



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

№4/ФЕВРАЛЬ 2024

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	6
Стоимость логистики, грузовая база и планы РЖД должны стать ориентиром инвестиций в портовую инфраструктуру – Решетников.....	6
Как стоять в очереди	7
«Трансмашхолдинг» (ТМХ) создал дочернюю компанию по городскому транспорту.....	8
Инвестиции в развитие Трансмашхолдинга.....	9
Казахстан и Пакистан обсудили сотрудничество в транспортной сфере.....	10
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА.....	11
Железная дорога Norfolk Southern сообщила о финансовых результатах за IV квартале 2023 г. (США).....	11
Железная дорога CSX сообщила о финансовых результатах за IV квартал 2023 г. (США).....	12
Железная дорога UP сообщила о более высокой чистой прибыли при неизменной операционной выручке в IV квартал 2023 г. (США).....	12
Оператор LDZ CARGO укрепляет позиции на рынке стран Балтии	13
Дефицит средств на содержание железнодорожной инфраструктуры Латвии составляет 70 млн евро.....	14
Финансовый кризис на Железной дороге Молдовы: сотрудники почти три месяца не получают зарплату	15
Суд по иску Федеральной пассажирской компании взыскал с Минфина РФ почти 830 млн руб	15
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ	16
Грузоотправители считают более эффективным расширение Транссиба.....	16
Провозные мощности Восточного полигона могут вырасти до не менее 270 млн тонн	19
Вопрос привлечения РЖД средств из ФНБ на реконструкцию Восточного полигона не обсуждается	20
«Эльга» планирует ввести в эксплуатацию Тихоокеанскую железную дорогу в 2025 году	21
Строительство железнодорожного участка Огоджа – Февральск позволит увеличить отгрузку угля в Амурской области до 18 млн т в год.....	21
Крупный мост строят на западном участке БАМа	22
На БАМе началась эксплуатация самых мощных российских тепловозов 3ТЭ28.....	22
ТРАНСПОРТНЫЙ ПОЛИГОН «СЕВЕР-ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ	23
Иран развивает каспийскую ветвь МТК «Север-Юг».....	23
На СКЖД выросла перевозка экспортных грузов на направлении «Север-Юг»	24
Алексей Солодов: экспортеры Юга нуждаются в новых транспортных коридорах.....	24

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА	26
Более половины автомобилей испанский завод Volkswagen отправляет по железной дороге	26
Белорусские производители загрузили российские порты	26
Экспорт грузов через крупнейший российско-китайский погранпереход вырос на треть за год	27
ОАО «РЖД» компенсирует недовоз при экспорте угля на восток из Кузбасса в 2023 году	28
«РЖД Логистика» реализует проект по мультимодальной доставке ветпрепаратов из КНР в Москву	29
РЖД запустили контейнерный сервис на базе грузового терминала в Екатеринбурге	29
«РЖД Логистика» и «Рускон» запустили контейнерный сервис из Волгограда в порт Новороссийск	30
РЖД завершили строительство железной дороги к ОЭЗ «Титановая долина» и сопутствующей инфраструктуры	31
ООО «ТЛТ «Байкал-Транзит» построит терминал вблизи российско-монгольского погранперехода Наушки	32
РЖД объяснили замедление оборота вагонов, в том числе простоями не по вине компании	32
Fesco займется автоматизацией транспортной сферы Узбекистана	33
Число перевезенных грузов в рамках «Евразийского агроэкспресса» составило 455 тыс. тонн	34
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО- ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ	35
Завершена реконструкция станции Университет (Великобритания)	35
Модернизация грузовой линии для пассажирского движения в Оксфорде	36
США: Amtrak завершила работы по строительству платформ на станции в Балтиморе	36
Великобритания: на высокоскоростной магистрали HS2 начались работы по строительству станции Керзон-стрит	37
Скоростной поезд теряет скорость, но не цену: политика NS	38
«Вагоны тишины» в высокоскоростных поездах Китая	39
ФПК рассматривает возможность запуска ночного поезда между Новороссийском и Сочи	39
ФПК после истории с Твиксом изменила порядок действий проводников	40
Почти в полтора раза вырос интернет-трафик на российских вокзалах через бесплатный Wi-Fi	41
Пассажиры совершили почти 556 млн поездок поездами ЦППК в 2023 году	41
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ	42
Greenbrier планирует в фискальном 2024 году реализовать до 25 тыс. вагонов	42

Direct Rail Services объявил о выводе из эксплуатации локомотивов модели Class 37	42
В Китае началась эксплуатация скоростных поездов CRRC модификации CR200J-C со спальными вагонами с четырех- и шестиместными купе	43
ABB поставит в Румынию оборудование для модернизации электровозов	44
Купленные Эстонией в 2002 году американские локомотивы режут на металлолом	45
Wabtec поставит тормозные системы для 1200 локомотивов Siemens для Индии.....	45
С 1 февраля 2024 года на территории СНГ начинается внедрение паспорта грузового вагона новой формы ВУ-4ЖА	46
«РМ Рейл» готовит четырехосное исполнение грузовых вагонов для конструкционной скорости 140 км/ч.....	47
«ТМХ-Электротех» сертифицировал электродвигатели для контактно-аккумуляторного локомотива ЭМКА2	48
«ЛокоТех» подписала соглашения с заводами-производителями на постгарантийное техобслуживание локомотивов.....	48
В 2023 г. ОАО «РЖД» получило 557 новых локомотивов	49
На мощностях «Новой вагоноремонтной компании» (НВРК) начнется внедрение систем менеджмента качества в соответствии со стандартами ОПЖТ.....	49
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	50
Исследование мирового рынка высокоскоростного подвижного состава и инфраструктуры	50
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ	51
Федеральное управление железных дорог США утвердило использование дыхательных средств в поездах, перевозящих опасные грузы	51
Китай усилит проверку безопасности пассажиров на железных дорогах.....	52
Безопасность на железнодорожных переездах в 2024 году	52
ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА	52
Узбекистан и Казахстан приглашены участвовать в проекте «Поезд памяти», сообщили в Минске	52
Дух победителей.....	53
Студенты ДВФУ будут проходить практику в РЖД.....	54
В настоящее время большинство компаний испытывают кадровый голод.....	55
Российские студотряды станут проводниками поездов фестиваля молодежи	56
ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ	57
Китай: в ходе строительства нового вокзального комплекса в Гуанчжоу были использованы смарт-роботы	57
Компания РЖД подвела итоги по оценке уровня цифровой зрелости.....	58
Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии утвержден новый национальный стандарт ГОСТ Р 71168-2023 «Информационные технологии. Интернет вещей. Спецификация LoRaWAN RU».....	59

Минцифры: госкорпорации и компании с госучастием переходят на отечественный софт.....	60
РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ	61
SNCF Energie покупает «зеленую» энергию ветряной электростанции.....	61

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Стоимость логистики, грузовая база и планы РЖД должны стать ориентиром инвестиций в портовую инфраструктуру – Решетников

При планировании инвестпроектов по развитию портовых мощностей на Северо-Западе РФ следует ориентироваться на стоимость логистики и наличие грузовой базы, в условиях переориентации грузовых потоков необходимо учитывать планы РЖД для достижения транспортного баланса, сообщил глава Минэкономразвития Максим Решетников 26 января.

«Еще один приоритет – это сбалансированная работа портовых мощностей. К 2030 году инвесторы заявили об их увеличении почти в полтора раза, до 500 млн тонн. При этом в 2023 году перевалка в морских портах (Северо-Запада) составила 240 млн тонн, из них половина – грузы с железной дороги. При этом сейчас провозная способность РЖД к морским портам работает практически на пределе, запаса осталось 15%», – сказал он на совещании по вопросам развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области под председательством президента Владимира Путина.

«При этом надо отметить при принятии решений, что перспективные экспортные направления у нас сместились с запада на восток. И транспортное плечо для грузов из Сибири и Урала через Северо-Запад дороже, чем через Восточный полигон. Объемы перевозок, направляемые на экспорт, становятся очень чувствительны к мировым ценам и транспортным расходам. И в случае изменения конъюнктуры или роста тарифов могут стать невыгодными», – отметил он.

«Поэтому при планировании развития инфраструктуры мы предлагаем ориентироваться не на заявленные мощности портов и планы-заявления инвесторов, а на реальный расчет грузовой базы и стоимости логистики», – сказал Решетников.

«У нас сейчас в инвестпрограмме РЖД уже заложено увеличение провозных мощностей до 190 млн тонн к 2030 году. Под этот объем мы предлагаем ориентировать развитие всей остальной инфраструктуры», – сказал Решетников.

Министр напомнил, что в последние два года происходит переориентация торговых потоков. «Экспорт в европейские страны и США через порты агломерации (Северо-Запада) снизился. За два года доля этих стран сократилась с 77% до 13%. Западные рынки практически полностью заместились восточными и поставками в другие дружественные страны. Это Индия, Китай,

ОАЭ, Бразилия, Египет, Турция. Импорт из Германии, Финляндии и Южной Кореи также сменился поставками из Индии, Китая и Турции», – констатировал он.

Решетников также обратил внимание на перенаправление грузопотоков соседних стран с портов Прибалтики на Северо-Запад РФ, объемы транзита из Белоруссии и Казахстана увеличились практически в два раза, сообщил глава Минэкономразвития.

Источник: interfax.ru, 26.01.2024

Как стоять в очереди

Правила недискриминационного доступа к инфраструктуре железных дорог, которые сейчас корректирует правительство, формально вступят в силу только в сентябре, но тестировать их могут начать уже с начала года, чтобы через квартал, возможно, внести коррективы. А их достаточно – сами нормотворцы признают возможность изменения порядка очереди перевозок нефтепродуктов, аммиака и удобрений, а на рынке продолжаются дискуссии по спорным вопросам новых правил: что считать непрерывным производством, почему один и тот же груз в контейнерах выше по порядку, нежели он же в полувагоне, а главное, как будет обеспечен контроль за соблюдением очередности.

Временное станет постоянным

Обновленная редакция правил недискриминационного доступа (ПНД) перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта вступит в силу с 1 сентября. Об этом 30 ноября 2023 года сообщил первый вице-премьер Андрей Белоусов по итогам заседания президиума правкомиссии по транспорту 24 ноября. Тем не менее эти изменения рынок может почувствовать раньше: главе ОАО РЖД Олегу Белозёрову, следует из протокола заседания, после утверждения проекта постановления рекомендовано привести в соответствие с новой редакцией ПНД временные правила определения очередности перевозок грузов, действующие сейчас вместо ПНД. Далее по итогам первого квартала ФАС проанализирует исполнение модифицированных временных правил и рассмотрит предложения участников заседания по внесению изменений. А этих предложений достаточно много, следует из документа: они касаются очередности перевозки аммиака и удобрений, нефтепродуктов, продовольственных товаров во внутригосударственном сообщении, а также критериев экстренных ситуаций, при возникновении которых требуется изменение очередности.

ПНД существуют уже 20 лет, однако изменения, определяющие очередность движения грузов на лимитирующих направлениях (в том числе отдельные правила для угольного экспорта из Кузбасса), были внесены в них только в 2020 году. С изменением структуры грузопотоков после начала боевых действий на Украине в марте 2022 года ПНД были приостановлены и заменены временными правилами, которые принимаются на уровне правления ОАО «РЖД», а не правительства и в большей степени ориентированы на перевозки продукции для внутреннего потребления и вывоз на экспорт грузов тех производителей, которые потеряли рынки в Европе. Сейчас временные правила продолжают действовать, а ПНД пересматриваются с учетом в том числе тех изменений, которые за это время внесли во временный документ.

<...>

Источник: kommersant.ru, 30.01.2024

«Трансмашхолдинг» (ТМХ) создал дочернюю компанию по городскому транспорту

В начале января была зарегистрирована компания «ТМХ Городской транспорт»: 99% уставного капитала внес ТМХ, 1% – входящий в холдинг завод «Метровагонмаш». Согласно данным из ЕГРЮЛ, ее гендиректором назначена Дарья Марку, она также является в ТМХ директором по развитию городского транспорта.

В пресс-службе ТМХ сообщили, что «ТМХ Гортранс» станет единым центром консолидации управленческих решений по всем направлениям развития городского транспорта. «Предполагается усиление взаимодействия и обмен опытом между производственными площадками для достижения синергетического эффекта и активного внедрения инноваций», – указали в компании.

«ТМХ Гортранс» будет предлагать заказчикам как вагоны метро, производимые «Метровагонмашем», так и другую технику – трамваи, троллейбусы и электробусы. Партнером выступит «ПК Транспортные системы» (входит в состав холдинга «Транскомпонент»).

Также для «ТМХ Гортранс» определены следующие направления работы:

- аккумулярование потребностей агломераций в развитии городского транспорта,
- формирование единой политики холдинга по данному направлению,
- развитие новых видов техники и формирование ее технического облика,

- разработка новых продуктов и технических решений с учетом отзывов заказчиков и пассажиров,
- оказание сервисных услуг,
- расширение взаимодействия и выстраивание каналов обратной связи.

В 2020 году под схожие цели ТМХ создал в периметре группы компанию по поставкам пассажирской железнодорожной техники – «ТМХ-Пассажирский транспорт» (ТМХ-ПТР). Ее возглавляет замгендиректора ТМХ по развитию пассажирского транспорта Александр Лошманов. В последнее время от ТМХ-ПТР традиционно подаются заявки на конкурсы по поставкам пассажирского подвижного состава в России.

Также в 2022 году на замену «Рослокомотиву» была создана «ТМХ-Локомотивы», ее гендиректором является Андрей Власенко – замгендиректора ТМХ по развитию локомотивостроения и гендиректор ремонтной ГК «ЛокоТех».

Источник: tmholding.livejournal.com, 26.01.2024

Инвестиции в развитие Трансмашхолдинга

Общий объем инвестиций в развитие Трансмашхолдинга запланирован на 2024 год в размере 47 млрд рублей и, таким образом, более, чем вдвое увеличится по сравнению с прошедшим 2023 годом (21,2 млрд рублей).

Особое внимание будет уделяться реализации проектов, которые совместно с акционерами холдинга финансирует Фонд развития промышленности, а также курируемому Правительством России мегапроекту по созданию на Коломенском заводе производства новейших дизельных двигателей широкой номенклатуры.

Крупнейшими по объему инвестиций станут такие проекты как развитие производства электрических машин для локомотивов, поездов метро и моторвагонного подвижного состава, строительство нового малярного корпуса на Новочеркасском электровозостроительном заводе, совершенствование технологического процесса изготовления коленчатых валов на Коломенском заводе, создание пассажирских вагонов габарита Т.

В прошедшем 2023 году наиболее значительные средства были инвестированы в проведение работ, связанных с обеспечением выпуска разработанных на отечественной компонентной базе поездов метро, локомотивов, электропоездов и пассажирских вагонов, запуском производства редукторов и тяговых двигателей для поездов метро и электропоездов, а также комплексную реорганизацию производственной площадки Коломенского

завода, которая является крупнейшим проектом развития холдинга на протяжении последних нескольких лет.

Источник: tass.ru, 24.01.2024

Казахстан и Пакистан обсудили сотрудничество в транспортной сфере

На встрече в Астане представители правительств Казахстана и Пакистана обсудили развитие сотрудничества в транспортно-логистической сфере. В отсутствие прямого железнодорожного сообщения Министерство транспорта Казахстана рассматривает возможность организации мультимодальных (железнодорожно-автомобильных) перевозок между странами через Туркменистан и Афганистан.

Казахстан выразил заинтересованность в реализации проектов строительства железных дорог в Пакистане, первая из которых – порт Карачи – Тхал – Кохат с выходом на Пешавар и далее к границе с Афганистаном с перспективой выхода на Джелалабад и Кабул. Вторая свяжет порт Гвадар на юго-западе пакистанского побережья Индийского океана с городом Кветта, имеющим транспортное сообщение с афганским Кандагаром.

Казахстанская сторона предложила совместно развивать международные транспортные коридоры – МТК «Север-Юг» и транскаспийский маршрут ТМТМ. В частности, возможен вариант перевозки грузов, в том числе в контейнерах, из Казахстана и Китая через каспийский порт Актау (Казахстан), затем по территории Ирана и далее через Оманский залив в Пакистан.

В настоящее время между странами организована транспортировка грузов автомобильным транспортом. В рамках соглашения о транзитных перевозках, подписанного Китаем, Казахстаном, Кыргызстаном и Пакистаном в 1995 г., в октябре 2023 г. была выполнена первая поездка – грузовые автомобили вышли из Лахора (Пакистан), пересекли высокогорный (4655 м над уровнем моря) погранпереход Суст – Хунджераб и далее через Китай и Кыргызстан прибыли в Алматы.

Источник: zdmira.com, 25.01.2024

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Железная дорога Norfolk Southern сообщила о финансовых результатах за IV квартале 2023 г. (США)

Железная дорога I класса Norfolk Southern Railway (NS) сообщила о получении выручки от эксплуатационной деятельности в IV квартале 2023 г. в размере 3,1 млрд долларов, что на 5% меньше, и операционной прибыли в размере 808 млн долларов, что на 32% меньше, по сравнению с результатами IV квартала 2022 г.

Данные по эксплуатационной деятельности включают расходы в размере 150 млн долларов, связанные со сходом с рельсов поезда 3 февраля 2023 г. в Восточной Палестине, шт.Огайо. С учетом этих расходов, доход от эксплуатационной деятельности за квартал снизился на 19% до 958 млн долларов.

Разводненная прибыль на акцию NS составила 2,32 доллара, что на 32% меньше по сравнению с IV кварталом 2022 г. С поправкой на вышеупомянутый сход с рельсов, разводненная прибыль на акцию составила 2,83 доллара, снизившись на 0,59 доллара, или на 17%.

По словам президента и главного исполнительного директора NS Алана Шоу, IV квартал ознаменовал окончание сложного, но года трансформаций для железной дороги. Сотрудники продолжают продвигать стратегию NS, которая обеспечивает необходимый баланс между обслуживанием, производительностью и ростом. Было повышено качество обслуживания и сделали железную дорогу еще более безопасной.

За весь 2023 г. выручка NS от эксплуатационной деятельности составила 12,2 млрд долларов, что на 5% меньше, а операционная прибыль составила 2,9 млрд долларов (включая расходы в размере 1,1 млрд долларов, связанные со сходом в Восточном Огайо), что на 41% меньше по сравнению с 2022 г. С поправкой на сход в Восточном Огайо, доход от железнодорожных операций составил 4 млрд долларов, снизившись на 18%.

«NS вступает в 2024 г. с положительной динамикой и ориентацией на дальнейшее повышение производительности и операционной дисциплины за счет активного управления затратами, – сказал А.Шоу. Мы видим рост и уверены в способности со временем обеспечить рентабельность, конкурентоспособную в отрасли».

Между тем, 25 января в служебной записке NS объявила, что увольняет 7% своих сотрудников, не входящих в профсоюз, в связи со сложной ситуацией в грузовых перевозках.

Попавшие под увольнение сотрудники включают управленческий и административный персонал – им будет предложена программа добровольного увольнения.

Источник: progressiverailroading.com, 26.01.2024 (англ. яз.)

Железная дорога CSX сообщила о финансовых результатах за IV квартал 2023 г. (США)

Железная дорога I класса CSX сообщила о получении чистой прибыли за IV квартал 2023 г. в размере 886 млн долларов, или 45 центов на разводненную акцию, что ниже по сравнению показателями в 1,02 млрд долларов или 49 центов на акцию за аналогичный период 2022 г.

Выручка за последний квартал прошлого года составила 3,7 млрд долларов, снизившись на 1% в годовом исчислении. Рост объемов и благоприятные цены на товары был компенсирован снижением выручки от интермодальных складских операций, топливных сборов, мировых базовых цен на уголь и выручки от грузоперевозок.

Прибыль CSX от эксплуатационной деятельности за IV квартал упала на 10% до 1,32 млрд долларов, а операционный коэффициент составил 64,1% по сравнению с 60,9% годом ранее.

По сравнению с 2023 г. операционная прибыль CSX снизилась на 8% до 5,56 млрд долларов. Чистая прибыль составила 3,72 млрд долларов или 1,85 доллара на акцию. В 2022 г. по этот показатель составлял 4,17 млрд долларов или 1,95 доллара на акцию.

Источник: progressiverailroading.com, 25.01.2024 (англ. яз.)

Железная дорога UP сообщила о более высокой чистой прибыли при неизменной операционной выручке в IV квартал 2023 г. (США)

Железная дорога I класса Union Pacific Railroad (UP) сообщила о получении чистой прибыли за IV квартал 2023 г. в размере 1,7 млрд долларов или 2,71 доллара на разводненную акцию. В IV квартале 2022 г. эти показатели составили 1,6 млрд долларов или 2,67 доллара на разводненную акцию соответственно.

Общая операционная выручка в размере 6,2 млрд долларов осталась неизменной благодаря увеличению объема продаж и росту основных цен, компенсируемому снижением поступлений от топливных сборов и структуры

бизнеса, говорится в пресс-релизе UP.

Операционные показатели в IV квартал прошлого года по сравнению с аналогичным периодом 2022 г. изменились следующим образом: выручка от погрузки вагонов выросла на 3%; операционный доход в размере 2,4 млрд долларов не изменился; скорость движения грузовых вагонов выросла на 14% и составила 349 км в сутки на вагон. Операционный коэффициент среди железных дорог I класса в IV квартале 2023 г. составил 60,9% по сравнению с 61% в IV квартале 2022 г.

«Наши результаты за IV квартал показывают многое из того, что возможно в UP, и что железная дорога на правильном пути к достижению поставленных целей, – сказал генеральный директор UP Джим Вена. Показатели обслуживания и операционной деятельности значительно улучшились за последний квартал».

Чистая прибыль UP за 2023 г. составила 6,4 млрд долларов, или 10,45 доллара на разводненную акцию, что сопоставимо показателями за 2022 г. в 7 млрд долларов, или 11,21 доллара на разводненную акцию соответственно.

Источник: progressiverailroading.com, 25.01.2024 (англ. яз.)

Оператор LDZ CARGO укрепляет позиции на рынке стран Балтии

Латвийский национальный грузовой оператор LDZ CARGO (входит в состав железных дорог Латвии *Latvijas dzelzceļš*, LDZ) в текущей экономической ситуации делает ставку на расширение своего бизнеса на территории стран Балтии. Без малого год оператор работает на рынке железнодорожных перевозок Эстонии, что стало возможным после заключения с железными дорогами этой страны (*Eesti Raudtee*) соглашения о пользовании инфраструктурой.

В ноябре 2023 г. LDZ CARGO признан победителем объявленного эстонской государственной энергетической компанией *Enefit Power* тендера на перевозку топливной древесной щепы по маршруту Валга – Тапа для использования на когенерационной газогенераторной электростанции. Прогнозируемый объем перевозок составит 100 тыс. т. В конце 2023 г. LDZ CARGO выиграл очередной тендер компании *Enefit Power* на транспортировку получаемого в результате переработки сланца бензина между станциями Вайвара – порт Мууга, что увеличит объем перевозок латвийского оператора в Эстонии еще на 60 тыс. т.

LDZ CARGO планирует развивать свою деятельность и в Литве. В конце

2023 г. был подписан договор с оператором инфраструктуры железных дорог Литвы LTG INFRA. В рамках реализации проекта Rail Baltica уже выполнена перевозка рельсов из порта Клайпеда в Таллин. Латвийский оператор ведет также переговоры с польской энергетической компанией ORLEN о перевозке нефтепродуктов с НПЗ в городе Мажейкяй (Литва) транзитом через Латвию в порт Таллина.

Источник: railfreight.com, 23.01.2024 (англ. яз.)

Дефицит средств на содержание железнодорожной инфраструктуры Латвии составляет 70 млн евро

На содержание латвийской железнодорожной инфраструктуры не хватает сейчас почти 70 млн евро, признал в интервью программе «900 секунд» телеканала TV3 министр сообщений Латвии Каспарс Бришкенс. При этом железной дороге нужно диверсифицировать грузы, поскольку зависимость от транзита из России и Беларуси не имеет будущего.

Министр сообщений в интервью выразил удовлетворение тем, что правящей коалиции удалось договориться о запрете импорта зерна из России и Беларуси в Латвию: «Понятно, что работа на этом не заканчивается. Мы также должны продолжать убеждать наших союзников, наших соседей. Мы должны идти вместе в Европу, представлять эту позицию и, надеюсь, такая позиция может быть реализована на европейском уровне», – сказал К. Бришкенс.

При этом министр отметил, что необходимо подумать о диверсификации железнодорожных грузов, новых коридорах доставки и новых грузах, поскольку зависимость от транзитных грузов российского происхождения не имеет будущего.

Среди прочего министр отметил, что до сих пор транспортная отрасль Латвии в значительной степени специализировалась на обслуживании грузов из России и Беларуси: «Это должно измениться, но, к сожалению, это невозможно сделать в одночасье. Это непростое решение. Оно затрагивает очень широкую часть нашей экономики», – сказал он.

К. Бришкенс отметил, что в отрасли содержания латвийской железнодорожной инфраструктуры уже есть «дыра» почти в 70 миллионов евро, которую «латают» за счет дотаций из бюджета.

Впрочем, позже советник министра сообщений Эдгарс Клетниекс уточнил в разговоре с агентством LETA, что упомянутый дефицит уже покрыт из госбюджета.

«Эти средства предназначены для покрытия эксплуатационных расходов

Latvijas dzelzceļš, которые включают в себя работы по содержанию инфраструктуры, заработную плату работникам, оборудование и другие позиции», – пояснил Э. Клетниекс.

Он также отметил, что Министерство сообщения продолжает работать над индикативным планом развития железнодорожной инфраструктуры, который определит долгосрочное видение, в том числе финансовые рамки, в которые должна вписаться Latvijas dzelzceļš.

Источник: rzd-partner.ru, 30.01.2024

Финансовый кризис на Железной дороге Молдовы: сотрудники почти три месяца не получают зарплату

Сотрудники Железной дороги Молдовы (ЖДМ) почти три месяца не получают зарплату. Об этом сообщает информационный портал Point.md.

Отмечается, что молдавское предприятие испытывает серьезные финансовые проблемы. На этом фоне глава ЖДМ Олег Тофилат 29 января принял решение об уходе в отставку. Эту должность он занимал с лета 2021 года.

Ранее Олег Тофилат заявлял, что молдавское предприятие столкнулось с финансовыми трудностями после возобновления работы одесского порта и спада грузоперевозок по территории республики. Он обвинил правительство в отсутствии поддержки, указав, что многие работники не получают зарплату несколько месяцев.

ЖДМ уже на протяжении многих лет находятся в тяжелом финансовом положении. В 2021 году в нескольких филиалах предприятия прошли забастовки, в ходе которых работники блокировали железнодорожные пути. Ситуация на короткий срок изменилась с увеличением транзита товаров между Украиной и странами Евросоюза по территории Молдовы.

Источник: belta.by, 29.01.2024

Суд по иску Федеральной пассажирской компании взыскал с Минфина РФ почти 830 млн руб

Арбитражный суд Москвы по иску Федеральной пассажирской компании (ФПК, «дочка» РЖД), осуществляющей почти все перевозки в России в поездах дальнего следования, взыскал около 830 миллионов рублей убытков с министерства финансов РФ, следует из опубликованной 26 января резолютивной части решения суда.

Иск поступил в суд в октябре прошлого года. Третьим лицом к делу было

привлечено Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор). Основания исковых требований пока не сообщаются. Первая инстанция удовлетворила иск полностью.

Как правило, РЖД, ФПК, а также пригородные компании предъявляют такие крупные иски к Минфину в попытке добиться возмещения доходов, выпадающих из-за перевозки различных категорий льготников, а также из-за государственного регулирования цен на билеты. В большинстве случаев выпадающие доходы перевозчиков по этим статьям превышают суммы компенсаций, предусмотренных в соответствующих контрактах с Росжелдором.

Так, в августе 2023 года арбитражный суд Московского округа оставил в силе судебные акты двух нижестоящих инстанций, которые по иску ФПК взыскали около 855 миллионов рублей с Российской Федерации в лице Минфина за перевозку обучающихся. ФПК в том деле потребовала взыскать с ответчика свои убытки в виде невозмещенных потерь в доходах от перевозки в 2019 году в поездах дальнего следования обучающихся и воспитанников общеобразовательных учреждений старше 10 лет с предоставлением льготы по оплате проезда в размере 50% от установленного тарифа.

Как указал суд в решении, «на лицо, занимающееся коммерческой деятельностью по осуществлению перевозок пассажиров, не может быть возложено бремя несения расходов, возникших в результате реализации нормативных актов, устанавливающих льготы для отдельных категорий граждан».

В 2021-2022 годах суды трех инстанций взыскали с Российской Федерации в лице Минфина в пользу ФПК более 398 миллионов рублей аналогичных потерь за 2018 год. В том деле арбитражный суд Москвы, в частности, сослался на позицию Верховного суда, указавшего, что «соответствующее обязательство Российской Федерации перед организацией, понесшей расходы в связи с установлением льгот по провозной плате, может быть прекращено только путем возмещения данных расходов в полном объеме».

Источник: Iprime.ru, 26.01.2024

ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ

Грузоотправители считают более эффективным расширение Транссиба

ОАО РЖД и грузоотправители разошлись во взглядах на третий этап развития Восточного полигона, предполагающий расширение пропускной

способности со 180 млн тонн до 255 млн тонн. Из 2,7 трлн руб. сметы проекта ОАО РЖД хочет 90% инвестиций направить на БАМ, включая сплошные вторые пути от Ургала до Ванино, мост через Амур и три тоннеля, в том числе и второй Северомуйский и его обход. Грузоотправители же предлагают убрать вторые Северомуйский и Кузнецовский тоннели, отказаться от сплошных вторых путей, но заметно увеличить вложения в Транссиб и выходы на него.

ОАО РЖД оценивает третий этап расширения БАМа и Транссиба в 2,68 трлн руб., рассказал источник, знакомый с дискуссией между монополией и грузоотправителями в рамках межведомственной рабочей группы во главе с первым вице-премьером Андреем Белоусовым.

Расширение Восточного полигона запланировано в три этапа. Первый завершен, второй заканчивается в этом году, далее идет третий, который разбит на три подэтапа. Первый – увеличение провозной способности до 197 млн тонн под грузы Якутии, прежде всего Эльгинского месторождения. Вторым – до 210 млн тонн к 2030 году в основном под грузы Центральной России, Урала и Западной Сибири. Третий – до 255 млн тонн к 2032 году со строительством дублеров Северомуйского, Кузнецовского и Кодарского тоннелей и моста через Амур. Этот этап «БТС-Мост» Руслана Байсарова и Газпромбанк предлагают реализовывать через ЕРСФ-контракт. Последняя известная оценка трех подэтапов – 2,18 трлн руб.

Строительство второго Северомуйского тоннеля ОАО РЖД оценивает в 307 млрд руб., Кодарского – в 36 млрд руб., Кузнецовского – в 61 млрд руб., моста через Амур – в 47 млрд руб. При этом, говорит собеседник, предусмотрено и развитие обхода Северомуйского тоннеля за 60,3 млрд руб., которое ранее было альтернативой. До начала военных действий концепция состояла в том, что тоннель нужен для пропуска грузопотока с запада и параметров можно достичь реконструкцией. Но перенаправление грузопотоков в Азию с 2022 года изменило оценки и планы.

В ОАО РЖД не смогли оперативно предоставить комментарий.

Основные инвестиции в версии монополии предусмотрены в восточный БАМ – от Тынды до портов Ванино-Совгаванского узла.

Туда планируется вложить порядка 1,3 трлн руб., около 70% которых уйдут на сплошные вторые пути от Улака до Комсомольска. С небольшим отрывом следует западный участок от Тайшета до Тынды, где на линейное строительство – вторые пути и двухпутные вставки – приходится чуть менее половины инвестиций в 1,1 трлн руб. Около 400 млрд руб. – это тоннели и их обходы, еще около 60 млрд руб. планируют потратить на строительство обхода станции Тайшет.

Участвующая в обсуждении рабочая группа Владимира Рашевского (до 2020 года возглавлял СУЭК), несмотря на то что СУЭК владеет крупным

специализированным угольным терминалом в Ванино, предлагает существенно – примерно на 300 млрд руб. – сократить вложения в участок Тында – Ванино, отказавшись от сплошного двухпутного строительства и дублера Кузнецовского тоннеля. На западном участке предполагается еще большее сокращение затрат: не строить Северомуйский тоннель, ограничившись его обходом, отказаться от обхода Тайшета и реконструкции станций.

В то же время грузоотправители призывают резко увеличить инвестиции в Транссиб, на которые ОАО РЖД хочет выделить лишь порядка 10% от всех вложений в третий этап.

Так, рабочая группа господина Рашевского предлагает включить в расширение Транссиба дорогостоящее строительство обхода Хабаровского узла (более 240 млрд руб.), построить дополнительные станции и разгонные пути, увеличив бюджет стройки на Транссибе более чем в два раза, примерно до 600 млрд руб. В «Кузбассразрезугле» (КРУ) видят ситуацию иначе: идеи компании включают расширение участка Иркутск – Слюдянка и строительство обхода участка Смоляниново – Находка, что в общей сложности будет стоить более 500 млрд руб.

Группа Владимира Рашевского также считает нужным заметно увеличить инвестиции в смычку БАМа и Транссиба Комсомольск – Волочаевка, направив туда порядка 270 млрд руб. вместо менее 50 млрд руб., о которых говорят в ОАО «РЖД».

В рамках БАМа-3 рабочая группа господина Рашевского предполагает ограничиться достижением более скромной провозной способности, чем ОАО «РЖД», – 228 млн тонн вместо 255 млн тонн. Однако, по ее оценкам, это обойдется почти на 600 млрд руб. дешевле.

В ОАО «РЖД», рассказывает собеседник, с этим не согласны. Там считают, что строительство двухпутных вставок вместо сплошных вторых путей, равно как и отказ от Кузнецовского тоннеля, не позволит обеспечить желаемую пропускную способность. Северомуйский тоннель так и останется узким местом, и отказываться от строительства второго тоннеля «недопустимо».

Поэтому в ОАО «РЖД» полагают, что в реальности разница в стоимости между двумя планами не превысит 180 млрд руб.

Главный вызов для ОАО РЖД – то, что в контексте Восточного полигона компания выступает в двух ипостасях: и как строитель инфраструктуры, и как перевозчик, отмечает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров.

До 2020 года стройка велась с отставанием от планов по вводу объектов, а требования по наращиванию провозной способности выполнялись, в том числе, за счет организационно-технических мероприятий, поясняет эксперт. Сейчас, уточняет он, объем строительных работ и освоения бюджета вырос

более чем в четыре раза к уровню 2020 года и возник некоторый перекося в пользу строительства, причем в основном на БАМе.

РЖД «достигло больших успехов на Восточном полигоне», признает господин Бурмистров, но «возникает ощущение, что компания проявляет недостаточное внимание к Транссибу и к организационно-техническим мероприятиям, обеспечивающим рост провозной способности». При этом, полагает эксперт, ОАО «РЖД» «следует открыто говорить о том, что в условиях роста угрозы терактов строительство и второго тоннеля, и его обхода может быть целесообразно по соображениям безопасности».

Источник: kommersant.ru, 29.01.2024

Провозные мощности Восточного полигона могут вырасти до не менее 270 млн тонн

Проведение дополнительных мероприятий по развитию БАМа и Транссиба позволят увеличить пропускную способность с 255 млн тонн до не менее 270 млн тонн грузов. Предложения «Российских железных дорог» (РЖД) и грузоотправителей были одобрены на заседании рабочей группы по развитию Восточного полигона, сообщили журналистам в секретариате первого вице-преьера РФ Андрея Белоусова.

Белоусов провел заседание рабочей группы по определению параметров реализации инвестиционного проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей (третий этап)». Мероприятие прошло с участием представителей РЖД и грузоотправителей. В соответствии с поручением президента РФ на заседании были рассмотрены предложения грузоотправителей по оптимизации технологических и организационных решений, а также предложения по первоочередным мероприятиям инвестиционного проекта.

«По итогам обсуждения единогласно одобрены согласованные предложения грузоотправителей и ОАО «РЖД» по дополнительным мероприятиям развития Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей. С учетом строительства второго Северомуйского, второго Кодарского и Кузнецовского тоннелей, а также строительства предусмотренного поручением президента моста через реку Амур, реализация предложенных мероприятий позволит удовлетворить потребности грузоотправителей в увеличении пропускной способности Восточного полигона с 255 млн тонн до не менее 270 млн тонн грузов. А также

сбалансировать развитие железнодорожной инфраструктуры с функционированием портов Приморья и Хабаровского края и железнодорожными пунктами пропуска через государственную границу Российской Федерации», – говорится в сообщении.

«Считаем, что реализация предложений грузоотправителей позволит резко снизить – практически в два раза – инвестиционные затраты при создании дополнительной провозной мощности», – процитировали слова Белоусова в его секретариате.

РЖД и членам рабочей группы поручено по итогам обсуждения оперативно сформировать актуализированный перечень участков проекта с учетом предложений потребителей услуг ОАО «РЖД». «Совместно с Главгосэкспертизой определить параметры стоимости таких участков, сроки и механизм реализации обновленных мероприятий. В том числе в рамках государственно-частного партнерства», – сказано в сообщении.

Источник: tass.ru, 29.01.2024

Вопрос привлечения РЖД средств из ФНБ на реконструкцию Восточного полигона не обсуждается

Вопрос привлечения средств из ФНБ на реконструкцию Восточного полигона в этом году не обсуждается. Об этом сообщил журналистам глава РЖД Олег Белозёров.

«Нет, – сказал Белозёров, отвечая на соответствующий вопрос. – И даже не обсуждается».

Он уточнил, что сам проект реконструкции Восточного полигона пока что обсуждается. «Уточняются цифры и механизмы подхода. Поэтому в зависимости от того, какими будут итоговые решения, как сбалансировать это решение, будет понятно, какие источники финансирования существуют, и какие нужно будет добавить», – отметил он.

Ранее сообщалось, что предварительная стоимость II этапа строительства Восточного полигона на 2023-2024 годы за счет собственных средств РЖД оценивается в размере 1,08 трлн рублей. При этом финансирование III этапа модернизации Восточного полигона оценивается в размере 2 трлн рублей.

Источник: tass.ru, 29.01.2024

«Эльга» планирует ввести в эксплуатацию Тихоокеанскую железную дорогу в 2025 году

Компания «Эльга» планирует запустить в эксплуатацию Тихоокеанскую железную дорогу в 2025 году. В четвертом квартале 2024 года компания намерена ввести первый маршрут, следует из ее презентации, представленной на пленарной сессии в рамках Дня Дальнего Востока на Международной выставке-форуме «Россия».

«Активное строительство ведется с 2021 года, в 2025 году – полноценный ввод в эксплуатацию, в четвертом квартале 2024 года мы планируем ввести пробный маршрут, примерно сентябрь-октябрь», – уточнил член совета директоров «Эльги» Вадим Бугаев.

Ранее компания сообщила, что к настоящему времени построено уже 350 км из запланированных 531 км Тихоокеанской железной дороги.

Тихоокеанская железная дорога позволит экспортировать в страны Азиатско-Тихоокеанского региона уголь с Эльгинского месторождения – одного из крупнейших в мире. Запасы месторождения по классификации JORC достигают 2,2 млрд тонн коксующегося угля.

Источник: vostokugol.ru, 31.01.2024

Строительство железнодорожного участка Огоджа – Февральск позволит увеличить отгрузку угля в Амурской области до 18 млн т в год

В планах на ближайшие несколько лет – наращивание объемов добычи на Огоджинском угольном месторождении. В конце прошлого года специалисты приступили к работе по проекту его развития, началось строительство железнодорожной линии Огоджа – Февральск, сообщила пресс-служба правительства Амурской области.

Постройка подъездного пути протяженностью 140 км позволит постепенно наращивать добычу каменного угля в Приамурье и к 2029 году выйти на ежегодный уровень 17-18 млн т.

В 2023 году шахтерами Амурской области произведено 4,5 млн т угольной продукции. В том числе «Огоджинская угольная компания» обеспечила добычу 1,4 млн т. Это почти в 3 раза больше, чем в 2022-м. Перевозки осуществляются пока при помощи автотранспорта.

Ранее сообщалось, что железнодорожная линия Огоджа – Февральск сможет перевозить около 7 млн т угля в год.

Источник: rzd-partner.ru, 24.01.2024

Крупный мост строят на западном участке БАМа

Длина сооружения через реку Нюкжа составит почти 400 м.

Новый мост располагается на перегоне Талума – Дюгабуль (линия Хани – Тында). Объект протяженностью 392 м строится под вторые пути.

Нюкжинский мост – самый протяженный из тех, что сегодня строят на Дальневосточной железной дороге. Сооружение состоит из пяти пролетов: два по 23 м и три по 110 м.

Высота русловых опор моста достигает 15 м. Это связано с рельефом местности и полноводностью реки Нюкжа, уровень которой при сильных дождях может за считанные часы подняться на несколько метров.

Проектировщики учли и сейсмичность данной территории. Пролетные строения моста выдержат землетрясения силой до 9 баллов.

Источник: rollingstockworld.ru, 30.01.2024

На БАМе началась эксплуатация самых мощных российских тепловозов 3ТЭ28

В сервисном локомотивном депо «Тында-Северная» (Дальневосточная железная дорога) завершилась приемка первых магистральных грузовых тепловозов 3ТЭ28, созданных специалистами компании «ТМХ Инжиниринг» и произведенных на Брянском машиностроительном заводе.

Конструктивно 3ТЭ28 базируется на российских технических решениях и отечественной компонентной базе, создан в рамках реализации концепции обеспечения технологического суверенитета России в области транспортного машиностроения.

На сегодняшний день в депо находится 7 локомотивов, в ближайшее время ожидается поступление ещё 5. Все они впервые прибыли в «горячем» состоянии (при работающей дизель-генераторной установке) и в течение недели после экипировки были введены в строй для работы на Байкало-Амурской магистрали. Локомотивы прошли опытные испытания с грузовыми составами и динамометрическими вагонами, которые измеряли наиболее важные параметры тепловозов.

Приемкой новых локомотивов руководили заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник Дирекции тяги Дмитрий Пегов и заместитель генерального директора АО «Трансмашхолдинг» по развитию локомотивостроения Андрей Власенко. Они провели осмотр производственных мощностей депо и проверили его готовность к обслуживанию новых локомотивов, также провели совместное совещание, на котором были

конкретизированы основные направления в рамках развития Восточного полигона железных дорог.

В настоящее время все 7 локомотивов прошли техническое обслуживание в объеме ТО1 и отработали 240 часов, необходимые для прохождения следующих регламентных работ (ТО2).

Источник: rollingstockworld.ru, 25.01.2024

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

Иран развивает каспийскую ветвь МТК «Север-Юг»

Иранская судоходная компания Islamic Republic of Iran Shipping Lines (IRISL) отправила в Россию первую партию скоропортящегося груза по Каспийскому морю из иранского порта Амирабад в астраханский порт Солянка. Компания Khazar Sea Shipping Lines, аффилированная с Islamic Republic of Iran Shipping Lines, начиная с 2010 г. приобрела 53 % акций порта Солянка. Объем инвестиций IRISL с 2022 г., кроме приобретенных акций, оценивается в 10 млн долл. США. Иран рассматривает порт Солянка как свою стратегическую базу в составе международного транспортного коридора (МТК) «Север-Юг» и основной транзитный хаб в торговых отношениях с Россией.

Порт имеет необходимую инфраструктуру и персонал для осуществления проверок, отбора проб и исследований с целью таможенного оформления скоропортящихся грузов и оценки санитарно-гигиенических условий транспортировки таких грузов в рефрижераторных контейнерах. Зона таможенного досмотра позволяет разместить до 40 таких контейнеров.

Одним из ключевых элементов каспийской ветви МТК «Север-Юг» является участок железной дороги длиной 37 км, который соединит станцию Решт с портом Бендер-Энзели. По сообщению иранского информационного агентства Tasnim, ввод его в эксплуатацию планируется в ближайшие два месяца. Участок станет продолжением линии Казвин – Решт протяженностью 164 км, открытой в марте 2019 г. и даст импульс развитию региона, обеспечив удобное транспортное сообщение центра легкой промышленности Казвин со свободной экономической зоной Энзели.

Источник: zdmira.com, 23.01.2024

На СКЖД выросла перевозка экспортных грузов на направлении «Север-Юг»

За прошлый год погрузка товаров на экспорт на станциях СКЖД для перевозки по западному маршруту Международного транспортного коридора «Север-Юг» выросла на 7,7% по сравнению с аналогичным показателем прошлого года, сообщает служба корпоративных коммуникаций Северо-Кавказской железной дороги.

В общей сложности по маршруту было переправлено около 1,1 млн т груза. Особенно увеличились объемы перевозок зерна, рост составил 14,8%. Минеральных удобрений погрузили в 2 раза больше, чем годом ранее. На 19,5% возросла перевозка продуктов перемола и на 100% – комбикорма.

Самые большие объемы грузов отправлялись со станций Зеленокумск, Расшеватка, Зольский, Невинномысская, Дивное, Буденновск (Ставропольский край), Абинская (Краснодарский край) и Дербент (Дагестан).

Чаще всего получателями товаров становились Азербайджан, Иран и Грузия.

Источник: kommersant.ru, 26.01.2024

Алексей Солодов: экспортеры Юга нуждаются в новых транспортных коридорах

По данным Федеральной таможенной службы (ФТС), объем российского экспорта за январь – сентябрь 2023 года снизился на 29% – с 448,9 млрд долл. до 316,9 млрд долл., а импорт увеличился на 18% – с 180,3 млрд долл. до 213,3 млрд долл.

Согласно прогнозу социально-экономического развития России, представленному Минэкономразвития, по итогам прошлого года экспорт должен был снизиться с 590,8 млрд долл. в 2022 году до 459,1 млрд долл.

На торговлю с азиатскими странами по итогам 9 месяцев 2023 года приходилось 70% общего товарооборота России, сообщила ФТС. Причем объем экспорта в Азию вырос на 10%, а в страны Африки – в 1,5 раза.

Вице-президент Российского экспортного центра Алексей Солодов считает, что в целом российские экспортеры и экспортеры Юга, в частности, справляются с такими внешними вызовами как санкции и постепенно начинают выходить из кризиса. Об этом и основных проблемах современной внешней торговли, таких как сложности с логистикой, он рассказал в интервью РБК Юг и Северный Кавказ.

Изменение курса

– *Сложившаяся геополитическая ситуация привела к перестройке логистических путей российскими экспортерами, в том числе на Юге России. Какие тенденции вы можете отметить на текущий момент?*

– В текущем году можно говорить о том, что преодолен стихийный этап переориентации российского экспорта на дружественные рынки. Смело можно утверждать, что мы не потеряли в объеме ни сырьевых, ни энергетических поставок. Совместными усилиями экспортеров, логистов, государства и институтов развития мы сумели адаптироваться к новым условиям работы.

На долю дружественных стран по итогам 9 месяцев 2023 года приходится 81% несырьевого неэнергетического экспорта России. Главными импортерами российской продукции являются Китай, Турция, Казахстан, Индия, Беларусь, Узбекистан, Египет и другие страны. У нас пошла активизация поставок в страны Ближнего Востока. Кроме того, российские поставщики проявляют высокий интерес к государствам Африки, в том числе с точки зрения реализации новых проектов, логистики.

Сейчас мы становимся свидетелями и участниками активной трансформации несырьевого неэнергетического экспорта, что находит отражение в жизни всех регионов. Что касается южных регионов России, то традиционно основу товарной структуры на отправку в другие страны составляет продукция агропромышленного комплекса.

От проблематики – к решениям

– *Какие сложности, связанные с логистикой, сейчас сохраняются, и есть ли пути их решения?*

– Существуют ограничения на перевозки отдельной категории грузов по Азовскому морю, что уже привело к определенному снижению перевалки грузов в этом бассейне. Недостаточная развитость портовой инфраструктуры на Каспии, в том числе для контейнерных грузов. Необходимо срочное решение вопроса по достройке иранского участка железной дороги в районе Астары. Россия сейчас активно развивает транспортные коридоры, прежде всего Восточное и Азово-Черноморское направления – МТК «Север-Юг».

Логистические маршруты в Китай, Турцию и страны Ближнего Востока практически не переставали работать. Остаются страны с низкой логистической доступностью – это страны Африки. Пока участники внешнеэкономической деятельности используют транзитные схемы логистики с достаточно высокими издержками. Вопрос снижения стоимости и организации регулярных транспортных решений тесно связан с появлением новых, больших рынков и с насыщением грузовой базы. Когда будут рынки и товарный поток, этого будет достаточно для организации прямых маршрутов.

Приоритетная цель развития как отдельных логистических маршрутов, так и глобальных транспортно-логистических проектов – обеспечение

наилучших инфраструктурных и административных условий. Это необходимо для транспортного сопровождения внешней торговли за счет оптимального распределения грузопотоков внутри страны, без простоев и дополнительных издержек.

В настоящее время наблюдается тенденция к снижению ставок на контейнерные перевозки на фоне общемирового снижения интенсивности спроса. В следующем году мы увидим результаты прироста мощностей как российского торгового флота, так и крупных общемировых игроков. Ежегодное повышение железнодорожных тарифов также увеличит наземную составляющую российской части мультимодальной перевозки.

<...>

Источник: kuban.rbc.ru, 25.01.2024

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА

Более половины автомобилей испанский завод Volkswagen отправляет по железной дороге

Четвертый год подряд более половины автомобилей Volkswagen, собранных на заводе в испанском городе Памплоне (автономная область Наварра рядом с французской границей), отправляют по железной дороге.

В 2023 г. поездами было перевезено 51,9% машин от общего числа изготовленных предприятием, что несколько ниже показателя 2022 г. – 54,1%. Достигнутый в 2020 г. исторический рубеж 56,3% пока не удалось превзойти из-за продолжения работ по развитию железнодорожной инфраструктуры, нехватки машинистов поездов, а также локомотивов и вагонов.

В 2023 г. с этого завода отправлено 273,2 тыс. автомобилей, из них 141,9 тыс. ед. по железной дороге, в том числе 75,1 тыс. машин (53% общего числа) доставлены в порт Барселоны. Далее следует приморский город Сантандер (42,7 тыс. ед., или 30%) и Германия (около 13 тыс. ед., или 9,1%).

Всего автомобильным транспортом отправлено 131,3 тыс. ед.

Источник: zdmira.com, 29.01.2024

Белорусские производители загрузили российские порты

Объём перевозок белорусских грузов железнодорожным транспортом в

направлении портов России вырос в 2,3 раза.

Министр транспорта Белоруссии Алексей Ляхнович на заседании Высшего Государственного Совета Союзного государства объявил о мощном росте железнодорожных перевозок в порты России. «В 2023 г. мы значительно нарастили объём перевозок белорусских грузов железнодорожным транспортом в направлении портов России. Рост составил 2,3 раза к уровню 2022 года», – приводит его слова пресс-служба Минтранса Белоруссии.

По словам Алексея Ляхновича, в вывозе белорусских грузов задействованы 20 портов России. Основной объём транспортировки осуществляется через порты Северо-Запада. По итогам 8 месяцев 2023 г. объём перевалки белорусских экспортных грузов в портах России составил более 8,5 млн тонн против около 6,1 млн тонн за январь – август 2022 года. Одной из главных тем заседания Высшего Государственного Совета стали проекты модернизации и развития инфраструктуры железных дорог, ведущих к северо-западным регионам России.

В частности, предусмотрено развитие участка Октябрьской железной дороги Новосокольники – Дно (Псковская область) – Батецкая (Новгородская область) – Луга-1 (Ленинградская область) со строительством разъездов. Также планируется строительство подходов к комплексу Бронка, который располагается в Большом порту Санкт-Петербурга. Со стороны Белоруссии планируется усиление инфраструктуры и капитальный ремонт искусственных сооружений на направлении от станции Жлобин (Гомельская область) до границы с Россией. Стороны совместно проработают вопрос электрификации линии от Жлобина до станции Луга-1.

Источник: rzd-partner.ru, 30.01.2024

Экспорт грузов через крупнейший российско-китайский погранпереход вырос на треть за год

Перевозка грузов через крупнейший на российско-китайской границе железнодорожный пункт пропуска «Забайкальск» выросла на треть в 2023 году. Об этом сообщается в Telegram-канале РЖД.

«Перевозки через погранпереход Забайкальск – Маньчжурия выросли на треть в 2023 году. В обоих направлениях по железной дороге передано 22 млн тонн грузов (+32% к 2022 г.), в том числе 550 тыс. контейнеров ДФЭ (+15%). В декабре 2023 года перевозки выросли на 32,5%, до 1,86 млн тонн», – говорится в сообщении.

На экспорт в Китай через Забайкальск отправили 19,5 млн тонн

различных грузов (прирост 37%). Среди них 5,9 млн тонн угля (рост в два раза), 4,1 млн тонн железной руды (рост в 1,6 раза), 1,9 млн тонн бумаги (+19%).

Всего через железнодорожные погранпереходы Дальнего Востока на границе с Китаем и Монголией в обоих направлениях за год перевезли 43,9 млн тонн грузов, прирост – 26%. В основном на экспорт были отправлены каменный уголь, пиломатериалы, железная руда, бумага, зерно и удобрения. Увеличения объемов перевозки грузов удалось добиться благодаря согласованию с этими странами увеличенной нормы передачи поездов.

На полигоне Забайкальской железной дороги находится крупнейший железнодорожный пункт пропуска на российско-китайской границе «Забайкальск». На его долю приходится более половины общего объема грузоперевозок между Россией и Китаем. Кроме того, он обеспечивает транзит грузов не только по России, но и в страны Таможенного союза.

Источник: tass.ru, 30.01.2024

ОАО «РЖД» компенсирует недовоз при экспорте угля на восток из Кузбасса в 2023 году

Объем экспорта угля в восточном направлении из Кузбасса в 2023 г. составил 52,75 млн тонн, что на 360 тыс. тонн меньше соглашения с ОАО «РЖД». На результат повлияла, в первую очередь, недостаточная пропускная способность Восточного полигона железнодорожной сети. Разницу планируется компенсировать перевозкой более дорогих грузов из региона, заявил губернатор Кузбасса Сергей Цивилев.

В декабре 2022 г. глава ОАО «РЖД» Олег Белозёров и Сергей Цивилев подписали соглашение о вывозе из Кузбасса в 2023 г. не менее 53,1 млн тонн угля.

Стороны договорились в 2024 г. вывезти на экспорт в восточном направлении не менее 54,1 млн тонн угля. При этом было подписано соглашение о дополнительном вывозе 0,5 млн тонн грузов. «Но не угля, а других грузов на наше усмотрение. Это будут более дорогие грузы для экономики Кузбасса. И железной дороге, таким образом, будет проще устранить этот недовоз», – сказал Цивилев.

В Кузбассе в угольной отрасли занято свыше 90 тыс. человек. В регионе работают более 150 угольных предприятий, где добывается около 60% всего российского угля. Предприятия отрасли являются градообразующими для большей части городов региона, а налоги от угольной отрасли формируют основную доходную часть в бюджете области.

Источник: tass.ru, 30.01.2024

«РЖД Логистика» реализует проект по мультимодальной доставке ветпрепаратов из КНР в Москву

АО «РЖД Логистика» осуществило перевозку первой партии энзимных ферментов в рефконтейнерах по схеме door-to-door для одного из отечественных производителей ветеринарных препаратов и кормовых добавок для животных. Об этом говорится в сообщении компании.

Специалисты «РЖД Логистики» организовали отправку препарата автотранспортом из города Наньтун до железнодорожной станции в Чэнду. Далее груз следовал в составе контейнерного поезда до станции Селятино через погранпереход Достык – Алашанькоу, затем была организована автодоставка конечному получателю. На всем пути следования благодаря системе круглосуточного онлайн-мониторинга контролировался и поддерживался необходимый температурный режим, что позволяет гарантировать сохранность груза на всех этапах транспортировки.

Источник: akt.ru, 30.01.2024

РЖД запустили контейнерный сервис на базе грузового терминала в Екатеринбурге

Свердловская железная дорога (СвЖД, филиал РЖД) совместно с логистическим оператором организовали контейнерный сервис на базе грузового терминала станции Шарташ в Екатеринбурге, сообщает пресс-служба СвЖД.

Какая компания участвовала в создании контейнерного сервиса в СвЖД не уточняют.

Первые два поезда с контейнерами прибыли на площадку с подмосковной станции Тучково в декабре, еще два придут в январе. Планируется, что с февраля площадка будет принимать по четыре поезда ежемесячно.

Сервис предусматривает оперативную обработку контейнерных поездов, а также хранение контейнеров с последующей доставкой грузов автотранспортом по Свердловской области и в соседние регионы. Предполагается, что со временем терминал сможет принимать контейнерные поезда с товарами народного потребления из Китая.

Отмечается, что станция Шарташ используется также для бесперебойной доставки в восточные регионы почтовых отправок и коммерческих грузов с

возможностью отцепки и прицепки платформ с контейнерами на станциях крупных городов вдоль Транссибирской магистрали. Проект реализуется совместно РЖД и «Почтой России».

Грузовой терминал станции Шарташ в Екатеринбурге выполняет функции распределительного хаба. Его инфраструктура включает контейнерную площадку вместимостью 400 TEU (контейнер в двадцатифутовом эквиваленте), две площадки для тяжеловесных и крупногабаритных грузов (общая площадь – 2,6 тыс. кв. м), а также крытый склад (1,3 тыс. кв. м).

Свердловская железная дорога проходит по территории Пермского края, Свердловской и Тюменской областей, Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов. СвЖД в 2023 году увеличила погрузку на 1,5% по сравнению с показателем 2022 года, до 143,3 млн тонн.

Источник: interfax.ru, 26.01.2024

«РЖД Логистика» и «Рускон» запустили контейнерный сервис из Волгограда в порт Новороссийск

«РЖД Логистика» и «Рускон» протестировали новый контейнерный сервис. Компании начнут отправлять составы один раз в месяц из Волгоградской области в порт Новороссийска.

Филиал АО «РЖД Логистика» в Саратове и мультимодальный транспортный оператор «Рускон» (входит в Группу компаний «Дело») организовали ускоренную железнодорожную доставку 52 крупнотоннажных контейнеров с терминала «Рускона» на станции Орловка в Волгоградской области в Новороссийск.

В рамках нового сервиса «Рускон» предоставляет полный комплекс услуг от подачи контейнеров под погрузку до их доставки в порт Новороссийск. «РЖД Логистика» занимается оформлением перевозочной документации и обеспечивает отправку поезда по согласованной нитке графика.

Поезд с грузами крупных предприятий Волгоградского региона, в том числе с химическим и промышленным оборудованием, прибыл в пункт назначения 23 января. Далее контейнеры погрузятся на судно и отправятся в Индию (в прошлом году товарооборот Индии и России составил 60 млрд долл., из РФ в Индию везли нефть и нефтепродукты, уголь и удобрения, основой импорта были медикаменты, продукция из стали, минералы, креветки и керамика). В перспективе составы будут отправляться по железной дороге один раз в месяц.

Это большой шаг вперёд для логистики южных регионов России. Проект расширяет наши возможности как транспортно-логистического оператора и открывает новые перспективы для клиентов», – уточнила директор филиала АО «РЖД Логистика» в Саратове Вера Вторыгина.

Для клиентов региона Нижней Волги регулярный поезд в Новороссийск – это оптимальное по срокам и стоимости транспортное решение в сообщении со странами Средиземноморья, Персидского залива и Индией через Чёрное море, отмечает президент «Рускона» Сергей Берёзкин. Прорабатывается дальнейшее расширение географии поездных сервисов – через морские терминалы всех российских бассейнов.

Источник: infranews.ru, 25.01.2024

РЖД завершили строительство железной дороги к ОЭЗ «Титановая долина» и сопутствующей инфраструктуры

РЖД завершили строительство железнодорожной ветки к особой экономической зоне (ОЭЗ) «Титановая долина» в Свердловской области и сопутствующей инфраструктуры, сообщила компания.

«Проложили стальную дорогу к «Титановой долине». Завершили строительство инфраструктуры, которая соединила магистраль с территорией особой экономической зоны в Свердловской области», – говорится в сообщении.

РЖД построили в ОЭЗ станцию Промышленная и соединили ее новым путем длиной 7,3 километра со станцией Верхняя Салда Свердловской железной дороги. Всего в рамках проекта на территории «Титановой долины» построено 12 станционных путей и 18 стрелочных переводов, возведено здание объединенного поста управления и контейнерная площадка.

На станции Верхняя Салда для работы с длинносоставными поездами построено два приемоотправочных и один вытяжной путь, установлено 11 стрелочных переводов и обновлены системы связи и управления движением поездов.

Новая инфраструктура позволит сформировать полноценный промышленно-логистический кластер в Свердловской области. Совокупный объем перевозок резидентов «Титановой долины» оценивается в 500 тысяч тонн грузов в год.

Проект реализован в рамках концессионного соглашения между РЖД и правительством Свердловской области. РЖД со ссылкой на свой филиал – Свердловскую железную дорогу – пишут, что наряду с терминалами в составе

перспективных ТЛЦ в районе станций Седельниково и Гипсовая новая железнодорожная инфраструктура войдет в логистический хаб по принципу «сухого порта». Концепция предполагает внедрение современных технологий по перевалке, переработке и складированию грузов, в первую очередь контейнерных, а также синхронизацию работы различных видов транспорта.

Источник: Iprime.ru, 25.01.2024

ООО «ТЛТ «Байкал-Транзит» построит терминал вблизи российско-монгольского погранперехода Наушки

В Бурятии вблизи железнодорожного российско-монгольского пункта пропуска Наушки – Сухэ-Батор построят таможенно-логистический терминал (ТЛТ). Соответствующее трехстороннее соглашение подписали директор ООО «Таможенно-логистический терминал «Байкал Транзит» Николай Кушнир, глава Бурятии Алексей Цыденов и генеральный директор Корпорации развития Дальнего Востока и Арктики Николай Запрягаев.

На территории ТЛТ разместят контейнерную площадку площадью 10 га, зону досмотра для лесных грузов, таможенный пост, службы Россельхознадзора и Роспотребнадзора, службу фитосанитарного контроля, склады временного хранения закрытого и открытого типа, нефтебазу объемом 76 тыс. тонн и склады для нефтепродуктов.

Кроме того, на площадке терминала разместят собственные подъездные железнодорожные тупики и отдельную ветку, которые позволят разгрузить пути общего пользования в районе станции Наушки.

Инвестором проекта выступит ООО «ТЛТ «Байкал-Транзит». Для реализации первого этапа проекта ТЛТ компания направит 360 млн руб.

По расчетам ФТС, к 2025 г. грузопоток через станцию Наушки увеличится до 15 млн тонн (почти в 2 раза больше показателей 2023 г.), а к 2030 г. – до 20 млн тонн.

Источник: infranews.ru, 25.01.2024

РЖД объяснили замедление оборота вагонов, в том числе простоями не по вине компании

Замедление оборота грузовых вагонов на сети РЖД в 2023 году вызвано увеличением средней дальности перевозок и простоями подвижного состава не по вине железнодорожной монополии в ожидании погрузки или выгрузки,

сообщили РИА Новости в компании.

Замедление оборота железнодорожных вагонов на одни сутки выливается более чем в 300 миллиардов рублей допзатрат грузоотправителей и операторов на закупку и аренду подвижного состава, написала газета «Коммерсант» 25 января с ссылкой на данные Института проблем естественных монополий (ИПЕМ). Так, согласно приведенным данным, в 2023 году оборот вырос на 0,7 суток, что дает 210 миллиарда рублей дополнительных потерь.

«Замедление оборота вагонов связано с увеличением средней дальности перевозок, а также с простоями, не связанными с ответственностью РЖД, в том числе при нахождении вагонов в ожидании погрузки, непосредственно под погрузкой и в ожидании выгрузки», – сообщили в РЖД.

Кроме того, добавили там, темпы поступления нового парка опережают выбытие старых вагонов.

«Исходя из имеющейся грузовой базы и возможностей инфраструктуры, подвижной состав оказывается невостребованным и поэтому простаивает, в том числе на путях общего пользования, и препятствует продвижению поездов и маневровым операциям», – отметили в РЖД.

Источник: Iprime.ru, 25.01.2024

Fesco займется автоматизацией транспортной сферы Узбекистана

Глава торгпредства Константин Злыгостев и руководство компании провели рабочую встречу, в ходе которой рассмотрели возможности усиления позиций компании на узбекистанском рынке.

Российская транспортная компания Fesco планирует заняться внедрением автоматизированных систем управления в транспортной сфере Узбекистана. Об этом сообщила пресс-служба торгового представительства РФ в республике. По ее данным, глава торгпредства Константин Злыгостев и руководство Fesco провели рабочую встречу, в ходе которой рассмотрели возможности усиления позиций компании на узбекистанском рынке. «Стороны обсудили перечень совместных действий, которые следует предпринять для увеличения количества реализуемых в стране проектов», – говорится в сообщении.

По информации пресс-службы, Fesco намерена заняться «внедрением в транспортной сфере Узбекистана передовых автоматизированных систем управления, а также оснащением предприятий железнодорожного транспорта современным оборудованием, в частности подвижным составом».

Fesco является крупнейшей частной транспортной компанией России. Ей принадлежат активы в сфере портового, железнодорожного и интегрированного

бизнеса, в том числе несколько крупных железнодорожных операторов и Владивостокский морской торговый порт.

Источник: Advis.ru, 30.01.2024

Число перевезенных грузов в рамках «Евразийского агроэкспресса» составило 455 тыс. тонн

В настоящее время идет работа по масштабированию проекта на маршруты международного транспортного коридора Север – Юг, сообщается на сайте правительства.

Число перевезенных грузов в рамках «Евразийского агроэкспресса» составило 455 тыс. тонн. Ход реализации этого проекта, а также вопросы развития евразийской интеграции обсудили на заседании Совета Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) в Москве. В ее работе принял участие вице-премьер РФ Алексей Оверчук, говорится в сообщении на сайте правительства. Участники заседания рассмотрели вопросы, направленные на дальнейшее развитие евразийской интеграции и совершенствование правовой базы союза. «Члены совета обсудили ход реализации совместного проекта государств – членов Евразийского экономического союза (ЕАЭС) по осуществлению ускоренных контейнерных железнодорожных и мультимодальных перевозок сельскохозяйственной продукции и продовольствия «Евразийский агроэкспресс». Отмечено, что в рамках совместного проекта перевезено 455 тыс. тонн грузов», – указано в сообщении.

Кроме того, отмечен рост грузооборота по итогам 2023 года на 9% в сравнении с 2022 годом. В настоящее время продолжается работа по масштабированию проекта на маршруты международного транспортного коридора Север – Юг, включая направления на Туркменистан, Иран, ОАЭ и Индию. «Одобрен доклад «О макроэкономической ситуации в государствах – членах ЕАЭС и предложениях по обеспечению устойчивого экономического развития». В документе, в частности, отмечено, что рост большинства экономик государств – членов ЕАЭС складывается выше прогнозных значений», – говорится в сообщении.

За январь – сентябрь 2023 года совокупный ВВП государств – членов союза увеличился на 3,1%. За этот период промышленное производство в ЕАЭС выросло на 3,8%. Отмечается рост взаимной торговли, во всех государствах-членах доля экспорта товаров в ЕАЭС находится выше средних значений за 2015-2021 годы. Безработица в союзе находится на минимальном уровне за последние 10 лет и составляет по оценке за третий квартал 3,5%.

Состоялся обмен мнениями по вопросу регулирования электронной торговли. Отмечено, что электронная торговля в странах ЕАЭС с каждым годом развивается все стремительнее. «Одобрен проект решения Высшего Евразийского экономического совета об утверждении председателя суда ЕАЭС и его заместителей. В ходе заседания определен проект повестки заседания Евразийского межправительственного совета, запланированного к проведению 1-2 февраля 2024 года в Республике Казахстан», – указано в сообщении по итогам заседания.

Источник: Advis.ru, 29.01.2024

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

Завершена реконструкция станции Университет (Великобритания)

В Бирмингеме открытием двух новых павильонов 28 января 2024 г. завершена трехлетняя реконструкция самой загруженной станции Университет на пригородной линии Cross City в Бирмингеме.

Впервые введенная в эксплуатацию в 1958 г., станция изначально была запроектирована на пропуск до 500 тыс. пассажиров в год. Однако к настоящему времени она стала одной из самых загруженных в регионе с ежегодным пассажиропотоком до 3,5 млн чел., что обусловлено ее расположением рядом с университетом и госпиталем. Проект комплексной реконструкции станции рассчитан уже на 7,2 млн пассажиров/год.

Станция не закрывалась во время проведения реконструкции, в рамках которой предусматривалось возведение новых мостов, как над железной дорогой, так и над близлежащим каналом.

Первый этап включал удлинение и расширение платформ, а также возведение новых навесов в преддверии Игр Содружества в июле-августе 2022 г.

Новые павильоны, один из которых находится между станцией и каналом Вустер-энд-Бирмингем, имеют более широкие зоны входа и выхода в сторону как университета, так и госпиталя, а также вместительные залы ожидания.

Построены лифты для доставки пассажиров на платформы, увеличилось число билетных касс. На первом этаже предусмотрены места для размещения кафе, магазинов, а также медпункта.

В реализации проекта принимали участие разные местные организации, в том числе транспортное агентство графства Уэст-Мидлендс, Министерство

транспорта Великобритании, оператор инфраструктуры железных дорог Network Rail, пассажирские компании West Midlands Trains и CrossCountry.

Источник: railnews.co.uk, 26.01.2024 (англ. яз.)

Модернизация грузовой линии для пассажирского движения в Оксфорде

Городской совет английского Оксфорда заключил контракт стоимостью около 499 тыс. ф. ст. с компанией SLC Rail на проектирование двух пассажирских станций на малодеятельной линии Cowley, которая в настоящее время используется только для грузовых перевозок в адрес завода BMW, выпускающего автомобили марки MINI.

Пассажирские перевозки на этой линии были прекращены в 1963 г. в рамках программы реструктуризации национализированной железнодорожной системы Великобритании. Всего в 1960-х годах были закрыты 2363 станции и более 8000 км пути. С 2020 г. восстановлены пассажирские перевозки только на линии Dartmoor (Окхемптон – Эксетер), летом 2024 г. планируется возобновление пассажирского движения на грузовых линиях на юго-востоке графства Нортумберленд.

В Оксфорде программа восстановления на линии Cowley пассажирского сообщения стоимостью 4,5 млн ф. ст. является ключевым элементом плана городского развития. Места расположения новых станций согласованы с планами застройки в Саут-Оксфордшире. SLC Rail будет координировать свои разработки с планами оператора железнодорожной инфраструктуры Network Rail по модернизации инфраструктуры линии Cowley.

Источник: railfreight.com, 26.01.2024 (англ. яз.)

США: Amtrak завершила работы по строительству платформ на станции в Балтиморе

30 января 2024 г. состоялась торжественная церемония открытия новой платформы на вокзале Baltimore Penn. В мероприятии приняли участие представители руководства компании Amtrak, ее акционеры, а также представители органов власти как местного, так и федерального уровня. Согласно существующему плану, новая платформа начнет обслуживать поезда весной 2024 г. Данный проект является частью масштабной программы Amtrak по реконструкции вокзала Baltimore Penn, инвестиции в которую составят в общей сложности 150 млн долл. США, они будут направлены на повышение

качества обслуживания пассажиров и развитие пассажирских перевозок. Президент компании Amtrak Роджер Харрис (Roger Harris) отметил, что введение в эксплуатацию новой платформы будет способствовать снижению уровня перегруженности железнодорожных линий и сократить задержки в движении поездов в Северо-Восточном коридоре. Пассажиропоток Amtrak продолжает расти, и новая платформа поможет компании в будущем повысить не только пропускную способность, но и эксплуатационную гибкость. Согласно статистическим данным, вокзал Baltimore Penn является восьмой по степени загруженности станцией на сети Amtrak, которой ежегодно пользуются более 3 миллионов пассажиров Amtrak и MARC. За последний год пассажиропоток Amtrak в Балтиморе вырос на 29%, при том что рост пассажиропотока в целом по стране составил 24%.

Новая посадочная платформа обеспечит дополнительные 1 тыс. линейных футов пространства, включая пешеходные дорожки и новые лифты для удовлетворения потребностей пассажиров с ограниченными физическими возможностями. Проект также включает в себя проведение ремонта в специальных помещениях, замену кровли, а также художественную реставрацию колонн и навесов на каждой из платформ с сохранением всех деталей исторической конструкции.

Источник: globalrailwayreview.com, 30.01.2024 (англ. яз.)

Великобритания: на высокоскоростной магистрали HS2 начались работы по строительству станции Керзон-стрит

24 января 2024 г. официально начались работы по строительству станции Керзон-Стрит на высокоскоростной магистрали HS2 в Бирмингеме. Дизайн станции был разработан специалистами архитектурных бюро WSP и Grimshaw Architects, согласно информации компании-подрядчика HS2, они вдохновлялись арочными станционными конструкциями железных дорог Викторианской эпохи.

Проект разработан в соответствии со стандартом BREEAM excellent международной системы сертификации зданий по их экологической эффективности. Климатически нейтральный уровень выбросов углерода в атмосферу обеспечат применение природосберегающих технологий, включая сбор дождевой воды, и использование возобновляемых источников энергии за счет оснащения навесов над платформами солнечными панелями площадью 2,8 тыс. м².

Контракт на строительство станции, общая сумма которого составила

570 млн фт. ст. (723 млн долл.), был подписан с совместным предприятием Mace Dragados (Великобритания) в 2021 г.

В соответствии с утвержденной программой строительства в январе 2024 г. начаты земляные работы по подготовке площадки под устройство фундаментов. Летом 2024 г. планируется приступить к сооружению станционного здания, через год – к отделке фасадов, а осенью 2025 г. начать монтаж стального арочного каркаса над вестибюлем и крыши. Внутренние отделочные работы, начатые в конце 2025 г., завершат к концу 2028 г. Программа испытаний и поэтапного ввода в эксплуатацию рассчитана на 2026-2028 гг. Открытие станции возможно между 2029 и 2033 гг.

Источник: railwaygazette.com, 22.01.2024 (англ. яз.)

Скоростной поезд теряет скорость, но не цену: политика NS

Голландская национальная железнодорожная компания NS объявила, что будет продолжать взимать дополнительную плату за пользование услугой Intercity Direct на маршруте между Амстердамом и Роттердамом. Это решение принято несмотря на непредвиденное техническое обслуживание, из-за которого поездка может затянуться на 15 минут. Обычно поездка занимает около 30 минут и обходится пассажирам в дополнительные 2,90 евро.

Фрик Бос из организации защиты прав пассажиров Rover в интервью NOS выразил своё недоумение по этому поводу: «Высокоскоростной поезд больше не быстрее, так почему же всё ещё взимается доплата? Кажется более чем разумным отменить её».

В четверг стало известно, что из-за трещин на нескольких мостах и виадуках поезда могут двигаться только со скоростью до 120 км/ч вместо 160 км/ч. Первоначально компания ProRail заявила, что запланированное обслуживание придется значительно сократить. Однако после более тщательного анализа данных организация сообщила, что все поезда могут курсировать по маршруту, но с меньшей скоростью. «Пока неизвестно, как долго будет действовать это ограничение скорости», – сказали в ProRail. На некоторых участках скорость уже ограничена до максимум 80 км/ч на протяжении полутора лет.

Генеральный директор NS Ваутер Кулмес выразил своё разочарование по поводу продолжающихся проблем с линией: «Тысячи пассажиров страдают от этого, что действительно очень неприятно. Это не то, для чего предназначена эта линия. Мы видим, что ProRail относится к этому очень серьезно, и, конечно, безопасность превыше всего, но мы надеемся, что они решат эту проблему как

можно скорее».

Услуга Intercity Direct от NS использует высокоскоростную линию между Амстердамом, аэропортом Схипхол, Роттердамом и Бредой. Международные поезда Eurostar также используют эту линию.

Источник: novostiniderlandov.com, 27.01.2024

«Вагоны тишины» в высокоскоростных поездах Китая

Для удовлетворения потребности широкого круга пассажиров в спокойной и комфортной обстановке в поездках железные дороги Китая (CR) приняли решение с 20 января 2024 г. внедрить услугу «вагон тишины» еще в 35 электропоездах Fuxing, доведя число таких поездов до 72. Пилотный проект был запущен в декабре 2023 г. на высокоскоростных линиях Пекин – Шанхай и Чэнду – Чунцин. Затем, в связи с повышенным спросом, сервис был распространен в поездах Пекин – Гуанчжоу и Чжэнчжоу – Чунцин, а теперь будет доступен еще на пяти высокоскоростных линиях.

Желающие могут приобрести билеты в «вагон тишины» на интернет-платформе 12306 железных дорог Китая. Пассажиры такого вагона обязаны соблюдать ряд требований, в том числе контролировать спокойное поведение детей, перевести мобильные телефоны в беззвучный режим и пользоваться наушниками.

Пассажиры поддержали нововведение и выразили пожелание распространить сервис «вагон тишины» на другие виды транспорта, в том числе метро. В некоторых городах Китая в соответствии с предпочтениями пассажиров летом в поездах метро есть вагоны с разным температурным режимом – более и менее прохладным.

Источник: zdmira.com, 30.01.2024

ФПК рассматривает возможность запуска ночного поезда между Новороссийском и Сочи

Федеральная пассажирская компания (ФПК, дочерняя компания ОАО «РЖД») рассматривает возможность запуска ночного поезда Новороссийск – Сочи. Об этом говорится в официальном ответе компании на обращение жительницы города Галины Белобородовой.

«Компанией принято решение детально проработать вопрос назначения нового ночного поезда на маршруте Новороссийск – Адлер с учетом

технических и технологических ограничений на данном участке», – говорится в документе.

В ФПК отмечают, что в настоящее время на данном маршруте ежедневно курсирует дневной поезд «Ласточка» № 830/838 сообщением Аэропорт Сочи – Новороссийск/Анапа. В период с мая по октябрь в данном поезде наблюдается дефицит мест. Галина Белобородова в своем обращении предложила запустить поезд из купейных и плацкартных вагонов на локомотивной тяге. В ФПК сочли, что такой поезд будет востребован жителями и гостями курортов Черноморского побережья.

С момента начала СВО и закрытия южных аэропортов, поезда стали альтернативой авиасообщению. Единственный аэропорт на юге, который продолжает работать – аэропорт Сочи. Но добраться до него из других прибрежных городов бывает непросто из-за востребованности железнодорожных маршрутов. Кроме того, пассажиры отмечают, что расписание «Ласточки» не всегда удобно, если, к примеру, вылет самолета запланирован на утро (поезд отправляется из Новороссийска в 5 утра и прибывает в Адлер в обед).

Как ранее сообщал «Ъ-Кубань», весной прошлого года ОАО «РЖД» назначили 1,5 тыс. дополнительных поездов, большинство из которых соединили крупные российские города с Анапой, Адлером, Новороссийском и Кисловодском.

Источник: kommersant.ru, 29.01.2024

ФПК после истории с Твиксом изменила порядок действий проводников

«Федеральная пассажирская компания» (ФПК, «дочка» РЖД) после ситуации с котом Твиксом изменила порядок действий при обнаружении на территории своих подразделений и в поездах дальнего следования животных без владельцев. При обнаружении безнадзорного животного в поезде работники поезда бригады примут все необходимые меры, чтобы найти владельцев, – сообщили в компании.

Они проверят бирки на ошейнике животного – там могут быть контакты владельца, также проверят информацию в устройствах контроля посадки пассажиров, где отражены данные о пассажирах, которые перевозят животных, проведут адресный опрос пассажиров.

«Если обнаружить владельца так и не удастся, то животное переместят в специализированное багажное купе или на служебные места в штабном вагоне, довезут до станции, где передадут дежурным сотрудникам вокзала для

дальнейшей передачи зоозащитникам», – пояснили в компании.

Также ФПК напоминает, что ответственность за питомца в первую очередь несет сам хозяин.

Источник: ria.ru, 30.01.2024

Почти в полтора раза вырос интернет-трафик на российских вокзалах через бесплатный Wi-Fi

В 2023 г. пользователи бесплатного доступа к Wi-Fi на российских вокзалах скачали на свои устройства около 2,5 петабайт данных (+47% к 2022 г.). По объёму загруженного контента лидируют Павелецкий (60,7 Тб) и Восточный вокзалы Москвы (57,8 Тб), а также вокзалы Адлер (57,7 Тб), Ростов Главный (47,4 Тб) и Краснодар 1 (43,6 Тб).

Очень высокая популярность сервиса зафиксирована также на станциях МЖД, среди которых в ТОП-5 вошли Подольск, Нахабино, Славянский бульвар, Окружная и Рабочий посёлок.

Увеличение объёма трафика обеспечено, в первую очередь, благодаря:

– росту числа уникальных пользователей – в 2023 году их количество составило около 7 млн человек (+35,2% к 2022 г.);

– расширению покрытия сетью бесплатного Wi-Fi – сервис предоставляется более чем на 300 железнодорожных вокзалах и станциях по всей стране (в 2023 г. к сети подключены несколько десятков новых объектов, включая большие вокзальные комплексы, малые вокзалы и ТПУ);

– развитию сети бесшовного Wi-Fi в Центральном транспортном узле.

Источник: rollingstockworld.ru, 25.01.2024

Пассажиры совершили почти 556 млн поездок поездами ЦППК в 2023 году

Пассажиры в 2023 году совершили более полумиллиарда поездок, воспользовавшись поездами Центральной пригородной пассажирской компании. Об этом сообщили в пресс-службе ЦППК.

«В 2023 году на поездах компании проехали 556 млн пассажиров. В основном они путешествовали по Ярославскому, Казанскому и Курскому направлениям, а самым популярным месяцем стал октябрь», – говорится в сообщении.

Отмечается, что Ярославское направление среди пассажиров ЦППК по-прежнему сохраняет статус самого популярного: в прошлом году здесь

проехали 106 млн раз. Далее следуют Казанское с 86,3 млн поездок, а также Горьковское и Курское направления – по 62 млн. Чаще всего поездки совершали в сентябре и октябре – по 50 млн.

ЦППК – крупнейший пригородный железнодорожный перевозчик в России. В 2023 году компания начала работу на двух новых линиях МЦД: 17 августа был открыт третий диаметр, а 9 сентября – четвертый.

Источник: tass.ru, 29.01.2024

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Greenbrier планирует в фискальном 2024 году реализовать до 25 тыс. вагонов

Такие оценки представил американский вагоностроитель по итогам 1-го финансового квартала, который завершился в прошлом ноябре (фискальный год у Greenbrier – с сентября по август). Так, компания ожидает, что передаст заказчикам в разных регионах 22,5-25 тыс. грузовых вагонов, при этом 1 тыс. будет отгружена клиентам в Бразилии.

В результате выручка Greenbrier с учетом сервисных и лизинговых услуг должна составить 3,4-3,7 млрд долл., что ниже результата 2023 года (3,9 млрд долл.), но существенно лучше показателей более ранних годов. Весь портфель заказов производитель оценивает в 29,7 тыс. вагонов общей стоимостью 3,8 млрд долл.

При этом по ключевому североамериканскому рынку в Greenbrier указывали, что спрос на грузовые вагоны на нем в 2024 году должен составить 37,8 тыс. единиц. Доля Greenbrier в общем портфеле заказов американских вагоностроителей оценивается в 39%, крупнейшая же в 50% – у Trinity Rail.

Источник: rollingstockworld.ru, 31.01.2024

Direct Rail Services объявил о выводе из эксплуатации локомотивов модели Class 37

Британский грузовой перевозчик Direct Rail Services (DRS) собирается вывести из эксплуатации культовые локомотивы модели Class 37 после 64 лет эксплуатации (рис. 1). Это решение является частью обязательств DRS по защите окружающей среды и модернизации парка подвижного состава. На

сайте компании указано, что всего будут списаны 6 единиц, локомотивы будут проданы на конкурсной основе.



Рис. 1. Локомотив модели Class 37

Дизельные локомотивы модели Class 37 производились двумя компаниями: English Electric и Robert Stephenson and Hawthorns, базирующимися в Британии. Максимальная скорость тепловозов – 140 км/ч, мощность – 1,3 мВт. Всего было произведено 309 локомотивов в период с 1960 по 1965 год. Они составляли основу локомотивного парка в Восточной Англии и Шотландии.

Исполнительный директор DRS заявил, что компания сосредоточится на модернизации и эксплуатации локомотивов модели Class 68 и Class 88. Дизель-электрические локомотивы Class 68 производились в 2013-2017 годах компаниями Vossloh Espana и Stadler Rail. Всего компания эксплуатирует 34 локомотива модели Class 68. Их максимальная скорость составляет 160 км/ч, мощность – 2,8 мВт. Дизель-электрические локомотивы Class 88 производились в 2015-2016 годах на заводе Stadler Rail Valencia. Сейчас DRS эксплуатирует 10 таких машин. Их максимальная скорость – 160 км/ч, мощность – 4 мВт.

Источник: techzd.ru, 25.01.2024

В Китае началась эксплуатация скоростных поездов CRRC модификации CR200J-C со спальными вагонами с четырех- и шестиместными купе

«Девять ночных и шесть дневных поездов стали курсировать по маршрутам в центральном регионе страны. Ночное исполнение длиной 459 м включает 2 головных электровоза мощностью по 5600 кВт каждый. Также в поезде 16 пассажирских вагонов (13 спальных 1-го и 2-го классов + 3 сидячих) общей вместимостью 1012 пассажиров» (рис. 2).



Рис. 2. Поезд CRRC модификации CR200J-C

Дневные поезда длиной 232 м выполнены по схеме push-pull. В составе находится один локомотив, 7 промежуточных сидячих вагонов 2-го класса и один концевой вагон с кабиной управления и пассажирским салоном. Всего в составе 676 мест.

Поезда платформы CR200J Fuxing с конструкционной скоростью 160 км/ч эксплуатируются в Китае с 2019 года. Всего выпущено свыше 360 составов. Новая модификация отличается более широким кузовом (3360 мм) и улучшенным интерьером.

Источник: rollingstockworld.ru, 26.01.2024

ABB поставит в Румынию оборудование для модернизации электровозов

Компания ABB получила заказ на поставку комплектов тягового оборудования для модернизации 19 шестиосных электровозов LE 5100, эксплуатируемых румынским государственным пассажирским оператором CFR Călători. ABB будет выполнять заказ в партнерстве с румынской компанией Reloc, специализирующейся на ремонте и модернизации подвижного состава, который эксплуатируется в Румынии и других странах Балканского региона. Проект финансируется в рамках национального плана восстановления и устойчивости, поддерживаемого ЕС.

Каждый электровоз будет оснащен новым тяговым трансформатором, двумя тяговыми преобразователями CC 1500 MS и шестью тяговыми двигателями AMX 500. Установка нового оборудования позволит повысить энергетическую эффективность и надежность локомотивов до уровня, соответствующего требованиям европейских стандартов, увеличить их максимальную скорость с нынешних 120 до 160 км/ч, а мощность – с 5100 до 6000 кВт. Кроме того, модернизация обеспечит существенное сокращение затрат на техническое обслуживание.

Благодаря использованию современных преобразователей на транзисторах IGBT и тяговых двигателей переменного тока КПД тягового

привода увеличится примерно на 5% по сравнению с нынешней системой на основе тиристорных выпрямителей и тяговых двигателей постоянного тока. Предполагается также, что за счет применения рекуперативного торможения расход энергии сократится на 15%.

Источник: zdmira.com, 25.01.2024

Купленные Эстонией в 2002 году американские локомотивы режут на металлолом

Старые американские локомотивы эстонской компании Operail, которые в последнее время использовались как доноры запчастей, разрезают в Палдиски на металлолом, передает портал ERR. Американские локомотивы, изготовленные в США в 1980-е годы, завезли в Эстонию в 2002 году.

Они давно не использовались по назначению, поскольку быстро выяснилось, что локомотивы слишком тяжелые для железных дорог в Эстонии и разрушают инфраструктуру.

На сегодняшний день локомотивы исчерпали себя и в качестве доноров запчастей, и они были проданы на аукционе фирме Kronimet, которая стала владельцем 32-х дизельных локомотивов. Теперь фирма режет их на металл. Черный металл будет отправлен в Турцию, а цветной – различным покупателям в Европе и Азии.

Если судьба старых локомотивов уже решена, то что будет с самой госкомпанией Operail, которая терпит крупные убытки из-за отсутствия российского транзита, правительство должно решить до конца января. Сейчас компания осуществляет железнодорожные перевозки по Эстонии.

Источник: rzd-partner.ru, 24.01.2024

Wabtec поставит тормозные системы для 1200 локомотивов Siemens для Индии

Siemens India заключила контракт с американской корпорацией Wabtec на поставку тормозных систем общей стоимостью 157 млн долл. Они будут использоваться в конструкции 1200 шестиосных односекционных локомотивов мощностью 9000 л.с., которые были заказаны индийскими железными дорогами (IR) у Siemens Mobility в начале 2023 года.

В соответствии с условиями контракта, Wabtec будет поставлять Siemens India тормозные системы серии ILS до 2035 года, а также обслуживать их

в течение 35 лет после запуска локомотивов в эксплуатацию. Тормозная система серии ILS производится в рамках программы «Сделано в Индии», она спроектирована и разработана командой индийских инженеров. Изготавливаются тормозные системы индийским филиалом Wabtec в Хосуре, который также производит тормозные системы и двери для новых индийских электропоездов Vande Bharat Express.

В январе 2023 года Siemens Mobility подписала с индийскими железными дорогами контракт на поставку 1200 односекционных электровозов. Общая стоимость контракта составила около 3 млрд евро, этот заказ на локомотивы стал крупнейшим в истории компании. В соответствии с соглашением, в течение первых 11 лет вся партия из 1200 электровозов должна быть доставлена в Индию, а на протяжении следующих 35 лет Siemens Mobility будет осуществлять полное сервисное обслуживание поставленных машин. Для мониторинга состояния машин и планирования их технического обслуживания будет использована платформа Railigent-X из экосистемы приложений Siemens Xcelerator.

Производство локомотивов организовано на заводе Indian Railways в Даходе (штат Гуджарат, Индия), в сборке и обслуживании электровозов будут также участвовать сотрудники IR. Локомотивы Siemens будут использоваться для грузовых перевозок составов массой 4500 тонн с максимальной скоростью 120 км/ч.

*Источник: t.me, 27.01.2024;
railway-technology.com, 25.01.2024 (англ. яз.)*

С 1 февраля 2024 года на территории СНГ начинается внедрение паспорта грузового вагона новой формы ВУ-4ЖА

Новые документы учитывают дополнительные характеристики подвижного состава, а также предполагают размещение большего количества данных.

В настоящее время действуют паспорт ВУ-4М и листок учёта комплектации грузового вагона. Новый паспорт ВУ-4ЖА, учитывает дополнительные характеристики вагона, в том числе тип сливного прибора вагона-цистерны, объём кузова, максимальную расчётную статическую нагрузку и другие.

В конце декабря 2023 года прошла приёмка в постоянную эксплуатацию ПО информационной базы межгосударственного уровня по ведению паспорта грузового вагона формы ВУ-4ЖА и «расширенного» листка учёта комплектации составными частями.

Паспорт ВУ-4М и прежний листок комплектации также продолжают своё действие. Весной 2024 года Советом по железнодорожному транспорту государств – участников СНГ должен быть установлен переходный период, в течение которого будут приниматься обе формы.

Источник: vniizht.ru, 26.01.2024

«РМ Рейл» готовит четырехосное исполнение грузовых вагонов для конструкционной скорости 140 км/ч

Вагоностроитель в своем Telegram-канале сообщил о работе над соответствующими проектами крытого вагона-паллетовоза и фитинговой платформы для крупнотоннажных контейнеров. Соглашение о намерениях по такой совместной работе «РМ Рейл» заключала с РЖД в 2022 году. В пресс-службе «РМ Рейл» сообщили, что на данный момент проекты вагонов находятся на стадии НИОКР.

За 2022-2023 годы «РМ Рейл» получила 5 патентов, связанных с созданием двухосных тележек для скоростных вагонов: 4 патента на полезные модели и один – на изобретение. Как рассказали в пресс-службе компании, по текущим результатам НИОКР было определено, что для разрабатываемых вагонов выбраны концепты по двум патентам. На данный момент на рынке сертифицирован только один вагон на 140 км/ч – фитинговая платформа 13-6704 от «Синара – Транспортные Машины», она комплектуется двумя тележками с тремя осями.

Работа на сети грузовых вагонов на скорости 140 км/ч с применением пневматического тормоза стала возможной с 2022 года после вступления в силу обновленных Правил технической эксплуатации железных дорог в России. В прошлом году РЖД и «Почта России» начали тестовую эксплуатацию такого подвижного состава.

Руководитель департамента по стратегическому развитию и маркетингу «РМ Рейл» Георгий Зобов указывает, что для ускорения внедрения таких вагонов будут требоваться преференции, к примеру, в части устанавливаемых государством тарифов на перевозку грузов. Подобные схемы действуют в отношении ряда вагонов повышенной грузоподъемности с осевой нагрузкой 25 тс.

Источник: rollingstockworld.ru, 26.01.2024

«ТМХ-Электротех» сертифицировал электродвигатели для контактно-аккумуляторного локомотива ЭМКА2

Входящее в «Трансмашхолдинг» (ТМХ) предприятие получило сертификат соответствия ТР ТС 001/2011 на серийный выпуск тяговых асинхронных двигателей ДТА-125. Он выдан на 5 лет до 2029 года. Объем установочной серии определен в 300 единиц. Запуск серийного производства запланирован на март.

Двигатель ДТА-125 представляет собой трехфазную электрическую машину с короткозамкнутым ротором, независимой вентиляцией и опорно-осевой подвеской. Его конструкция максимально унифицирована с двигателем ДТА-200Т, предназначенными для маневровых тепловозов ТЭМ23.

«ТМХ-Электротех», как и другие двигателестроительные заводы ТМХ, сегодня ведет масштабное освоение производства линейки электродвигателей для разных моделей подвижного состава. Под эти проекты привлечены займы в 5,2 млрд руб. из ФРП. В 2023 году «ТМХ-Электротех» выпустил 6,4 тыс. тяговых электродвигателей, агрегатов и генераторов.

Источник: rollingstockworld.ru, 26.01.2024

«ЛокоТех» подписала соглашения с заводами-производителями на постгарантийное техобслуживание локомотивов

В конце 2023 года группа компаний «ЛокоТех» заключила договоры с заводами-производителями на сервисное обслуживание локомотивов в рамках контрактов жизненного цикла (КЖЦ), предусматривающее проведение неплановых ремонтов заводами в постгарантийный период. Сейчас такое обслуживание распространяется на 2 СЛД ГК «ЛокоТех» – «Чита» (филиал «Забайкальский») и «Амурское» (филиал «Дальневосточный»).

С 2020 года на предприятиях группы компаний начали создаваться гарантийные центры заводов-изготовителей, целью которых было выявление представителями заводов причинно-следственных связей выхода из строя оборудования локомотивов в гарантийный период.

«У производителей появилась возможность оперативного погружения в процесс для поиска причин неисправностей. Заводы организовали гарантийные склады, привлекли поставщиков и на сегодняшний день по гарантийному парку контрактов жизненного цикла (КЖЦ) все параметры надежности локомотивов выполняются», – объяснил заместитель генерального директора ООО «ЛокоТех» по техническому развитию Александр Родионов.

В СЛД «Чита» специалисты заводов-изготовителей будут выполнять неплановый ремонт локомотивов 2(3)ЭС5К, в СЛД «Амурское» – 2ТЭ25КМ и 3ТЭ25К2М. В СЛД «Амурское» для устранения неплановых ремонтов дополнительно привлечено 20 сотрудников Брянского машиностроительного завода, в СЛД «Чита» – около 60 сотрудников Новочеркасского электровозостроительного завода.

Ожидается, что во втором полугодии 2024 года по результатам проведенных работ будет принято решение о дальнейшем расширении функционала заводов при выполнении сервисного обслуживания локомотивов.

Источник: techzd.ru, 26.01.2024

В 2023 г. ОАО «РЖД» получило 557 новых локомотивов

В 2023 г. ОАО «РЖД» инвестировало 129 млрд руб. в обновление локомотивного парка. На сеть железных дорог поступило 557 локомотивов отечественного производства. Больше всего новых машин – 209 ед. пополнило локомотивные депо Восточного полигона.

За год было приобретено 310 электровозов, в том числе 282 грузовых: 2ЭС5К – 25 ед., 3ЭС5К – 113 ед., 4ЭС5К – 19 ед., 2ЭС6 – 90 ед., 3ЭС6 – 30 ед., 3ЭС8 – 1 ед., 2ЭС5С – 4 ед. Для вождения пассажирских поездов закуплено 22 электровоза ЭП2К и 6 – ЭП1М.

Также было поставлено 247 магистральных и маневровых тепловозов, в том числе четыре пассажирских ТЭП70БС. Парк грузовых тепловозов наряду с 65 машинами 2ТЭ25КМ пополнили 12 локомотивов новой серии 3ТЭ28. Закуплено 166 маневровых локомотивов, в том числе 163 тепловоза самой массовой серии ТЭМ18ДМ, два тепловоза ТЭМ14 и один ТЭМ31М.

Источник: zdmira.com, 25.01.2024

На мощностях «Новой вагоноремонтной компании» (НВРК) начнется внедрение систем менеджмента качества в соответствии со стандартами ОПЖТ

О таком решении сообщили в ОПЖТ по итогам заседания, посвященного реализации такого пилотного проекта. Он включает внедрение СМК в соответствии с требованиями стандартов ОПЖТ на 4 вагоноремонтных предприятиях НВРК в Центральном федеральном округе – в Унече, Лисках, Ярославле и Узловой. Ожидается, что регулярные аудиты СМК обеспечат

системное снижение уровня дефектов и рекламаций, а также повысят надежность отремонтированной техники.

Ранее в ОПЖТ были разработаны и утверждены стандарты СТО ОПЖТ 43-2023 и СТО ОПЖТ 44-2023, определяющие методические рекомендации по внедрению СМК на вагоноремонтных предприятиях, а также по проведению соответствующего комплексного аудита. В их базе находятся положения стандартов ISO 9001 и ISO/TS 22163. Ранее президент ОПЖТ Валентин Гапанович говорил, что такие стандарты создаются впервые в мировой практике.

Источник: opzt.ru, 29.01.2024

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Исследование мирового рынка высокоскоростного подвижного состава и инфраструктуры

На долю Китая приходится огромный процент мирового рынка высокоскоростных железных дорог и подвижного состава. Это подчеркивается в отчете консалтинговой компании SCI Verkehr, в котором говорится, что недавнее широкомасштабное расширение китайской высокоскоростной железнодорожной инфраструктуры и закупка соответствующего подвижного состава вызвали невиданную ранее динамику рынка. В отчете отмечено, что производство высокоскоростных поездов для огромной сети Китая сейчас достигло своего пика и будет снижаться, поскольку сокращается строительство высокоскоростных линий. В некоторой степени это будет компенсировано рынком послепродажного техобслуживания, который, по прогнозам, вырастет примерно с 7,5 млрд евро в год до более 12,5 млрд евро к концу десятилетия. Публикуются данные по парку подвижного состава и объемам высокоскоростных пассажирских перевозок Китая. Сообщается, что в отчете представлены аналогичные статистические данные по всем другим странам, строящим или эксплуатирующим высокоскоростные железные дороги.

Источник: Railway Gazette International. – 2023. – № 9. – P. 28-29 (англ. яз.)

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Федеральное управление железных дорог США утвердило использование дыхательных средств в поездах, перевозящих опасные грузы

Федеральное управление железных дорог (FRA) 25 января объявило об окончательном утверждении правила, направленном на повышение безопасности сотрудников в грузовых поездах, перевозящих опасные грузы.

Правило требует, чтобы железные дороги обеспечили членов поездной бригады и других сотрудников, которые могут подвергнуться опасности вдыхания в случае выброса опасных материалов, дыхательными аппаратами для экстренной эвакуации (ЕЕВAs). Железные дороги также должны обеспечивать техническое обслуживание оборудования и поддерживать его в надлежащем рабочем состоянии, а также обучать своих сотрудников его использованию.

FRA ввело это правило после крушения поезда Norfolk Southern Railway в Восточной Палестине в феврале 2023 г.

«Поскольку FRA продолжает повышать безопасность на железнодорожном транспорте и решать проблемы, связанные с перевозкой опасных материалов, это новое правило обеспечит необходимую защиту работников, которые перевозят эти продукты по всей стране», – сказал в пресс-релизе администратор FRA Амит Бозе. «Потребности и преимущества ЕЕВAs в области безопасности давно установлены прошлыми трагедиями и исследованиями, и это правило предоставит работникам железных дорог знания и инструменты для минимизации потенциальных опасностей».

Хотя жертвы и смертельные исходы, вызванные вдыханием опасных веществ, редки, гибель поездных бригад в 2004 и 2005 гг. в результате вдыхания газообразного хлора продемонстрировала необходимость защиты сотрудников, заявили представители FRA.

Окончательное правило соответствует предписанию Закона о повышении безопасности на железнодорожном транспорте от 2008 г., согласно которому FRA издает правила, требующие от железных дорог предоставлять ЕЕВAs и обучать их использованию. В правиле также рассматриваются аналогичные рекомендации, сделанные Национальным советом по безопасности на транспорте.

Источник: progressiverailroading.com, 26.01.2024 (англ. яз.)

Китай усилит проверку безопасности пассажиров на железных дорогах

Китай будет усиливать и регулировать проверку безопасности пассажиров на железнодорожных станциях в соответствии с новым постановлением властей.

Постановление, которое вступит в силу 1 февраля, требует от железнодорожных транспортных компаний во время проверок безопасности уделять особое внимание уязвимым группам населения, включая пожилых людей, детей, беременных женщин и инвалидов.

Количество проходов для досмотра должно быть скорректировано в соответствии с реальной ситуацией, чтобы облегчить пассажирам вход на станции, сказано в регламенте.

Источник: russian.news.cn, 31.01.2024

Безопасность на железнодорожных переездах в 2024 году

В 2023 году из-за несоблюдения правил дорожного движения на железнодорожных переездах погибло 54 человека.

В 2023 году количество ДТП на железнодорожных переездах возросло на 12%. В 244 авариях пострадали 119 человек. Погибли двое железнодорожников, которые спасли пассажиров поезда.

Источник: rollingstockworld.ru, 25.01.2024

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

Узбекистан и Казахстан приглашены участвовать в проекте «Поезд памяти», сообщили в Минске

Спикер верхней палаты белорусского парламента Наталья Кочанова сообщила, что в белорусско-российском проекте «Поезд Памяти» дополнительно приглашены участвовать Узбекистан и Казахстан.

Проект «Поезд Памяти» проводится по инициативе председателя Совета Федерации Валентины Матвиенко и председателя Совета республики Национального собрания Белоруссии Натальи Кочановой с участием РЖД. Проект имеет статус мероприятия Союзного государства. В 2022 году в нем приняли участие 100 десятиклассников из России и 100 – из Белоруссии. В 2023 году добавились участники еще из двух стран – Армении и Киргизии.

«В этом году «Поезд Памяти» состоится, только пригласили к участию еще и другие страны, в том числе Узбекистан и Казахстан, и сейчас ждем от них подтверждения. Наши ребята из Беларуси и России, Кыргызстана и Армении принимали и в прошлом году участие. Но географию мы хотим расширить», – приводятся слова Кочановой в Telegram-канале верхней палаты белорусского парламента.

Она отметила, что старт проекту традиционно будет дан в Бресте 21 июня, чтобы «22-го числа ребята смогли принять участие в мероприятиях, посвященных началу Великой Отечественной войны, и далее проезжать города Беларуси и России».

Источник: ria.ru, 26.01.2024

Дух победителей

В подборе персонала, в первую очередь тех, кто непосредственно общается с пассажирами, Дирекция скоростного сообщения (ДОСС) делает ставку на молодёжь. Для людей, пришедших в дирекцию, работают различные тренинги, программы обучения и повышения квалификации. В дирекции существует гибкая система мотивации.

Как отмечает начальник дирекции Антон Петров, молодые сотрудники – это в первую очередь работники поездных и локомотивных бригад, инженерно-технический персонал. Все они работают на обеспечение качественной и безопасной перевозки пассажиров.

В ДОСС выстроена и совершенствуется многогранная система мотивации и подготовки персонала. В Центре подготовки персонала по обслуживанию высокоскоростных поездов в Санкт-Петербурге готовят проводников пассажирских вагонов, машинистов и помощников.

Для руководителей и специалистов реализуются различные программы обучения. Например, курс «Скоростной резерв» (для подготовки резерва руководителей) Корпоративный университет РЖД разработал специально для ДОСС. Курс состоит из нескольких модулей, обучение проходит в течение года. Задача не только повысить квалификацию работников, но и создать команду. Ключевая тема обучения – клиентоориентированность. Идеи, разработанные во время обучения, можно сразу внедрять в практику. И в этом большая ценность программы. По итогам курса участники защищают проект по выбранной теме.

Ещё одна программа, «Марафон управленческих практик», развивает управленческие компетенции. В течение четырёх недель работники

прослушивают серию вебинаров, которые посвящены различным темам, например навыкам эффективной коммуникации.

Кроме того, для линейных руководителей дирекции проводятся встречи с экспертами в различных областях. Так, для совершенствования маркетинговых коммуникаций приглашают кандидата экономических наук, известного маркетолога Игоря Манна.

Полезными и продуктивными становятся диалоги с Евгением Черешневым, визионером, международным экспертом в области искусственного интеллекта, дата-менеджмента, кибербезопасности.

Сотрудники рабочих специальностей повышают компетенции в собственном учебном центре дирекции. Для поездных бригад создана программа «Превосходный сервис». Это курс целевого назначения, который проходит 2 раза в год. Занятия состоят из лекций, также предусмотрен интерактивный формат.

Локомотивные бригады 2 раза в год проходят тренажёрную подготовку.

Кроме того, уже традиционно в дирекции проводятся тренинги, обучающие навыкам эффективной коммуникации. Ежегодными яркими событиями стали Слёт молодежи, конкурсы профессионального мастерства среди работников локомотивных бригад и проводников, Кубок «Сапсана» по мини-футболу.

Источник: gudok.ru, 30.01.2024

Студенты ДВФУ будут проходить практику в РЖД

Компания ОАО «РЖД» и Дальневосточный федеральный университет (ДВФУ) подписали соглашение о сотрудничестве, которое предусматривает прохождение студентами вуза практики в подразделениях функциональных филиалов компании в границах Дальневосточной железной дороги (ДВЖД). Планируется, что выпускникам будет оказано содействие при трудоустройстве, сообщает пресс-служба РЖД.

«Во Владивостоке подписано соглашение между ОАО «РЖД» и Дальневосточным федеральным университетом, которое регламентирует партнерство в сфере образования, научно-технической и инновационной деятельности. Сотрудничество также предусматривает направление студентов на производственную стажировку, научно-исследовательскую и преддипломную практику в подразделения функциональных филиалов компании в границах ДВЖД, содействие в трудоустройстве студентов и выпускников университета в ОАО «РЖД». Железнодорожники будут

участвовать в работе государственных экзаменационных комиссий по профильным направлениям», – говорится в сообщении.

ДВЖД и ДВФУ планируют проведение совместных мероприятий по развитию научно-технологического потенциала, интеллектуальных транспортных систем и охраны окружающей среды, внедрению современных разработок на железнодорожном транспорте, поддержке стартап-проектов и подготовке высококвалифицированных кадров.

Источник: tass.ru, 26.01.2024

В настоящее время большинство компаний испытывают кадровый голод

В 2024 году 62% работодателей планируют увеличить численность своего персонала.

Особенно часто об этом говорят предприятия в сфере транспорта и логистики, промышленные предприятия, торговые организации и предприятия сферы услуг. Независимо от размеров организации и ее отрасли, 86% предприятий и организаций сталкиваются с нехваткой персонала. Требуются водители, сотрудники складов, инженеров, грузчиков и мастеров автосервисов. Также востребованы профессии, связанные с биотехнологиями, химией и биологией. Пик зарплатной гонки уже прошёл, но предложения по вознаграждению за труд все равно будут расти, а отношение к кандидатам будет максимально заботливым.

Чаще всего сталкиваются с кадровым голодом транспортно-логистические компании, промышленники, торговые организации и предприятия сферы услуг:

- в логистике в дефиците складские рабочие и водители;
- в производственной и строительной отраслях не хватает инженерно-технических работников;
- в сфере продаж – дефицит линейного торгового персонала, грузчиков и комплектовщиков;
- в автосервисах – мастера и рабочие;
- в финансовом секторе не хватает менеджеров по продажам и работе с клиентами.

В IT-секторе – нехватка программистов, продакт-менеджеров и девопс-инженеров, которые занимаются настройкой и поддержанием программного обеспечения, а также автоматизацией каждого этапа разработки.

Кадровые проблемы и демографическая обстановка заставляют работодателей менять свой подход к найму и всё больше привлекать

начинающих и опытных специалистов. При этом, есть и противоположный взгляд на ситуацию – работодатели обращают внимание на соискателей старше 50 лет. Компании отказываются от лишних ограничений в подборе сотрудников, включая неофициальные возрастные требования, получая преимущество на рынке труда.

У нас есть предложение – взять на вакансии с монотонным трудом роботов – робогрузовики, робогрузчики и робостроители.

Источник: rollingstockworld.ru, 30.01.2024

Российские студотряды станут проводниками поездов фестиваля молодежи

Российские студенческие отряды станут проводниками поездов Всемирного фестиваля молодежи, сообщили в пресс-службе фестиваля.

«В День студента, 25 января, в рамках старта четвертого сезона всероссийского студенческого проекта «Твой Ход» Российские студенческие отряды совместно с АО «Федеральная пассажирская компания» презентовали форму проводников пассажирских поездов Всемирного фестиваля молодежи», – говорится в сообщении.

По данным организаторов, на конкурс проводников пассажирских поездов среди студотрядов, который проходил в декабре 2023 года, подали заявки более 400 человек.

«По итогам отбора 45 лучших проводников РСО примут участие в обслуживании пассажиров во время фестиваля», – рассказали в пресс-службе.

Первый заместитель председателя комитета Госдумы по молодежной политике, председатель правления Российских студенческих отрядов Михаил Киселев сообщил, что победители прошли большой конкурсный отбор – восемь человек на место.

«Как только в марте стартует Всемирный фестиваль молодежи, студенческие отряды проводников будут сопровождать всех гостей фестиваля в поездах и обеспечивать высокий уровень сервиса. Для студентов участие в таких проектах – это возможность быть причастными к масштабным событиям мирового уровня и в то же время стимул к профессиональному развитию, поскольку участвовать в этом отряде смогут только лучшие студенты-проводники», – рассказал Киселев.

Источник: ria.ru, 25.01.2024

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Китай: в ходе строительства нового вокзального комплекса в Гуанчжоу были использованы смарт-роботы

Недавно в Гуанчжоу были введены в эксплуатацию новый вокзальный комплекс Ваюун (рис. 3), который заменил станцию Tangxi, функционировавшую с 1916 г. Современный комплекс Ваюун обеспечивает ежедневное движение 104 поездов по маршрутам Пекин – Гуанчжоу, Гуанчжоу – Мэйчжоу – Шаньтоу и Гуанчжоу – Маомин.

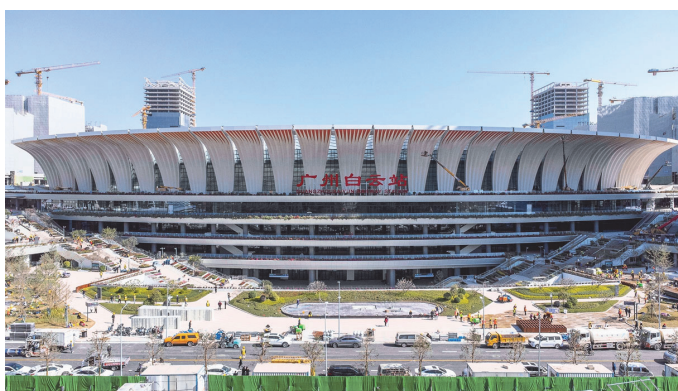


Рис. 3. Вокзальный комплекс станции Байюнь

В ходе проведения работ по строительству станции особое внимание привлекло активное использование смарт-роботов. Высокая степень сложности проекта требовала применения инновационных подходов – роботизированные устройства были использованы для выполнения значительной части строительных и монтажных работ. В частности, сварочные роботы проводились для соединения 104 стальных изогнутых элементов, формирующих крышу со сложным профилем. Это позволило не только обеспечить высокое качество сварных соединений, но и сделать работу значительно более эффективной, сократив временные затраты и сэкономить ресурсы.

Смарт-роботы также были успешно задействованы в укладке бетонного полотна, обеспечивая высокую точность и увеличивая общую эффективность работ на 40%. Отмечается, что каждый робот заменял двух рабочих, что является наглядным показателем оптимизации трудозатрат. В общей сложности в строительстве комплекса были задействованы 18 типов смарт-роботов, чьи возможности были предварительно испытаны на эксплуатационных условиях.

Этот опыт подчеркивает обширные перспективы применения роботизированных устройств и технологий автоматизации в строительной отрасли, что может стать образцом для аналогичных проектов в других странах.

Китай продолжает демонстрировать успешное внедрение инновационных технологий в различные сферы.

Источник: railway-supply.com, 26.01.2024 (англ. яз.)

Компания РЖД подвела итоги по оценке уровня цифровой зрелости

По итогам 2023 года показатель вырос до 4 по пятибалльной шкале. Первый раз этот показатель анализировали в 2019 году. Тогда цифровая зрелость холдинга составила 2,76.

Как менялся уровень цифровой зрелости РЖД:

2019 – 2,76;

2020 – 3,58;

2021 – 3,94;

2022 – 3,95;

2023 – 4.

Согласно прогнозам РЖД, в 2024-2026 годах уровень цифровой зрелости холдинга продолжит рост и составит 4,05, 4,1 и 4,5. Динамика учитывает целевые показатели Стратегии цифровой трансформации компании.

Оценка уровня цифровой зрелости основана на опросе руководителей и специалистов по девяти направлениям:

- цифровая стратегия и ее реализация;
- управление клиентским опытом;
- использование данных;
- цифровые каналы и экосистема;
- бизнес-модель;
- ИТ-инфраструктура и инструменты;
- цифровые решения;
- кадры и цифровая культура;
- модель управления Цифровой трансформацией.

В анкете респонденты должны отразить количественный и качественный ответы. То есть сотрудники могут дать развернутый комментарий и акцентировать внимание на самых важных вопросах.

Методология предполагает пять уровней цифровой зрелости: цифровой эмбрион, цифровой новичок, средний, продвинутый, цифровой лидер. По итогам 2023 года показатель РЖД достиг 4. Компания находится на продвинутом уровне. Для этого этапа характерно четкое понимание конкурентных преимуществ цифровизации, а цифровые технологии внедрены широко, но еще остаются неохваченные области. Но РЖД стремится

к первенству – получить статус цифрового лидера с показателем 5. Это самая высокая степень цифровизации, зрелости цифровых технологий и ИТ-стратегий.

Источник: rzddigital.ru, 24.01.2024

Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии утвержден новый национальный стандарт ГОСТ Р 71168-2023 «Информационные технологии. Интернет вещей. Спецификация LoRaWAN RU»

Таким образом, один из самых популярных и активно распространяющихся протоколов для обеспечения беспроводной технологии, который обеспечивает связь между устройствами интернета-вещей, получил официальный статус.

Это стало возможным по итогам трехлетней апробации и доработки на базе технического комитета по стандартизации № 194 «Кибер-физические системы» при участии Ассоциации Интернета вещей предварительного национального стандарта ПНСТ 516-2021, разработка которого также осуществлялась ранее на базе Технического комитета 194 «Кибер-физические системы».

«Утверждение протокола LoRaWAN RU в качестве ГОСТа является важной вехой в развитии цифровых технологий в России. Это еще один шаг к формированию зрелого рынка Интернета вещей в России и созданию фундамента для развития отечественных производителей и разработчиков. Основными рынками применения стандарта, помимо промышленности, станут рынки умных домов (зданий) и носимых устройств», – сообщил заместитель Министра промышленности и торговли Российской Федерации Василий Шпак.

Стандарт определяет телеметрический протокол с адаптивной полосой (LoRaWAN RU), оптимизированный для оконечных устройств с батарейным питанием, которые могут быть мобильными или стационарными. Стандарт учитывает специфику российского законодательства и, в то же время, совместим с протоколом LoRaWAN, активно развивающимся во всем мире.

«Стандартизация наиболее популярных протоколов напрямую обеспечивает бесшовность взаимодействия систем, их совместимость и прозрачность для разработчиков и производителей. За счет стандартизации межмашинного взаимодействия обеспечивается тиражирование и масштабирование решений во многих сферах развития технологий, в том числе в области развития связи пятого поколения, низкоорбитальных спутниковых

систем передачи данных, умных домов, персональных медицинских помощников и других перспективных направлений, работа над стандартами которых также активно ведется на базе нашего Технического комитета», – отметил заместитель директора АНО Платформа НТИ», председатель ТК 194 «Кибер-физические системы» Никита Уткин.

К настоящему моменту в соответствующих национальных стандартах кроме LoRaWAN RU нашли свое отражения такие протоколы как NB-Fi (Narrow Band Fidelity), OpenUNB (Open Ultra-Narrowband), серия стандартов экосистемы OpenRAN (Open Radio Access Network) и другие.

«Развитие национальной стандартизации цифровых технологий является неотъемлемой составляющей формирования технологического суверенитета в стране. Среди всех регулирующих стандартов в области цифровых технологий стандарты протоколов и форматов имеют ключевую важность, поскольку: обеспечивают корректную работу устройств и оборудования от различных производителей и находят применение во всех сферах человеческой жизни», – подчеркнул руководитель Росстандарта Антон Шалаев.

ГОСТ Р 71168-2023 вступает в силу 1 июля 2024 года, что позволит последовательно обеспечить переход от использования одноименного предварительного национального стандарта, срок действия которого также заканчивается 1 июля 2024 года.

Источник: rollingstockworld.ru, 25.01.2024

Минцифры: госкорпорации и компании с госучастием переходят на отечественный софт

Согласно рекомендациям, с 1 января 2025 года ГК и компании должны будут использовать российские операционные системы, офисные пакеты, антивирусные программы и системы виртуализации. А с 1 января 2026 года они должны уже будут использовать и системы управления базами данных. Установка разных сроков по разным классам ПО связана с размером используемой цифровой инфраструктуры и объёмами данных, которые должны быть перенесены на отечественные решения.

Инициатива была предложена Правительством в конце 2018 года, когда была подготовлена директива о преимущественном использовании отечественного ПО. Соответственно, госкомпании должны были разработать и утвердить свои планы по переходу на отечественное ПО.

Министерство надеется, что критические системы будут успешно переведены на российское ПО в указанный срок. Необходимость перехода ГК

на отечественное ПО была закреплена в июньском указе Президента, а Правительство разработало методические рекомендации.

Источник: rollingstockworld.ru, 26.01.2024

РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ

SNCF Energie покупает «зеленую» энергию ветряной электростанции

SNCF Energie – дочернее предприятие французского оператора пассажирских перевозок SNCF Voyageurs и компания SOLVEO Energies подписали контракт сроком 25 лет на поставку электроэнергии, которую будет вырабатывать ветряная электростанция в департаменте Шер (регион Центр – Долина Луары). Строительство электростанции начато компанией SOLVEO Energies летом 2023 г., ввод в эксплуатацию намечен на май 2024 г.

Три ветроустановки суммарной мощностью 15 МВт будут поставлять SNCF Energie до 32,5 ГВт·ч электроэнергии ежегодно. Этого достаточно для обеспечения потребности в электричестве 6780 домохозяйств.

Для SNCF Voyageurs выработка энергии ветряной электростанцией в департаменте Шер эквивалентна годовому расходу энергии на тягу междугородных поездов в сообщении Бордо – Марсель или региональных поездов в коридоре Париж – Гавр. SNCF Voyageurs рассчитывает к 2027 г. получать ежегодно более 560 ГВт·ч электроэнергии, генерируемой солнечными и ветряными электростанциями.

Источник: zdmira.com, 24.01.2024