

Но выбросы углекислого газа при железнодорожном движении могут быть снижены ещё больше, как показывает новое исследование авторов из Финляндии, опубликованное в журнале *Frontiers in Sustainability*. Это связано с тем, что производство, транспортировка, обработка и техническое обслуживание обычных строительных материалов, таких как сталь и бетон, требуют больших затрат энергии. Даже на самых загруженных железнодорожных линиях эти расходы составляют 30% от общего объема выбросов, и этот процент резко возрастает по мере уменьшения объема перевозок.

«Здесь мы показываем, что переработанный пластик можно было бы использовать в качестве материала для железнодорожных шпал и что общие выбросы были бы снижены. Меньший углеродный след достигается за счет использования в качестве материала сжигаемых отходов», – сказал доктор Хейкки Луомала, автор исследования и руководитель проекта в Университете Тампере.

«По нашим оценкам, сокращение выбросов CO₂ за счет повторного использования имеющегося потока отходов в Финляндии может привести к выбросам, равным отоплению 1200 домохозяйств, что составляет 3610 т CO₂e (тонн эквивалента CO₂) в год».

Х. Луомала и его коллеги изучили целесообразность и экономию выбросов парниковых газов в результате постепенного отказа от деревянных и бетонных железнодорожных шпал в Финляндии и замены их переработанным пластиком. Срок службы шпал составляет от 10 до 60 лет и уменьшается с увеличением интенсивности движения из-за механических повреждений.

Важным источником пластиковых отходов является сектор упаковки, на который приходится около 40% всего производства пластмасс. В этой отрасли самым быстрорастущим продуктом является так называемый жидкий упаковочный картон (LPB) – смесь полиэтилена, полипропилена, этиленвинилового спирта и полиэтилентерефталата. Другим важным источником пластиковых отходов является электронное и электротехническое оборудование, на долю которого приходится около 6% от общего объема использования пластика. Основным пластиковым компонентом является акрилонитрилбутадиенстирол (АБС).

В прошлом пластиковые отходы часто экспортировались из Финляндии, но в последние годы была запущена инициатива «ВСЕ для переработки пластмасс» (PLASTin), призванная сделать Финляндию лидером в области переработки пластмасс.

Х. Луомала и коллеги изготовили образцы железнодорожных шпал (толщиной 0,15 м, шириной 0,25 м и длиной 2,6 м) из LPB и ABS и подвергли их ряду механических испытаний. Их целью было проверить, соответствуют ли прототипы международным стандартам для производства пластмасс и железнодорожного транспорта.

Образцы, изготовленные из обоих типов пластика, прошли испытания на прочность и изгиб. Но только переработанный АБС-пластик смог выдержать максимальную температуру испытания в 55°C без существенного размягчения в жаркое летнее время.

«Переработанный ABS гораздо больше подходит в качестве материала для изготовления железнодорожных шпал, чем переработанный LPB:

прочность и жесткость ABS примерно в 3 раза выше и ближе к показателям деревянных шпал», – сказал Х. Луомала.

Пластиковые железнодорожные шпалы обладают рядом преимуществ, таких как простота изготовления, низкая стоимость, малый вес и устойчивость к воздействию окружающей среды. Использование переработанного пластика также обеспечивает большую гибкость конструкции в отношении формы шпал.

Финское агентство транспортной инфраструктуры уже проявило интерес к результатам исследования.

«Когда речь заходит о внедрении переработанного АБС-пластика для использования в качестве железнодорожных шпал, сначала следует провести полномасштабные испытания. Необходимо также проверить их долговечность, например, устойчивость к ультрафиолетовому излучению», – предупредил Х.Луомала.

Источник: frontiersin.org, 12.12.2024 (англ. яз.)