



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

№50/ДЕКАБРЬ 2024

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	5
Финансирование РФ участка железной дороги Решт – Астара в Иране фактически открыто - вице-премьер РФ	5
Лукашенко предложил сделать приоритетным строительство ВСМ Москва – Минск – Брест.....	5
Минпромторг просит Минтранс перераспределить мощность железной дороги между терминалами в порту Усть-Луга	6
Накопленный эффект достиг критических значений: реформа системы управления железной дороги нужна незамедлительно	7
«Фулл-хаус» железных дорог	8
В Париже прошла Генеральная ассамблея МСЖД.....	11
«Что-то пошло в корне не так»: голландская сеть должна подготовиться к «многолетним сбоям в работе», предупреждает генеральный директор ProRail.....	12
Отмена ночных поездов в Барселону и Рим в Швейцарии может спровоцировать референдум	13
Уход Башара Асада открывает путь для железнодорожного сообщения между Сирией и Турцией	15
Кыргызстан делает еще один шаг в направлении строительства SKU	16
VR отказываются от частных линий (Финляндия)	16
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА.....	18
Инвестпрограмма РЖД на 2025 год составит 890 млрд рублей.....	18
РЖД продлили на 2025 год скидки на перевозку некоторых грузов	19
Минтранс рассматривает продление на лето скидки на железнодорожные билеты для школьников	20
Андрей Кропоткин: утвердили льготы на проезд студентам и школьникам.....	21
В Северной Осетии для учащихся введут льготы на проезд в электричке	22
В Кабмине подписали все финансовые соглашения проекта ВСМ Москва – Петербург ..	22
Включение Грозного и Махачкалы в ВСМ удвоит стоимость проекта до 8-12 трлн руб. – эксперт.....	23
Италия: FS Group планирует реализовать четырехлетний инвестиционный план на сумму 100 млрд евро	24
ЕБРР предоставляет Украинским железным дорогам кредит в размере 180 млн евро	25
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ.....	26
Мишустин дал старт вводу новой электросетевой инфраструктуры «Россетей»	26
Открыли движение по путепроводной развязке на перегоне Волочаевка-1 – пост Тунгусский в Еврейской автономной области	28

Открыли движение по второму пути на перегоне БАМа Ния – Таковка в Иркутской области	28
ТРАНСПОРТНЫЙ ПОЛИГОН «СЕВЕР-ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ	29
Кабмин поддержал соглашение с Баку о перевозках через коридор «Север-Юг».....	29
Развитие МТК «Север-Юг» в Азербайджане потребует 571 млн долларов.....	29
Перевозки по МТК «Север-Юг» могут вырасти до 5,5 млн тонн	30
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА	31
Китай принял первый сборный груз из Петербурга	31
РЖД за 11 месяцев нарастили грузоперевозки через погранпереходы с КНР на 14,1%	32
Российский экспорт угля в декабре может восстановиться до прошлогодних объемов – эксперты	32
FESCO фиксирует рост контейнерного рынка РФ за 11 месяцев на 5,8%	33
Логистика на рельсах: изменения в железнодорожных перевозках в 2025 году.....	34
«Байкал Сервис» отметил 30-летие работы на рынке грузоперевозок	37
Lineas и Nuras Intermodal организуют мультимодальный маршрут Зебрюгге – Милан	38
Железные дороги Китая за 11 месяцев 2024 года перевезли 4,7 млрд тонн грузов	38
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ	39
Киргизия и Россия возобновляют железнодорожное пассажирское сообщение.....	39
Тактовое движение электричек запущено из Петербурга в Сестрорецк	39
РЖД запустят между Санкт-Петербургом и Москвой двухэтажную «Аврору»	41
Пути перемен	41
Первый прямой поезд из Краснодара в Москву отправился в рейс.....	42
На Калининградской железной дороге запустят «Новогодний экспресс».....	43
«Лыжные стрелы» запустят из Петербурга к спортивным базам с 29 декабря	43
Капсулы для сна появятся в 2025 г. на железнодорожном вокзале Оренбурга.....	44
Казахстан: нацперевозчик внедряет новую услугу «Проезд с пересадкой вагон+вагон» ..	45
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ	46
РЖД и вагоностроители договорились об организации совместного планирования выпуска нового грузового подвижного состава на сеть железных дорог.....	46
Перспективные тележки для путевых машин: о новой разработке завода «Тулажелдормаш».....	47
В 2025 году в России планируют произвести 70 тысяч грузовых вагонов	49
«РМ Рейл» по итогам года может выпустить более 12,5 тыс. грузовых вагонов.....	51
Ремонт вагонов с осени 2023 года по январь 2025-го суммарно подорожает почти на 70%.....	52
БМЗ отремонтировал белорусские тепловозы	52
Alstom завершила модернизацию поездов серии 458 оператора SWR.....	53

Alstom расширяет географию обслуживания подвижного состава	54
В регионе Иль-де-Франс продолжается ввод в эксплуатацию поездов нового поколения RER NG	54
SNCF заказала у CAF 22 поезда Oxygène	55
SNCF запустила роботизированное производство осей для колесных пар пассажирских поездов	56
Wabtec продолжит обслуживать поставленные в Индию тепловозы в депо Гандхидхам...	56
В Великобритании переоборудуют полувагоны, использовавшиеся для перевозки угля...	57
Завод Hitachi Rail в Великобритании продержится стабильно еще год	57
На заводе компании Celsa Steel введены в эксплуатацию локотракторы Zephir.....	58
Египет начнет производить подвижной состав в 2025 году	59
В Шотландии обновят парк дизель-поездов на междугородных маршрутах	60
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	60
Первые испытания междугородних поездов на аккумуляторных батареях в Великобритании превзошли ожидания	60
ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА	61
РЖД тестируют стратегию по поиску персонала в условиях дефицита кадров.....	61
Департамент транспорта Лондона обновляет униформу персонала, придавая ей новый, более яркий вид (Великобритания)	62
Председатель правления HS2 Ltd уходит в отставку (Великобритания)	64
ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ	64
Навигационные пломбы: увеличение прозрачности и упрощение логистики.....	64
В приложении «ПроТранспорт+» появилась возможность покупки билета с помощью системы бесконтактной оплаты SberPay.....	65
Цифровая революция в логистике: четверть перевозочных документов уходит в онлайн .	66
Подписан меморандум о взаимопонимании, направленный на укрепление кибербезопасности на объектах железнодорожного транспорта	67
Согласно результатам проведенного исследования, расходы на переход к перспективному стандарту железнодорожной радиосвязи FRMCS продолжают расти	67

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Финансирование РФ участка железной дороги Решт – Астара в Иране фактически открыто - вице-премьер РФ

Финансирование РФ участка железной дороги Решт–Астара в Иране фактически открыто, сообщил вице-премьер России Виталий Савельев.

«Фактически финансирование открыто, все согласовано, вопрос начала», – сказал он журналистам.

Президент России Владимир Путин в 2023 году по видеосвязи вместе со своим иранским коллегой Эбрахимом Раиси принял участие в церемонии подписания соглашения о строительстве железной дороги Решт – Астара – последнего железнодорожного участка международного транспортного коридора «Север-Юг».

МТК «Север-Юг» – мультимодальный маршрут от Санкт-Петербурга до порта Мумбаи (Индия) протяженностью 7,2 тысячи километров. Существуют три маршрута МТК: транкаспийский (с использованием железных дорог и портов), а также западный и восточный (сухопутные). РФ и Иран в мае 2023 года подписали документы по достройке последнего необходимого участка железной дороги западного маршрута «Север-Юг» Решт – Астара в Иране. Общая стоимость проекта составляет 1,6 млрд долл.

Источник: Iprime.ru, 23.12.2024

Лукашенко предложил сделать приоритетным строительство ВСМ Москва – Минск – Брест

Президент Белоруссии Александр Лукашенко предложил сделать строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва – Минск – Брест приоритетной задачей.

На встрече с мэром российской столицы Сергеем Собяниным белорусский лидер отметил, что жители республики «миллионами за год бывают [в Москве], очень довольны». «На Новый год многие, я знаю, едут в Москву до Нового года, чтобы просто сфотографироваться на отдельных локациях, как сейчас модно говорить. Я это поддерживаю, очень рад и ориентирую президента России [Владимира Путина] на то, чтобы вот в этом огромном строительстве железных дорог скоростных мы, может быть, отдали

приоритет трассе через Минск на Брест. Это святое место для русских и белорусов, украинцев – для всех народов Советского Союза», – сказал Лукашенко.

По словам президента Белоруссии, нужны хорошие скоростные дороги, чтобы белорусы могли быстрее ездить в Москву. «Что касается уровня президентов, вы можете быть уверены, мы будем стараться делать все, чтобы связать эти два города. Питер не потерять нам. Вот этот треугольник должен работать», – добавил лидер республики.

6 декабря на заседании Высшего государственного совета Союзного государства Белоруссии и России Лукашенко предложил продлить высокоскоростную железнодорожную магистраль Москва – Санкт-Петербург по маршруту Москва – Минск.

Источник: tass.ru, 23.12.2024

Минпромторг просит Минтранс перераспределить мощность железной дороги между терминалами в порту Усть-Луга

Минпромторг России попросил Минтранс и ОАО «РЖД» удвоить лимит пропускной способности железной дороги в адрес терминала для перевалки удобрений «Порт Фавор» до 14 млн тонн, обосновав это недозагрузкой на угольном терминале «Ростерминалуголь» в порту Усть-Луга. В ОАО «РЖД» уже рассматривают аналогичное обращение от самого терминала, но в «Ростерминалугле» не понимают, откуда у ОАО «РЖД» могут появиться дополнительные мощности.

В письме, направленном Минпромторгом в адрес Минтранса 10 декабря 2024 г., просьба проработать возможность удвоения пропускной способности станции, примыкающей к терминалу для перевалки удобрений ООО «ЕвроХим Терминал Усть-Луга» (ЕТУ, введен в эксплуатацию в декабре 2024 г. под брендом «Порт Фавор»). В своем письме Минпромторг указывает на то, что к концу 2025 г. мощность этого терминала достигнет 14 млн тонн в год, тогда как ОАО «РЖД» согласовали технические условия припортовой станции на пропуск в адрес терминала только 7 млн тонн в год.

Обеспечить необходимые ЕТУ пропускную способность Минпромторг предлагает за счет недозагруженных угольных терминалов. В частности, в письме речь идет о терминале «Ростерминалуголь» (РТУ), который по данным министерства, на данный момент недозагружен примерно на 36%, что соответствует объему около 10 млн тонн. В качестве причины недозагрузки Минпромторг называет «убыточность экспорта угля в Азиатско-Тихоокеанский

регион через северо-западные порты», указывая на то, что «по мере развития железнодорожной сети на Восточном полигоне, ожидается дальнейшее снижение объемов перевалки угля в Северо-Западных морских портах России». В пресс-службе Минтранса России на момент выхода материала на вопросы не ответили.

В ОАО «РЖД» подтвердили, что на данный момент ЕТУ выданы технические условия на обработку 7 млн тонн грузов, прибывающих по железной дороге. В то же время, «по обращению терминала проводится работа по актуализации технических условий, прорабатывается возможность увеличения этого объёма», добавили в компании.

Отмечается, что за январь-ноябрь 2024 г. в порту Усть-Луга перевалено 124,3 млн тонн, что на 0,2% больше, чем годом ранее. Снижение за 11 месяцев зафиксировано у четырех терминалов в порту, в том числе перевалка на терминале «Ростерминалуголь» с начала 2024 г. снизилась на 14% до 16 млн тонн, против 18,6 млн тонн годом ранее.

Источник: infranews.ru, 23.12.2024

Накопленный эффект достиг критических значений: реформа системы управления железной дороги нужна незамедлительно

Павел Иванкин, президент Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры

О предпосылках и закономерностях, которые на железной дороге сейчас осложняют работу всем, и как именно можно изменить ситуацию.

Во-первых, качество эксплуатационной работы на сети ОАО «РЖД» значительно снизилось.

Во-вторых, на линейных объектах наблюдается дефицит квалифицированных кадров. Высококласные специалисты вышли на пенсию, а оставшиеся обладают низкой квалификацией. Недавно вышла телеграмма ОАО «РЖД» с тем, чтобы на железную дорогу возвращались пенсионеры. Высококласные специалисты в основном, к сожалению, пенсионного и предпенсионного возраста, а молодые специалисты не обеспечивают того уровня эксплуатационной работы, на который мы с вами, как клиенты, привыкли рассчитывать. Сокращения персонала предыдущих лет тоже дают свой негативный эффект.

В-третьих, увеличение оборота вагона является следствием ряда факторов: проблем с организацией продвижения вагонопотоков; роста брошенных поездов – несмотря на то, что количество брошенных вагонов

уменьшилось, цифра все равно достигает критических значений; проблем с локомотивной тягой; дефицита локомотивных бригад; передержки технологических окон – порядка 30% ремонтных работ завершаются с передержкой, что говорит о том, что ОАО «РЖД» не выполняют вариантный график, соответственно, количество поездов, которые мы можем пропустить по участку, снижается. Мы ждем от ОАО «РЖД» каких-то прорывных объемов – 150, 180 млн тонн в месяц, но почему-то они в основном снижаются? Если смотреть на график, например, из 100 пар поездов в сутки 25 пар снимаются каждый день для проведения ремонтных работ. А из-за низкого качества эксплуатационной работы, в том числе потерь при передержке, выводится не 75 пар поездов, а порядка 60, то есть мы теряем еще примерно 15-25 пар поездов в сутки.

Существует проблема взаимодействия операторов и перевозчика, и она остается во главе угла. ОАО «РЖД» продолжают, как могут, бороться, как они считают, с излишним порожним парком на сети. Но надо отметить, что и со стороны операторов конструктивных предложений по тому, как можно организовать движение на дефицитной инфраструктуре, тоже не видно.

Предпосылкой к текущей ситуации стала сконцентрированность системы управления движением на поездной работе. Это началось с 2000-х годов. Местной работе уделяется мало внимания. На крупных сортировочных и узловых станциях по несколько дней не производится расстановка местных вагонов.

Еще одна проблема – структурные проблемы ОАО «РЖД»: работа профильных дирекций не увязана между собой, роль начальника железной дороги сведена только к комиссионным осмотрам без права принятия решений, они не обладают полномочиями по жесткой координации дирекций, поскольку не влияют на финансовые показатели.

Текущая ситуация является следствием исторических проблем, то есть накопленный эффект достиг критических значений. Необходимо начать реформирование текущей системы управления железнодорожным транспортом, причем в 2025 г. этим надо заниматься незамедлительно!

Источник: rzd-partner.ru, 23.12.2024

«Фулл-хаус» железных дорог

Как ОАО «РЖД» собрала все негативные факторы перевозок в один год и что из этого получилось.

Перевозка грузов железнодорожным транспортом без учета транзита на протяжении всего 2024 г. находилась на минорной ноте. С января по ноябрь включительно не было ни одного месяца, когда погрузка оказалась бы выше, чем за тот же период годом ранее. По итогам 11 месяцев этот показатель снизился на 4,4% до 1,08 млрд т.

Итоги декабря и всего этого года ОАО «РЖД» традиционно подведет в январе 2025 г. Но уже сейчас исходя из среднемесячного объема погрузки в январе-ноябре на уровне 98,4 млн т можно предположить, что показатель едва ли превысит 1,2 млрд т. Это означает, что погрузка на сети ОАО «РЖД» в 2024 г. будет минимальной за последние 15 лет.

Аналитики видят причины такой динамики в комплексе экономических, технических и социальных факторов, которые оказывали влияние на железнодорожные перевозки на протяжении всего уходящего года. Некоторые из этих факторов проявлялись еще в 2023 г., но менее очевидно. Поэтому за 2023 г. погрузка снизилась лишь на 0,2% к 2022 г. до 1,23 млрд т.

К экономическим причинам снижения перевозок относят негативную конъюнктуру на рынках тех товаров, на которые приходится наибольшие объемы погрузки (уголь, нефть и нефтепродукты и прочие). К техническим – сложности с локомотивами, избыток подвижного состава на сети, рост оборота вагона и ограниченная пропускная способность инфраструктуры в восточном направлении. Социальные факторы – это дефицит персонала и возможные управленческие сложности в центральном аппарате ОАО «РЖД».

Экономика

Уголь из года в год остается основным грузом на железной дороге, по итогам 11 месяцев этого года на него пришлось 28% в общем объеме перевозок по сети ОАО «РЖД». Перевозки угля за 11 месяцев снизились на 6% год к году до 301 млн т, следует из данных госмонополии. Из них на экспорт ушло 161,6 млн т (-10%).

При этом общий экспорт угля из России в январе-сентябре 2024 г. (последние доступные данные) снизился на 14% до 132,5 млн т, следует из данных источников «Ведомостей», знакомых со статистикой Минэнерго. Это связано как с резким сокращением рентабельности поставок, особенно через порты юга и северо-запада страны, так и со снижением закупок со стороны основных импортеров – Китая, Индии и Турции.

Помимо этого в январе-ноябре на 14% год к году просела погрузка строительных грузов до 104,2 млн т. На их долю пришлось почти 10% перевозок в отчетном периоде. Снижение по этой номенклатуре связано с завершением в 2023 г. крупных инфраструктурных строек и отсутствием решений по новым объектам в этом году. Незначительное снижение (-1%)

показали и перевозки другой крупной категории – нефти и нефтепродуктов. Всего было перевезено 189,5 млн т.

Люди и техника

На рубеже 2023-2024 гг. ОАО «РЖД» столкнулась с дефицитом тяги из-за длительного простоя локомотивов в ремонте, который был связан, в том числе с нехваткой специалистов по обслуживанию этой техники. Во второй половине года стало не хватать уже локомотивных бригад. В результате среднесуточное количество отставленных по этой причине поездов за девять месяцев 2024 г. выросло в 3,5 раза в годовом выражении – до 83. ОАО «РЖД» оценивала дефицит штата локомотивных бригад в 3000 человек.

Проблема с кадрами в ОАО «РЖД», по свидетельствам участников рынка перевозок, носит более масштабный характер, чем нехватка отдельных категорий сотрудников, таких как машинисты и персонал по обслуживанию локомотивов. В частности, речь идет о дефиците по большинству рабочих специальностей.

Проблемы с тягой наряду с инфраструктурными ограничениями на Восточном полигоне (БАМ и Транссиб) в условиях продолжающейся переориентации грузовой базы в этом направлении в 2024 г. замедляли работу железных дорог. Оборот грузового вагона по сети за 11 месяцев этого года вырос на 11% в годовом выражении до 21 дня.

Операторы подвижного состава при этом продолжали покупать вагоны для вывоза грузов. Спрос разгонял производство и способствовал увеличению стоимости вагонов. По данным Информационного центра операторов, средние цены на типовые полувагоны с нагрузкой 23,5 т на ось за первое полугодие 2024 г. выросли на 34% в годовом выражении, инновационные полувагоны (25 т на ось) подорожали на 44%. По прогнозам «Уралвагонзавода», в этом году будет выпущено 74 тыс. грузовых вагонов, максимальное количество за последние 5 лет.

При этом сравнительно низкие темпы списания отслуживших вагонов привели к увеличению парка до рекордных 1,38 млн единиц подвижного состава (+4% г/г). Избыток подвижного состава на сети, по последней оценке ОАО «РЖД», составил 253 тыс. вагонов. В результате темпы грузовой работы падали. Монополия в этих условиях была вынуждена зачастую отказывать в согласовании заказ-нарядов на перевозку, что способствовало частичному перетоку грузовой базы – в основном контейнеров – на автотранспорт.

Для сокращения избытка подвижного состава ОАО «РЖД» решила ограничить выход новых вагонов на сеть прямо с заводов. Сначала – всего на несколько дней в октябре, а затем, в ноябре, уже на более продолжительный срок. После серии совещаний в Минтрансе, где вагоностроители жаловались

ОАО «РЖД» на то, что готовые вагоны приходится складировать на территории заводов уже в несколько ярусов, стороны договорились начать постепенный выпуск подвижного состава на сеть.

По оценке ОАО «РЖД» на конец второй декады декабря, на заводах находилось 5787 новых вагонов. Для сравнения: за весь октябрь российские предприятия совокупно выпустили 7012 грузовых вагонов. По последним данным участников рынка, подвижной состав действительно начал постепенно покидать территории производственных площадок.

Будущее

Опрошенные аналитики отказались прогнозировать динамику погрузки на 2025 г. В основном они ожидают, что описанные факторы продолжают влиять на перевозочный процесс, а санкции – на экспортную конъюнктуру по продукции из России. Положительный вклад в объемы перевозок могут внести новые большие инфраструктурные стройки. Негативно на выпуск продукции машиностроительными предприятиями в 2025 г. будут влиять высокие процентные ставки.

Источник: vedomosti.ru, 25.12.2024

В Париже прошла Генеральная ассамблея МСЖД

В Париже 13 декабря 2024 г. прошла 105-я Генеральная ассамблея Международного союза железных дорог (МСЖД), девизом которой стало повышение привлекательности железнодорожного транспорта посредством инновационного и устойчивого развития, региональной кооперации и стандартизации.

Одной из важнейших задач МСЖД считает развертывание перспективной цифровой системы железнодорожной радиосвязи FRMCS на основе стандарта 5G, которая призвана заменить устаревшие технологии на гибкие, масштабируемые решения для поддержки систем автоведения поездов, мониторинга состояния подвижного состава и инфраструктуры в реальном времени, а также новых пассажирских сервисов. В настоящее время завершается разработка спецификации версии 2 этой системы и подготовка к этапу Morgane2 полевых испытаний FRMCS на пяти обычных и высокоскоростных линиях в Испании, Германии, Нидерландах и Швеции.

Повышению привлекательности железнодорожного транспорта будет способствовать распространение открытой платформы бронирования мест и продаж билетов при оформлении поездки в смешанном сообщении (Open Sales and Distribution Model, OSDM).

В фокусе МСЖД остается совершенствование технической документации и поддержка эксплуатационной совместимости, осуществляемых в рамках стратегии стандартизации до 2030 г.

В части региональной кооперации особое внимание уделяется развитию железнодорожного транспорта на африканском континенте, в том числе проекту интегрированной сети ВСМ (AISHRN), реализуемому в рамках задач Африканского союза на период до 2063 г. (African Union's Agenda 2063). В Азиатско-Тихоокеанском регионе новые проекты ориентированы на инновации и повышение устойчивости транспорта. В Европе приоритетными являются цифровая трансформация, расширение сети ВСМ и организация продажи сквозных билетов для поездок с пересадками. Регионы Ближнего Востока и Латинской Америки расширяют участие в проектах МСЖД по внедрению инноваций и обмену опытом.

Площадкой МСЖД для демонстрации достижений, обмена мнениями и поиска решений станет 12-й Всемирный конгресс по высокоскоростному движению, который пройдет в Пекине в июле 2025 г.

Источник: zdmira.com, 20.12.2024

«Что-то пошло в корне не так»: голландская сеть должна подготовиться к «многолетним сбоям в работе», предупреждает генеральный директор ProRail

По словам генерального директора голландской железнодорожной компании ProRail, пассажиры железнодорожного транспорта в Нидерландах в ближайшие годы будут испытывать перебои в работе из-за путевых работ. Джон Воппен рассказал голландскому радио, что железнодорожные проекты в Нидерландах затягиваются, потому что поезда продолжают курсировать во время строительства, в то время как его компания также испытывает нехватку технического персонала.

Выступая на голландском радио-шоу Sven op 1, руководитель ProRail сказал, что в 2024 г. услуги были улучшены по сравнению с 2023 г. с точки зрения сбоев в работе. «Были некоторые неудобства для пассажиров, но все прошло лучше, чем в прошлом году. Затем мы запустили слишком много поездов во время работ».

Однако голландский железнодорожный менеджер по-прежнему сталкивается с острой нехваткой профессиональных механиков, поскольку он стремится обучать своих собственных механиков совместно с голландскими энергетическими компаниями. «Нам также придется повысить

производительность труда, инвестируя в цифровизацию и роботизацию», – сказал Д. Воппен.

Одним из последних достижений голландской железной дороги стало то, что ProRail смогла отменить ограничения скорости, введенные на своем ключевом маршруте HSL-South, высокоскоростной линии, которая соединяет Амстердам с бельгийской границей. Ограничение скорости в 120 км/ч было снижено до 80 км/ч на 5 из 10 участков линии после того, как были обнаружены трещины.

Но Д. Воппен подчеркнул, что, вероятно, потребуется еще много лет, прежде чем поезда смогут развивать скорость на маршруте до 300 км/ч. «Что-то пошло не так с высокоскоростным движением. Мосты и виадуки не рассчитаны на высокие скорости. Мы хотим это изменить, но это очень сложно».

В количественном выражении NS будет обслуживать 1600 поездов в неделю. В частности, был запущен Airport Sprinter, курсирующий каждые 7,5 мин. между Хофддорпом, аэропортом Схипхол и Центральным вокзалом Амстердама. Новые междугородные перевозки Amst будут осуществляться на высокоскоростной линии из Бреды и Роттердама в Лелистад и Амерсфорт, что обеспечит более быстрое и эффективное сообщение между ключевыми городами Нидерландов с помощью новейших поездов ICNG.

Для международных путешественников NS расширяет свои услуги по межграничным перевозкам. Новый поезд EuroCity Direct сократит время в пути на 45 мин. между Амстердам-Зюйд-вест и Брюссель-Зюйд-Миди, а также между Роттердамом и Брюсселем. NS и Deutsche Bahn запускают ежедневный прямой поезд ICE из Амстердама в Мюнхен. Кроме того, в новом расписании предусмотрены более частые междугородные рейсы между Амстердамом, Лейденом и Гаагой по вечерам в пятницу и субботу, а также десятиминутный экспресс-рейс, соединяющий Гаагу, Роттердам и Дордрехт.

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

Отмена ночных поездов в Барселону и Рим в Швейцарии может спровоцировать референдум

Почти 60 тыс. человек в Швейцарии подписали петицию о расширении движения ночных поездов. Это произошло после того, как швейцарское правительство решило сократить обещанное финансирование спальных поездов, которые могли бы обеспечить ночное сообщение с Барселоной и Римом. Этого ещё недостаточно, чтобы спровоцировать один из знаменитых

швейцарских референдумов, но вскоре это может стать решающим фактором после действий в швейцарском парламенте на этой неделе.

Швейцарская партия зеленых и экологическая организация «Умверкехр» 18 декабря подали петицию правительству Швейцарии с просьбой пересмотреть свое решение о прекращении финансирования ночных поездов. Документ, собравший 58640 подписей, призывает Федеральный совет страны сдержать свое обещание и оказать финансовую поддержку расширению ночных поездов и международного сообщения.

Финансирование таких услуг было предусмотрено швейцарским законом о выбросах CO₂, который является национальной основой для сокращения выбросов CO₂ как минимум на 50% к 2030 г. Это означало бы открытие прямого ночного железнодорожного сообщения между Швейцарией, Римом и Барселоной, о котором было объявлено ранее в этом году. Однако в сентябре правительство Швейцарии приняло решение сократить федеральное финансирование ночного железнодорожного сообщения, что означает прекращение дальнемагистральных рейсов.

«Зеленые» и «Умверкехр» заявили в пресс-релизе, что прежнее обязательство «не должно быть отменено». «58640 подписей менее чем за 3 месяца – это мощный сигнал Федеральному совету», – заявила Алин Треде, лидер парламентской фракции «Зеленых», подавая петицию.

Согласно швейцарскому законодательству, народная инициатива по внесению поправок в конституцию требует сбора 100 тыс. подписей в течение 18 месяцев, а это означает, что петиция «Зеленых» может вызвать голосование. Между тем, швейцарское законодательство также предусматривает возможность проведения необязательного референдума для оспаривания закона, принятого парламентом, если петиция наберет 50 тыс. подписей в течение 100 дней после ее официального опубликования. По сути, «Зеленые» уже на пути к тому, чтобы донести этот вопрос до широкой общественности.

Еще в сентябре Федеральное министерство транспорта заявило, что правительство полностью сократит финансирование услуг трансграничного общественного транспорта на общую сумму 30 млн швейцарских франков в год. В сообщениях говорится, что министр транспорта Альберт Рести распорядился, чтобы субсидии, которые должны были начаться в 2025 г. в рамках швейцарского закона о выбросах CO₂, вообще не выплачивались в рамках более широких мер жесткой экономии, направленных на ежегодную экономию миллиардов франков.

Недавно парламент Швейцарии всё же согласился финансировать новые железнодорожные перевозки на дальние расстояния за пределы Швейцарии на сумму 10 млн франков в год, но это на 20 млн меньше, чем планировалось изначально.

«Федеральный совет считает, что нецелесообразно выплачивать новые взносы только в течение 1 или 2 лет, а затем отменять их», – заявила представитель Федерального управления транспорта (FOT) Флоренс Пикте. «Речь идет о том, чтобы поддерживать преемственность, а не останавливаться на достигнутом».

По данным FOT, 12 ночных железнодорожных рейсов Швейцарии (Амстердам, Берлин, Гамбург, Кельн, Лейпциг, Дрезден, Прага, Грац, Вена, Будапешт, Любляна и Загреб) нерентабельны, поскольку требуют большего количества персонала и логистики, чем дневные рейсы. Ф.Пикте добавил, что «международное железнодорожное сообщение не является субсидируемой областью: SBB должен финансировать сам себя. До сих пор он никогда не получал взноса от Конфедерации на это предложение».

Австрийская компания ÖBB в прошлом месяце подтвердила, что запланированный ею рейс Nightjet между Цюрихом и Барселоной действительно пока не будет осуществляться из-за сокращения финансирования. «Наш швейцарский партнер SBB запросил рейс Nightjet между Цюрихом и Барселоной», – сказал представитель компании. «Поскольку финансирование этой услуги в Швейцарии не обеспечено, в настоящее время это сообщение не может быть обеспечено». Куда пойдут 10 млн, выделенных на трансграничное сообщение, ещё неизвестно, но, похоже, запланированные спальные маршруты не будут запущены в обозримом будущем, к большому огорчению швейцарцев, которые хотят пользоваться новыми услугами. «Население хочет, чтобы ночных поездов было больше», – сказал Михаэль Тонги, член Национального совета из Люцерна и эксперт по транспортной политике в Швейцарии. «Федеральный совет не может просто проигнорировать это пожелание. Мы, «Зеленые», продолжим кампанию за ночные поезда и мобильность, благоприятную для климата».

Источник: railtech.com, 19.12.2024 (англ. яз.)

Уход Башара Асада открывает путь для железнодорожного сообщения между Сирией и Турцией

Всего за год до начала гражданской войны в Сирии, Сирия и Турция проложили железнодорожную линию между сирийским Алеппо и турецким портом Мерсин. Она была закрыта более 12 лет, но сейчас Анкара рассматривает возможность возобновления её функционирования. Как грузовые, так и пассажирские железнодорожные перевозки вскоре могут начаться между двумя странами.

Сообщается, что турецкий участок 365-км линии уже подвергся инспекциям. Теперь новые сирийские власти должны разрешить ремонт этой части линии. Помимо Мерсина и Алеппо, предполагается, что железной дорогой будет соединен порт Искендерун. Кроме того, по сообщениям турецких СМИ, пассажиры из Килиса и Газиантепа также должны иметь возможность пользоваться железнодорожной линией.

Источник: railfreight.com, 20.12.2024 (англ. яз.)

Кыргызстан делает еще один шаг в направлении строительства SKU

Железная дорога Китай – Кыргызстан – Узбекистан (SKU) станет важной вехой в развитии евразийских перевозок. Правительство Кыргызстана недавно реклассифицировало более 44 гектаров земли, чтобы сделать ее пригодной для строительства новой линии.

Участок площадью 44,29 га находится недалеко от Джелалабада, недалеко от границы Кыргызстана с Узбекистаном. Большая его часть (36,55 га) – это орошаемые пахотные земли, 7,54 га засушливых земель и 0,2 га пашни. В настоящее время мэрии Джелалабада поручено изменить статус этой земли, чтобы обеспечить возможность строительства железной дороги.

Железнодорожная линия SKU протянется более чем на 450 км от Кашгара в Китае через перевал Торугарт на китайско-кыргызской границе до Андижана на востоке Узбекистана. Сообщается, что строительство новой инфраструктуры началось в октябре, и три страны-участницы создали совместное предприятие.

Однако остается один вопрос, касающийся стоимости такого проекта, оценки которого колеблются от 4,7 до 8 млрд долларов США. Известно лишь, что Китай возьмет на себя большую финансовую нагрузку, при этом 51% финансирования поступит из Пекина. Остальная сумма будет поровну распределена между Кыргызстаном и Узбекистаном.

Источник: railfreight.com, 20.12.2024 (англ. яз.)

VR отказываются от частных линий (Финляндия)

По историческим причинам, VR сохраняла за собой право на частные железнодорожные линии, но в декабре они будут переданы новой дочерней компании Raideinfra Oy и руководству Финского агентства транспортной инфраструктуры.

Частные железнодорожные линии – это линии, которые не находятся под контролем Финского агентства инфраструктуры и не являются частью государственной железнодорожной сети. В Финляндии Финское агентство инфраструктуры отвечает за техобслуживание, развитие и сохранность государственной железнодорожной сети. Владельцами частных линий являются, например, промышленные компании и порты.

VR Group Plc владеет в общей сложности примерно 60 км частных железнодорожных линий, что соответствует примерно 1% протяженности всей государственной железнодорожной сети. Частные железнодорожные линии в основном соединены с объектами депо, от владения которыми VR в настоящее время отказывается.

В декабре около 16 км частных линий VR будут переданы в собственность Финского агентства инфраструктуры. Эти пути расположены в непосредственной близости от государственной железнодорожной сети, управляемой Финским агентством инфраструктуры, и служат, среди прочего, для техобслуживания путей. Оставшиеся примерно 44 км будут переданы дочерней компании Raideinfra Oy, которую VR создаст в соответствии с регламентом.

В настоящее время Raideinfra Oy в основном будет владеть частными линиями, которые ведут, например, к объектам техобслуживания подвижного состава перед депо. Предполагается, что это решение будет временным, поскольку в долгосрочной перспективе VR вообще перестанет выступать в качестве владельца железнодорожной инфраструктуры.

VR всё больше сосредотачивается на своем основном бизнесе в качестве оператора пассажирских и грузовых перевозок. Собственность на железнодорожную инфраструктуру и управление поездами были разделены в 1995 г., когда была зарегистрирована компания VR. Отказ от частных железнодорожных линий является естественным продолжением этого процесса.

VR активно продвигает растущий, устойчивый и конкурентоспособный рынок железнодорожных перевозок в Финляндии. Ранее VR заявляла, что намерена отказаться от собственности на станции и депо, чтобы обеспечить нейтральную конкуренцию. VR также выставила на продажу излишки оборудования: локомотивы, пригодные для использования в дорожном движении, а также грузовые и пассажирские вагоны.

Источник: railfreight.com, 20.12.2024 (англ. яз.)

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Инвестпрограмма РЖД на 2025 год составит 890 млрд рублей

Объем инвестиций РЖД в будущем году составит около 890 млрд руб., сообщил «Ведомостям» представитель Минтранса. Инвестпрограмма госмонополии на 2024 г. была утверждена в объеме 1,275 трлн руб., размер ее фактического исполнения компания не раскрывала.

18 декабря о том, что инвестпрограмма РЖД утверждена, сообщил министр транспорта Роман Старовойт. «По пятилетке программа сверстана, но здесь нужно очень внимательно смотреть по следующему году, возможна корректировка в I квартале или полугодии», – сказал он ТАСС.

Осенью этого года РЖД оценивала минимальную инвестпрограмму на будущий год в 1,3 трлн руб., писал «Коммерсантъ». Приоритетами для вложений должны были стать поддержание инфраструктуры, продолжение расширения Восточного полигона железных дорог (БАМ и Транссиб) и ВСМ от Москвы до Санкт-Петербурга. В случае добавления к этим целям работ по неполному расширению подходов к портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов требовалось в общей сложности 1,65 трлн руб. Максимальный вариант инвестпрограммы, включающий все проекты развития компании, оценивался в 1,84 трлн руб.

Исходя из этих оценок РЖД предлагала несколько вариантов индексации грузового тарифа – на 19,1, 19,2 и 22,7% соответственно при условии его увеличения с 1 января 2025 г. Существовал также вариант с двухэтапной индексацией на 3,8% с 1 ноября 2024 г. и на 12,9% с 1 января 2025 г., но при его принятии возникал дефицит в 244 млрд руб.

В итоге правительство проиндексировало тариф на перевозку грузов по сети РЖД с 1 декабря этого года на 13,8%, еще на 11,6% выросли тарифы в плацкарте. Кроме того, с 1 января 2025 г. запланирована индексация тарифов на перевозку контейнеров и минерально-строительных грузов на 5%, а также на 10% – на порожний пробег универсальных вагонов (полувагон, крытый вагон, платформа).

Позднее начальник департамента корпоративных финансов РЖД Татьяна Орлова говорила, что по итогам рассмотрения в правительстве было решено снизить инвестпрограмму компании на 2025 г. «примерно на 40%» по сравнению с 2024 г. Она отмечала, что это окажет влияние как на деятельность самой РЖД, так и на смежные компании, но мероприятия по обеспечению безопасности перевозок будут реализованы в полном объеме.

Гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров называет принятое решение в части инвестпрограммы РЖД на будущий год «объективной реальностью» с учетом негативной динамики перевозок по сети и роста процентов по платежам компании. Погрузка на сети РЖД в январе – ноябре 2024 г., по данным самой компании, снизилась на 4,4% в годовом выражении до 1,08 млн т.

Высокий уровень долговой нагрузки вынуждает компанию оптимизировать инвестпрограмму и текущий вариант – не самое худшее решение, продолжает Бурмистров. «Важно, чтобы РЖД сохранила планы по обновлению подвижного состава. А что касается сокращения некоторого объема строительных и ремонтных работ, то это может даже помочь компании, так как разгрузит инфраструктуру, увеличив количество окон для движения», – отметил эксперт.

Сокращение инвестпрограммы РЖД – это вынужденная мера, считает партнер и сооснователь Rollingstock Agency Александр Поликарпов. Стоящие перед отраслью задачи развития требуют значительного объема финансовых средств, а собственные ресурсы перевозчика ограничены его доходами и накопленной долговой нагрузкой, отмечает он. По словам эксперта, в условиях текущей высокой ставки ЦБ и денежно-кредитной политики реализовывать дорогостоящие инвестпроекты за счет наращивания долгового портфеля – это путь к существенным рискам для финансовой устойчивости всей железнодорожной отрасли.

Из-за снижения инвестпрограммы РЖД развитие инфраструктуры отрасли замедлится, в том числе на наиболее востребованных направлениях, продолжает Поликарпов. Как следствие, железные дороги будут более сдержанно повышать провозную способность и снизится потенциальный объем вывоза грузов, поясняет он. Кроме того, по цепочке пойдет сокращение производства, доходов и инвестпрограмм у всех поставщиков железных дорог первого уровня и последующих, включая производителей подвижного состава и компонентов к ним, добавляет эксперт.

Источник: vedomosti.ru, 18.12.2024

РЖД продлили на 2025 год скидки на перевозку некоторых грузов

Российские железные дороги (РЖД) продлили на 2025 год скидки на перевозку ряда грузов, сообщается в официальном Telegram-канале холдинга.

«Правление РЖД продлило на 2025 год ранее введенные скидки на перевозку широкой номенклатуры грузов», – говорится в сообщении.

Так, продлена скидка до 50% на внутрироссийские перевозки грузов на короткие расстояния, скидка в размере 20% на перевозки минеральной воды и газированных напитков со станций Иркутск и Батарейная на подмосковную станцию Павшино, а также 17,5% на перевозки грузов на вагонах-транспортерах и 50% на их порожний пробег (продлена до конца 2027 года).

Помимо этого продолжают перевозиться со скидкой по РФ легковые автомобили в специализированных вагонах с Дальнего Востока на станции Московской железной дороги. В 2025 году размер скидки составит 16,4%.

«Также для привлечения дополнительных объемов грузов на железнодорожный транспорт компанией принят ряд других тарифных решений и обновлен пакет преференций на перевозку грузов в рефконтейнерах по широкому спектру направлений», – отметили в РЖД.

Источник: tass.ru, 20.12.2024

Минтранс рассматривает продление на лето скидки на железнодорожные билеты для школьников

Министерство транспорта РФ рассматривает продолжение в летнем сезоне 2025 года акции о предоставлении скидки в 50% на проезд в поездах дальнего следования для детей 10-17 лет. Об этом сообщил глава министерства Роман Старовойт.

«Во время летних каникул дети 10-17 лет могут ездить в поездах дальнего следования со скидкой в 50%. В этом году число ребят, воспользовавшихся этой льготой, выросло на 7%, до более 3,5 млн человек. Сейчас мы рассматриваем вопрос о продолжении акции в летнем сезоне 2025 года», – сказал он.

Как отметил Старовойт, на постоянной основе учащиеся образовательных учреждений с 1 сентября по 31 мая имеют право на скидку в 50% в различных типах вагонов дальнего следования.

«В рамках «Года семьи» в 2024 году действует акция РЖД «Путешествуй с детьми». При оформлении единого заказа на проезд в купе взрослых и детей до 17 лет включительно предоставляется скидка 15%. Ожидаем, что по итогам года ей воспользуются почти 436 тыс. человек», – добавил глава Минтранса.

Старовойт отметил, что для семей с тремя и более детьми по программе «РЖД бонус» действует скидка в 15% на проезд в купе. По итогам текущего года со скидкой будет перевезено почти 100 тыс. человек, что на 12% выше уровня 2023 года. Акция «Большая семья» (со скидкой 15%) продолжится и в следующем году.

«3,8 млн детей воспользовались возможностью проезда на железнодорожном транспорте со скидкой в рамках всех действующих акций», – заключил министр.

Об инициативе Минтранса

Ранее замминистра транспорта РФ Алексей Шило сообщил, что министерство выступает за введение круглогодичной скидки в размере 50% в поездах дальнего следования для детей в возрасте от 10 до 17 лет включительно. Он отмечал, что подготовлен проект постановления правительства РФ, который предусматривает предоставление такой круглогодичной скидки.

Минтранс РФ сейчас обсуждает эту инициативу с профильными министерствами.

Источник: tass.ru, 19.12.2024

Андрей Кропоткин: утвердили льготы на проезд студентам и школьникам

В 2025 г. калининградские студенты и школьники вновь смогут ездить на пригородных электричках за полцены. Как сообщил глава регионального Законодательного Собрания Андрей Кропоткин, парламентарии поддержали продление льгот на проезд по железным дорогам региона для молодежи. Вопрос обсуждался в ходе рассмотрения в окончательном чтении регионального бюджета на 2025 г. и двухлетнюю перспективу.

Глава калининградского парламента подчеркнул, что такая поддержка молодежи действует не во всех российских муниципалитетах. Право на проезд в пригородных электричках с 50%-ной скидкой калининградская молодежь впервые получила в 2013 г. А с 1 января 2022 г. эту льготу сделали круглогодичной, без перерыва на время каникул.

В областном бюджете Минфин на компенсацию части потерь в доходах перевозчика АО «Калининградская пригородная пассажирская компания» в 2025 г. предусмотрел 33,535 млн руб. В следующие два года сумма вырастет до 34,9 и 36,3 млн руб. соответственно.

К слову, число получателей скидок на проезд в железнодорожном транспорте с каждым годом также становится больше. Если в 2022 г. льготой воспользовались 373,3 тыс чел, то годом позже этот показатель увеличился до 442,3 тыс чел. За 9 месяцев 2024 г. за полцены по железным дорогам региона проехали 537,3 тыс. студентов и школьников.

Напомним, для приобретения льготного билета в пригородных поездах студентам необходимо предоставить студенческий билет (билет учащегося) очной формы обучения, школьникам – справку учащегося.

Как писал РБК Калининград, решение сделать льготный проезд для школьников и студентов в областных автобусах без перерыва на время каникул принял губернатор Калининградской области по итогам прямой линии с жителями региона. Для введения такой меры поддержки необходимо было внести соответствующие правки в областные законы.

Источник: kaliningrad.rbc.ru, 23.12.2024

В Северной Осетии для учащихся введут льготы на проезд в электричке

Власти Северной Осетии введут льготы для школьников и студентов на проезд в поездах пригородного сообщения. Об этом сообщили в пресс-службе главы и правительства республики по итогам заседания кабмина.

«Кабинет министров утвердил льготы по тарифам на проезд учащихся в поездах пригородного сообщения. Так, стоимость проезда для школьников и студентов на электричке из Владикавказа в Беслан снизится с 27 рублей до 13 рублей, из Владикавказа в Эльхотово – с 68 рублей до 34 рублей», – говорится в сообщении.

Как отметил премьер-министр республики Борис Джанаев, льготный проезд снизит финансовую нагрузку на молодых людей и их родителей. «Это важная инициатива, направленная, в первую очередь, на поддержку семей с детьми», – сказал премьер.

Источник: tass.ru, 23.12.2024

В Кабмине подписали все финансовые соглашения проекта ВСМ Москва – Петербург

Все финансовые соглашения проекта высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург подписаны, сообщается в официальном Telegram-канале правительства РФ.

«Все финансовые соглашения проекта ВСМ Москва – Санкт-Петербург подписаны», – говорится в сообщении.

Как сообщили в Минтрансе РФ, 20 декабря состоялось финансовое закрытие проекта первой в России ВСМ Москва – Петербург. В подписании документов были задействованы основные участники масштабного проекта.

«В присутствии главы Минтранса Романа Старовойта подписаны акционерное соглашение, прямое соглашение, кредитное соглашение и договор об организации перевозки. Все документы взаимоувязаны. Соглашения определили объем долгосрочных обязательств участников проекта, в том числе распределение рисков», – отметили в министерстве.

Ранее сообщалось, что внебюджетные инвестиции в проект составят 1,788 трлн рублей. Сбербанк выступил организатором двух синдицированных кредитов на строительство инфраструктуры и финансирование приобретения высокоскоростного подвижного состава. Также в состав синдиката банков вошли ВТБ, Совкомбанк и другие финансовые организации. Банк ВТБ профинансирует строительство ВСМ на сумму более 400 млрд рублей в рамках участия в синдикате банков.

Источник: tass.ru, 23.12.2024

Включение Грозного и Махачкалы в ВСМ удвоит стоимость проекта до 8-12 трлн руб. – эксперт

Включение Грозного и Махачкалы в высокоскоростную железнодорожную магистраль (ВСМ) Москва-Адлер увеличит пассажиропоток по всему маршруту трассы, но стоимость проекта увеличится в два раза – до 8-12 трлн руб, прокомментировал РИА Новости президент российского Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры Павел Иванкин.

Президент России Владимир Путин в четверг на прямой линии, совмещенной с пресс-конференцией, назвал включение Грозного и Махачкалы в высокоскоростную железнодорожную магистраль (ВСМ) Москва – Адлер хорошей идеей. Он добавил, что об этом надо подумать на следующем этапе.

«Включение Грозного и Махачкалы в маршрут ВСМ Москва – Адлер увеличит пассажиропоток по всему маршруту ВСМ, повысит мобильность населения Дагестана и Чечни. При этом стоимость ВСМ увеличится в два раза», – говорит Иванкин.

Северный Кавказ, пояснил он, это горный регион и прокладка ВСМ потребует строительства эстакад и тоннелей, что значительно увеличит стоимость.

«Да, и протяженность самой магистрали увеличиться на 90% к проектируемой. Стоимость ВСМ с учетом Дагестана и Чечни составит от 8 до 12 триллионов рублей с учетом выкупа земель», – считает эксперт.

Высокоскоростной считается специализированная электрифицированная двухпутная железнодорожная линия для эксплуатации поездов со скоростями от 200 до 400 километров в час. Пока в России таких дорог нет. Пилотным проектом станет ВСМ между Москвой и Санкт-Петербургом. Затем планируется строительство таких дорог из столицы в Екатеринбург, Адлер, Минск и Рязань.

Время в пути по ВСМ из Москвы до Адлера должно сократиться в 3 раза по сравнению с нынешним и составит 7 часов 50 минут. Этой трассе потребуется 107 поездов, следовало из презентации, с которой летом ознакомилась РИА Новости. Сейчас самое быстрое время в пути на поезде между Москвой и Адлером составляет 23 часа 14 минут.

Речь идет о железнодорожной линии Москва – Воронеж – Ростов-на-Дону – Адлер. Протяженность дороги составит 1,54 тысячи километров. Поезда будут развивать скорость до 400 километров в час. Пассажиропоток по ВСМ ожидается на уровне 17,2 миллиона пассажиров в год против нынешних 7,4 миллиона человек.

Путин одобрил строительство пяти ВСМ. РЖД в марте 2024 года показывали очередность их строительства. Так, после высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург планируется строительство таких дорог из столицы в Екатеринбург, затем в Адлер, потом в Минск и после в Рязань. Путин также предлагал подумать и о включении в систему ВСМ Луганска и Донецка.

Источник: Iprime.ru, 19.12.2024

Италия: FS Group планирует реализовать четырехлетний инвестиционный план на сумму 100 млрд евро

Итальянская государственная железнодорожная компания FS Group объявила о масштабном инвестиционном плане в размере 100 млрд евро на период 2025-2029 гг. Около 62% этой суммы, или более 60 млрд евро, приходится на железнодорожную сеть, при этом приоритетным направлением является расширение высокоскоростных железных дорог.

Генеральный директор FS Стефано Антонио Доннарумма, а также министр транспорта Маттео Сальвини и председатель правления FS объявили в начале декабря в Риме, что масштабное финансирование направлено на запуск новых высокоскоростных линий, которые соединят ранее недостаточно обслуживаемые районы и увеличат охват населения на 30%.

Ожидается, что к 2029 г. FS Group значительно вырастет и будет приносить больше прибыли по всем направлениям: годовой доход, по прогнозам, превысит 20 млрд евро, а основная прибыль превысит 3,5 млрд евро. Ожидается, что чистая прибыль превысит 500 млн евро.

Стратегический план на 2025-2029 гг. предусматривает выделение более 60 млрд евро на модернизацию и расширение железнодорожной сети, а на дорожную инфраструктуру в течение следующих 10 лет будет выделено 40 млрд евро. FS добавляет, что к 2026 г. 25 млрд евро из Национального плана восстановления и повышения устойчивости (PNRR) будут инвестированы в модернизацию железнодорожной инфраструктуры с использованием передовых технологий, таких как Европейская система управления железнодорожным движением (ERTMS).

Стратегический план FS также включает в себя более широкие инициативы по стимулированию долгосрочного роста, такие как новая модель RAB-финансирования для привлечения частных инвестиций, создание новой компании, специализирующейся на международном развитии, и партнерские отношения для поддержки мультимодальных перевозок.

Некоторые из ключевых инвестиций включают ввод в эксплуатацию 46 новых высокоскоростных поездов Frecciarossa 1000 для увеличения пропускной способности, добавление 145 региональных поездов и более 1260 автобусов с низким выбросом CO₂, развертывание ERTMS со 100% покрытием базовой сети к 2040 г.

Источник: railtech.com, 20.12.2024 (англ. яз.)

ЕБРР предоставляет Украинским железным дорогам кредит в размере 180 млн евро

Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) предоставляет Украинским железным дорогам (UZ) кредит в размере 180 млн евро на установку малогабаритных генераторов на объектах по всей стране с целью смягчения масштабной нехватки электроэнергии, которую Украина ожидает этой зимой.

Заем позволит профинансировать поставку и установку до 270 МВт децентрализованных малогабаритных газовых электростанций на отдельных существующих объектах UZ по всей Украине, что поможет решить проблему дефицита электроэнергии и обеспечить бесперебойное энергоснабжение населения и предприятий Украины. Этот проект, общая стоимость которого составит 248 млн евро, повысит устойчивость энергетической системы.

Кредит ЕБРР будет софинансироваться за счет параллельного инвестиционного гранта в размере до 12 млн евро от Соединенного Королевства и инвестиционного гранта в размере до 56 млн евро от многостороннего или двустороннего международного донора.

Являясь ведущим поставщиком климатического финансирования, ЕБРР работает с Украиной в долгосрочной перспективе, чтобы перейти к будущему, основанному на возобновляемых источниках энергии, как только позволят условия. Небольшие газовые двигатели, которые будут установлены в рамках этого проекта, и другие подобные им впоследствии могут быть перепрофилированы, чтобы сбалансировать периодическую выработку энергии за счет солнечной и ветровой энергии.

ЕБРР, который работает в Украине более трех десятилетий, предоставил стране более 5 млрд евро с момента начала СВО в 2022 г. Он инвестирует в поддержку энергетической безопасности, жизненно важной инфраструктуры, продовольственной безопасности, торговли и частного сектора.

Источник: railwaypro.com, 20.12.2024 (англ. яз.)

ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ

Мишустин дал старт вводу новой электросетевой инфраструктуры «Россетей»

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин дал старт вводу шести из семи ключевых объектов электроснабжения второго этапа расширения Восточного полигона железных дорог. Церемония проходила в формате видео-конференц-связи.

«Сегодняшнее событие важно для всей страны», – заметил премьер, подчеркнув, что в начале года завершился первый этап расширения электроснабжения Восточного полигона РЖД. «Сегодня мы вводим в эксплуатацию основные объекты уже второго этапа этого крупнейшего проекта в электросетевом комплексе России за последние десятилетия», – добавил глава кабинета.

Мишустин подчеркнул, что благодаря этому проекту Байкало-Амурская и Транссибирская магистрали «получат дополнительную мощность для решения поставленной президентом задачи по увеличению объема грузоперевозок, вырастут и надежность электроснабжения, и возможности для технологического присоединения в республиках Бурятия и Саха (Якутия), Иркутской и Амурской областях, Забайкальском и Хабаровском краях, где

ключевыми потребителями станут предприятия химической, угольной, нефте- и газодобывающей отраслей, а также экспортные нефтепроводы».

Обращаясь к участникам возведения объектов, Мишустин отметил, что ими проведена огромная работа. «В мире подобных проектов не так много. В сложнейших условиях вы преодолели десятки рек и снежных гор, тайгу, болота, строили там, где землетрясения бывают под 8 баллов. При этом монтировать приходилось сложнейшее оборудование и самые современные технологические системы. Но главное – все объекты реализованы почти полностью с использованием передовых, именно отечественных решений, что, конечно, позволяет лучше ими управлять в процессе эксплуатации, проще обсуживать», – сказал премьер. По его мнению, полученный опыт будет востребован в новых масштабных проектах.

Об объектах

Как пояснили в пресс-службе правительства, эти объекты также повысят надежность электроснабжения действующих потребителей и создадут возможности для технологического присоединения потребителей в Бурятии и Якутии, Иркутской и Амурской областях, Забайкальском и Хабаровском краях. В числе ключевых промышленных объектов – Ковыктинское газоконденсатное месторождение, месторождения золота (Сухой Лог, Чертово Корыто, Светловское, Таборное, рудник «Соловьевский»), третья очередь Иркутского завода полимеров, угольные месторождения (Сыллахское месторождение и «Инаглинский ГОК»). Также обеспечены условия для увеличения мощности присоединения экспортной трубопроводной системы «Восточная Сибирь – Тихий океан».

В пресс-службе российского премьера также добавили, что новая электросетевая инфраструктура ПАО «Россети» является ключевой для выполнения поручения президента по объединению энергосистем Дальнего Востока и Сибири.

Мероприятия по электроснабжению расширения Восточного полигона железных дорог реализуются во исполнение майского указа президента 2018 года о национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации до 2024 года и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, утвержденного распоряжением правительства в 2018 году.

Источник: tass.ru, 18.12.2024

Открыли движение по путепроводной развязке на перегоне Волочаевка-1 – пост Тунгусский в Еврейской автономной области

Новую инфраструктуру построили на стыке Транссиба с БАМом. Теперь поезда, проходящие по этому участку, могут следовать без остановок.

Разноуровневая развязка существенно повысит пропускную способность на этом участке.

Для этого железнодорожники:

- уложили 4 км пути;
- возвели мост длиной более 100 м;
- подняли земляное полотно на высоту до 12 м;
- переработали более 420 тыс. м³ грунта.

Сейчас на объекте продолжаем строительство новой пассажирской платформы для пригородных поездов.

Когда завершатся все работы на перегоне, в реки Дальнего Востока будут выпущены более 8,3 тыс. мальков кеты и почти 8 тыс. молоди осетровых видов рыб.

Источник: interfax.ru, 23.12.2024

Открыли движение по второму пути на перегоне БАМа Ния – Таковка в Иркутской области

Новая инфраструктура построена с учетом сложнейших климатических условий: зимой грунт промерзает, а летом подтапливается.

Чтобы обезопасить железную дорогу, строители возвели 3 моста и проложили 8 водопропускных труб.

Всего в ходе работ уложили 10,8 км пути и 3 стрелочных перевода, протянули 54 км линий автоблокировки и связи.

Завершение модернизации линии Лена – Таксимо, на которой находится перегон Ния – Таковка, повысит её провозную способность к концу 2024 года до 51,2 млн тонн.

Источник: transportrussia.ru, 24.12.2024

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

Кабмин поддержал соглашение с Баку о перевозках через коридор «Север-Юг»

Правительство РФ одобрило проект соглашения между Москвой и Баку о совместном развитии транзитных грузовых перевозок по международному транспортному коридору (МТК) «Север-Юг». Это следует из распоряжения, подписанного премьер-министром РФ Михаилом Мишустиним.

В документе указано, что цель соглашения заключается в «повышении эффективности транспортных связей и увеличении потенциала западного маршрута МТК «Север-Юг».

РФ и Азербайджан будут обеспечивать свободное перемещение грузов по своим территориям при транзитных перевозках с учетом требований документа и законодательства двух стран. Правила таможенного контроля будут опираться как на соглашение с законодательством, так и на международные договоры, в которых участвуют Москва и Баку.

Документ также устанавливает гарантированный объем грузов, который должен быть перевезен из РФ в Азербайджан ежегодно после обновления железнодорожной инфраструктуры. С 1 января 2028 года он составит минимум 5 млн тонн, а после принятия соответствующего решения вырастет до 15 млн тонн каждый год.

Если Россия за год не перевезла заявленный объем грузов, РЖД будет обязана выплатить компенсацию ЗАО «Азербайджанские железные дороги». Если Баку откажется принять груз в необходимом объеме, выплату получит российская компания.

Источник: tass.ru, 18.12.2024

Развитие МТК «Север-Юг» в Азербайджане потребует 571 млн долларов

Правительство РФ одобрило проект соглашения между Россией и Азербайджаном о совместном развитии транзитных перевозок по западной ветке Международного транспортного коридора «Север-Юг». На первом этапе документом предусмотрены инвестиции в реконструкцию железных дорог и транспортных объектов на территории Азербайджана объемом 571 млн долл. США.

Из документа следует, что Азербайджан обязуется не позднее 31 декабря 2027 г. завершить первый этап модернизации своей железнодорожной инфраструктуры с выходом на провозную способность не менее 5 млн тонн грузов в год. Для этих целей будут построены новая станция Ямала-2, модернизирована станция Алят Новая и участок железной дороги от Османды до Гасымлы. Кроме того, азербайджанская сторона построит новую железнодорожную ветку от Гасымлы до приграничной Астары, а также второй путь с шириной колеи 1520 мм до станции Астара на территории Ирана. Для эксплуатации железнодорожных линий предусмотрена покупка 14 новых тепловозов (11 магистральных и 3 маневровых).

Необходимые 571 млн долл. азербайджанская сторона инвестирует самостоятельно. Однако, после завершения всех работ соглашением предусмотрена компенсация этих средств за счет перевозок грузов по обновленной инфраструктуре. Предоставить эти грузы обязуется российская сторона: на первом этапе (с 1 января 2028 г.) их объем составит не менее 5 млн тонн грузов в год, а на втором этапе развития инфраструктуры Азербайджана – 15 млн тонн грузов в год. Сроки и мероприятия второго этапа развития западного маршрута МТК «Север-Юг» стороны будут обсуждать позднее, говорится в проекте межгосударственного соглашения.

МТК «Север-Юг» – мультимодальный маршрут протяженностью 7,2 тыс. км из Санкт-Петербурга до индийского порта Мумбаи. Наряду с западным сухопутным маршрутом, проходящим через территорию России, Азербайджана и Ирана по западному побережью Каспийского моря, в состав МТК «Север-Юг» также входят восточный (через территорию Казахстана, Туркменистана и Ирана) и транскаспийский (с использованием морских портов прикаспийских государств). Ожидается, что к 2030 г. грузопоток по всем трем веткам коридора превысит 40 млн тонн.

Источник: infranews.ru, 19.12.2024

Перевозки по МТК «Север-Юг» могут вырасти до 5,5 млн тонн

Объемы перевозок по МТК «Север-Юг» в сообщении между Россией и Индией к 2030 г. могут составить 5,5 млн т, а сам коридор – стать ключевым элементом единого транспортно-логистического каркаса Евразии. По данным Центра междисциплинарных исследований Института государственного и муниципального управления НИУ ВШЭ (ИГМУ), темпы роста грузооборота на МТК «Север-Юг» за 9 мес 2024 г. составили 127% по сравнению с аналогичным периодом 2023 г. Об этом сообщил директор центра

М. Р. Зембатов в ходе дискуссии «Мультимодальные перевозки: как эффективно выстроить логистику?» на площадке XXII Международной конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство», которую организовал журнал «РЖД-Партнер».

Однако, несмотря на открывающиеся перспективы развития этого коридора, его потенциал пока еще не реализован по ряду причин, в том числе из-за имеющихся проблем в транспортно-логистической сфере РФ. Одна из которых – высокая доля транспортных издержек в ВВП страны, равная, по данным НИУ ВШЭ (ИГМУ), в среднем 14,2%, что примерно в 2 раза выше, чем в развитых странах, где они составляют от 6 до 9%. В то же время среднемировой показатель оценивается в 11,7%, а в Индии он сопоставим с российским и составляет 12-14%.

Перспективным направлением развития МТК «Север-Юг», по мнению НИУ ВШЭ (ИГМУ), представляется выход на восточное побережье Африки через Порт-Судан, что может быть осуществимо, если на территории Саудовской Аравии, Омана и ОАЭ приступят к реализации проекта Трансаравийской железной дороги, которая станет связующим звеном между тремя континентами – Азией, Африкой и Европой. Восточным ответвлением этого коридора может стать железная дорога на территории Пакистана (провинция Белуджистан) Кветта – Тафтан, что позволило бы соединить линии колеи 1676 мм в Индии и 1435 мм в Иране.

Источник: zdmira.com, 24.12.2024

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА

Китай принял первый сборный груз из Петербурга

Сборный груз, организованный Петербургским Центром поддержки экспорта, доставили из Санкт-Петербурга в Китай. За границу отправили полиэстровую сетку и кофе, сообщили в пресс-службе комитета по промышленной политике, инновациям и торговле.

Груз покинул Северную столицу в ноябре и прибыл в Шанхай спустя 45 дней. Центр поддержки экспорта взял на себя расходы на транспортировку, хранение, доставку и таможенное оформление. В этом заключается суть региональной программы «Сборные грузы». Центр осуществляет перевозку продукции разных производителей, сокращая расходы для каждой компании.

В следующем году географию программы намерены расширить за счет отправки контейнеров в другие страны. Тем самым петербургские организации смогут расширить свои экспортные горизонты.

Источник: kommersant.ru, 20.12.2024

РЖД за 11 месяцев нарастили грузоперевозки через погранпереходы с КНР на 14,1%

«Российские железные дороги» (РЖД) перевезли 37,5 млн тонн грузов в экспортно-импортном сообщении через железнодорожные погранпереходы с Китаем в январе – ноябре 2024 года, что на 14,1% больше, чем за аналогичный период 2023 года. Об этом сообщается в официальном Telegram-канале РЖД.

«Через погранпереходы с КНР в январе – ноябре перевезли 37,5 млн тонн грузов в экспортно-импортном сообщении. Это на 14,1% больше, чем за аналогичный период 2023 года», – сказано в сообщении.

При этом на экспорт за 11 месяцев 2024 года отправлено 35,1 млн тонн грузов (+15,7%).

Источник: tass.ru, 23.12.2024

Российский экспорт угля в декабре может восстановиться до прошлогодних объемов – эксперты

Декабрьский экспорт российского угля может вернуться к прошлогодним объемам в 17,1 млн тонн, так, за полмесяца в портах РФ было погружено 6,8 млн тонн угля, что на 7% больше показателя соответствующего периода ноября, говорится в обзоре Центра ценовых индексов (ЦЦИ).

Отмечается, что экспорт российского угля в ноябре составил 16 млн тонн, что в суточном выражении примерно соответствует октябрьским объемам, но на 6% ниже уровня ноября 2023 г. При этом по итогам 11 месяцев экспорт российского угля сократился на 9% год к году, до 180 млн тонн, что является минимумом с 2020 г., уточняется в исследовании.

«Основной тренд последних месяцев в динамике экспорта – падение экспорта угля из портов Запада и рост поставок на Восточный полигон», – говорится в обзоре ЦЦИ.

Соотношение между объемами экспорта энергетического и металлургического угля в ноябре осталось на октябрьском уровне. При этом экспорт энергетического угля в ноябре составил 13 млн тонн, а отгрузки

металлургических марок уже 4 месяца держатся на минимальных отметках от 3 до 3,1 млн тонн.

Российские угольные предприятия на фоне санкций столкнулись с потерей рынков, увеличением затрат и ростом логистических расходов, сообщил губернатор Кузбасса. В результате, по данным Росстата, угольщики в 2024 г. впервые с ковидного 2020 г. начали демонстрировать сальдированный убыток. Добыча угля в текущем году также преимущественно снижалась – примерно на 1,7% к уровню прошлого года, следует из данных Росстата.

Для разрешения накопившихся сложностей с вывозом угля на восток, который и так традиционно загружен, Минэнерго в октябре выступило за заключение соглашений о вывозе продукции на 2025 г. между ОАО «РЖД» и угольными регионами, а также предложило создать новые соглашения на Северо-Запад и Юг. Но сам холдинг готов на соглашения только с Кузбассом. Для поддержки угольной отрасли правительство досрочно отменило все курсовые экспортные пошлины.

Источник: Iprime.ru, 24.12.2024

FESCO фиксирует рост контейнерного рынка РФ за 11 месяцев на 5,8%

Контейнерный рынок России в январе-ноябре 2024 г. увеличился на 5,8% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 6 млн TEU, сообщает транспортная группа FESCO.

По данным аналитиков группы, импорт вырос на 5%, до 2,587 млн TEU, экспорт – также на 5%, до 1,607 млн TEU, внутренние перевозки – на 4%, до 1,249 млн TEU, транзитные перевозки – на 20%, до 559 тыс. TEU.

За отчетный период экспорт через порты Дальнего Востока снизился на 24%, при этом экспортные контейнерные отправки через порты Северо-Запада России выросли на 43%, через порт Новороссийск – на 26%. Импортные перевозки через российские дальневосточные порты выросли на 12%, через порты Северо-Запада – на 26%, через порт Новороссийск – на 1%.

По данным FESCO, по итогам ноября 2024 г. объем контейнерного рынка относительно ноября 2023 г. практически не изменился и составил 536 тыс. TEU (рост 0,2%). За прошедший месяц наблюдалось снижение перевозок по внутренним и транзитным направлениям на фоне роста импортных потоков относительно октября 2024 г., которые переориентировались на порты Северо-Запада, отмечают в компании.

Контейнерный рынок России включает в себя внешнеторговый и транзитный контейнерооборот портов РФ и сухопутных переходов на сети

ОАО «РЖД», внутрироссийские перевозки контейнеров по сети РЖД и каботажные перевозки.

Транспортная группа FESCO (головная компания ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (МОЕХ: FESH), ДВМП) владеет активами в сфере портового, железнодорожного и интегрированного логистического бизнеса. FESCO принадлежит «Владивостокский морской торговый порт» (МОЕХ: VMTP), интермодальный оператор «Феско интегрированный транспорт», оператор рефрижераторных контейнеров «Дальрефттранс», а также компании «Трансгарант» и «Феско Транс».

Группа управляет терминальными комплексами в Новосибирске, Хабаровске, Томске и Владивостоке. В управлении находится парк контейнеров более 180 тыс. TEU, почти 15 тыс. фитинговых платформ. Флот группы включает более 30 судов, эксплуатируемых преимущественно на собственных морских линиях. В ноябре 2023 г. контрольный пакет акций ДВМП (92,5%) указом президента РФ передан госкорпорации «Росатом».

Источник: interfax.ru, 24.12.2024

Логистика на рельсах: изменения в железнодорожных перевозках в 2025 году

Какие проблемы железнодорожной отрасли повлияют на бизнес, как изменятся тарифы и как адаптироваться к ситуации – в интервью с Сергеем Левченко, экспертом компании Tablogix.

Сергей, расскажите о ситуации с перевозками грузов по железной дороге.

Сергей Левченко: За первые восемь месяцев 2024 года объем грузоперевозок сократился на 4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Снижение наблюдается как в сегменте внутренних перевозок, так и международных. Компании стали больше использовать автотранспорт.

Какие причины способствуют перераспределению грузов на автотранспорт?

С.Л.: Во-первых, это новые дороги и улучшение их качества. За последние десять лет дальность грузовых перевозок автотранспортом увеличилась в 2,5 раза. Во-вторых, конкуренция по расстояниям. Ранее считалось, что автотранспорт может конкурировать с железной дорогой только на расстояниях до 1000 км. Однако сейчас автоперевозки становятся выгодными даже на расстояниях до 2000-5000 км.

Какие еще факторы влияют на выбор автотранспорта вместо железнодорожных перевозок?

С.Л.: Снижение числа грузоотправителей, использующих железнодорожные перевозки. Это связано с недостаточной гибкостью и высокими тарифами на железнодорожные перевозки. Нарушение сроков доставки по железной дороге также является значительным фактором. Клиенты зачастую предпочитают более быстрые и надежные автоперевозки. Статистика и тенденции подтверждают этот переход. За первые семь месяцев 2024 года объем грузоперевозок автотранспортом увеличился на 9,6%, в то время как перевозки железнодорожным транспортом снизились на 3,45%. Прогнозируется, что к 2030 году доля грузов, перевозимых автотранспортом, может вырасти до 11%.

Сергей, как, по вашим прогнозам, изменится ситуация с железнодорожными перевозками для грузовладельцев в 2025 году?

С.Л.: Серьезные изменения связаны с ростом тарифов. С 1 декабря 2024 года они уже выросли на 13,8%. Особенно это затронет компании, которые активно используют железнодорожные перевозки для регулярных поставок.

Почему именно на 13,8%?

С.Л.: В тариф включили целевые надбавки: 1,5% на корректировку налогового законодательства, 7% на капитальный ремонт инфраструктуры, 1% на обеспечение транспортной безопасности.

Чем вызвано решение ввести целевые надбавки и повысить тарифы на железнодорожные перевозки?

С.Л.: Во-первых, это инвестиционная программа ОАО «РЖД». Компания планирует вложить значительные средства в развитие железнодорожной инфраструктуры, что требует дополнительных финансовых ресурсов. В 2024 году объем инвестиций составит около 1,275 трлн рублей.

Во-вторых, как я уже говорил в последние годы наблюдается снижение объемов железнодорожных грузоперевозок, что негативно сказывается на финансовых показателях компании. Повышение тарифов должно помочь компенсировать эти потери. Кроме того, для некоторых категорий грузов, таких как уголь, отменили льготные коэффициенты.

Следующий фактор – изменение метода индексации тарифов. Ранее индексация производилась на основе потребительской инфляции, теперь же планируется переход на промышленную инфляцию, что также может повлиять на уровень тарифов.

Наконец, увеличение затрат на эксплуатацию, связанное с ростом цен на топливо и материалы, также объясняет повышение тарифов для поддержания финансовой устойчивости РЖД.

Какие инфраструктурные проблемы остаются самыми острыми?

С.Л.: Главная проблема – перегруженность инфраструктуры на Дальнем Востоке. Отдают приоритет углю, нефтепродуктам и военным грузам. В результате коммерческие перевозки уходят на второй план.

Добавьте сюда постоянные конвенции – ограничения на отправку грузов в определенные регионы. Все это тормозит работу и вызывает накопление грузов на терминалах. В результате компаниям все сложнее прогнозировать сроки доставки и выполнять обязательства перед клиентами.

Как бизнес может адаптироваться к таким условиям?

С.Л.: Необходимо переходить на гибкие схемы и цифровые технологии, чтобы минимизировать издержки и избежать простоев. Вот что можно делать уже сейчас:

1. Диверсифицировать маршруты. Комбинируйте железнодорожные перевозки с морскими и автомобильными. Это поможет снизить зависимость от перегруженных направлений.

2. Долгосрочные контракты с фиксированными тарифами. Это защитит от резких скачков цен.

3. Цифровизация процессов. Инвестируйте в системы отслеживания грузов и аналитику. Это поможет оперативно реагировать на изменения и оптимизировать маршруты.

Как цифровизация поможет справиться с этими вызовами?

С.Л.: Вот несколько примеров. Системы мониторинга в реальном времени позволяют отслеживать движение грузов и сразу видеть, где возникают задержки. Аналитические платформы помогают прогнозировать проблемы и находить оптимальные маршруты. Автоматизация документооборота сокращает время на оформление перевозок.

Какие перспективы у железнодорожной логистики на ближайшие годы?

С.Л.: Несмотря на текущие сложности, перспективы есть. РЖД планирует увеличить пропускную способность до 2030 года. Инфраструктура будет постепенно улучшаться, особенно на Восточном полигоне. Но нужно быть готовым к тому, что изменения не будут быстрыми. Пока модернизация идет, надо повышать эффективность уже в текущих условиях.

«Гибкость, цифровизация и продуманные стратегии помогут компаниям пережить этот период и выйти на новый уровень эффективности».

Ключевые выводы для владельцев бизнеса:

1. Тарифы на железнодорожные перевозки выросли с 1 декабря на 13,8% – готовьтесь к увеличению затрат.

2. Диверсифицируйте маршруты – используйте мультимодальные перевозки.

3. Внедряйте цифровые решения для контроля и оптимизации логистики.

4. Фиксируйте тарифы через долгосрочные контракты.

Источник: companies.rbc.ru, 19.12.2024

«Байкал Сервис» отметил 30-летие работы на рынке грузоперевозок

Транспортная компания «Байкал Сервис» – один из ведущих отечественных перевозчиков сборных грузов.

Сегодня компания обеспечивает быструю и удобную доставку грузов по России и ближнему зарубежью (Республика Беларусь, Казахстан и Кыргызстан). Компании доверяют более 3,5 млн клиентов.

За первые 10 лет клиентская база компании выросла в пять тысяч раз – с 50 до 250 тыс. клиентов, объемы доставки грузов выросли в 150 раз до 12 тыс. тонн в месяц.

В 2010-е годы на первый план вышел уровень сервиса, внедрение актуальных ИТ-решений, расширение спектра предоставляемых услуг, активное развитие электронной коммерции. Сегодня цифровые решения пронизывают все процессы компании – от контроля за транспортом и технологий обработки грузов до взаимодействия с клиентами.

С маркетплейсами начали работать с 2017 г. Среди партнеров – более 25 тыс. поставщиков. Сотрудничество укрепилось в 2020 г. во время пандемии. Тогда компания удвоила объемы отправок грузов на склады онлайн-площадок. Если раньше задачей перевозчика было довести товар от продавца до склада маркетплейса, то сегодня компания максимально интегрирована в их логистические процессы.

Сегодня у «Байкал Сервиса» свыше 150 терминалов, обслуживающих более 50 тыс. населенных пунктов. В них трудятся более 4 тыс. сотрудников от Калининграда до Владивостока.

Для компании всегда в приоритете было качество и доступность предоставляемых услуг. И, несмотря на все сложности и барьеры, «Байкал Сервис» продолжает оперативно реагировать на меняющиеся условия рынка, ориентируясь, прежде всего, на потребности клиентов.

Источник: rbc.ru, 23.12.2024

Lineas и Hupac Intermodal организуют мультимодальный маршрут Зебрюгге – Милан

Европейские операторы Lineas и Hupac Intermodal договорились начиная с 1 января 2025 г. обеспечивать мультимодальные перевозки в сообщении Зебрюгге – Милан. Необходимость в таком сотрудничестве назрела в связи с растущим спросом на трансграничные перевозки между Бельгией и Италией.

В частности, Lineas возьмет на себя предоставление услуг локомотивной тяги, обеспечивая бесшовную перевозку на железнодорожном плече по обоим берегам Рейна (на территории Германии и Франции). Hupac Intermodal будет оказывать логистические услуги в мультимодальном сообщении на маршруте Зебрюгге – Милан.

Это уже не первый опыт сотрудничества Lineas и Hupac Intermodal. С 16 сентября 2024 г. операторы совместно организуют мультимодальные перевозки по маршруту Антверпен – Каталония.

В последние годы Lineas реализует масштабный план по повышению качества и надежности предоставляемых клиентам транспортных услуг, что уже приносит свои плоды. Так, показатель удовлетворенности клиентов вырос с 2,9 (из возможных 5) в 2022 г. до 3,5 в 2023 г., а в течение 2024 г. он несколько раз достигал величины 4.

Источник: zdmira.com, 19.11.2024

Железные дороги Китая за 11 месяцев 2024 года перевезли 4,7 млрд тонн грузов

За период с января по ноябрь 2024 г. железные дороги Китая (CR) перевезли более 4 млрд пассажиров, что на 12 % превысило прошлогодний показатель. Только в ноябре 2024 г. пассажиропоток достиг 304 млн чел., это на 8,8% больше, чем за аналогичный период 2023 г.

Объем железнодорожных грузовых перевозок за 11 месяцев составил 4,715 млрд т, что на 2,5% (1,7 млрд т) превышает уровень 2023 г.; в ноябре 2024 г. перевезено 455 млн т (рост на 6,4%).

Общая протяженность железных дорог Китая превысила 160 тыс. км, в том числе высокоскоростных магистралей – 46 тыс. км. На сети имеется свыше 3300 пассажирских станций, из них более 1300 принимают высокоскоростные поезда.

В настоящее время железнодорожная сеть Китая охватывает 99% городов с населением более 200 тыс. чел., а сеть ВСМ – 97% городов, в которых проживает свыше 500 тыс. чел.

С января по ноябрь 2024 г. СР инвестировали в национальную железнодорожную инфраструктуру 711,7 млрд юаней и ввели в эксплуатацию 2298 км новых железнодорожных линий.

Источник: zdmira.com, 23.12.2024

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

Киргизия и Россия возобновляют железнодорожное пассажирское сообщение

Движение пассажирских поездов между столицами России и Киргизии, которое было приостановлено в 2020 году из-за пандемии коронавируса, возобновляется с сегодняшнего дня. Об этом сообщили в госпредприятии «Кыргыз темир жолу» («Киргизские железные дороги»).

«Первый за четыре с половиной года пассажирский состав отправится 18 декабря из Бишкека в Москву в 20 часов вечера (17:00 мск)», – заявил представитель компании. По его словам, состав состоит из 10 плацкартных и купейных вагонов. «Все билеты проданы, что было ожидаемо, поскольку это первый за несколько лет рейс», – отметил собеседник.

Поезда госкомпании «Кыргыз темир жолу» из Бишкека будут отправляться каждую среду и субботу, а прибывать в Москву – в субботу и вторник. В обратном направлении составы будут отправляться по воскресеньям и средам и прибывать в столицу Киргизии по средам и субботам. Конечным пунктом пассажирского поезда в столице России станет Павелецкий вокзал. Ранее составы из Киргизии прибывали на Казанский вокзал. Стоимость билета составляет от 11 тысяч киргизских сомов (около 12,5 тыс. рублей).

Источник: tass.ru, 18.12.2024

Тактовое движение электричек запущено из Петербурга в Сестрорецк

Тактовое движение пригородных поездов запущено с Финляндского вокзала до Сестрорецка, сообщает пресс-служба администрации губернатора Петербурга.

«Это уже пятый маршрут в Петербурге, где введено тактовое движение. По такому принципу уже работают электрички в Павловск, Ломоносов, Красное Село и Мельничный Ручей. Мы внедряем тактовое движение с

2022 года. Выбираем наиболее популярные у горожан направления. Электрички – это удобный, быстрый и экологичный вид транспорта», – цитирует губернатора Петербурга Александра Беглова пресс-служба.

На направлении «Сестрорецк – Финляндский вокзал – Сестрорецк» назначены 11 дополнительных электричек. Они будут ходить с интервалом в 30 минут в утренние «часы пик» с 6:00 до 10:00 от Сестрорецка до Финляндского вокзала. В обратном направлении – с таким же интервалом в вечерние «часы пик» с 16:15 до 20:15.

«Тактовое движение позволит повысить комфорт в пути и улучшить транспортную доступность для жителей Сестрорецка. Добираться до центра Петербурга и обратно на железнодорожном транспорте они смогут за 55 минут. На личном автомобиле поездка займет более часа», – уточняет пресс-служба.

Инфраструктуру к запуску нового тактового маршрута подготовила Октябрьская железная дорога (ОЖД, филиал РЖД). Железнодорожники отремонтировали платформы на станциях Лахта, Разлив, Сестрорецк, пассажирский павильон на станции Лисий Нос, а также пешеходный мост на станции Белоостров.

На Сестрорецком направлении за 11 месяцев 2024 года пассажиропоток вырос на 10% по сравнению с январем-ноябрем 2023 года, достиг 2,1 млн пассажиров. Увеличение популярности маршрута связано с активным развитием жилищного строительства Курортного района.

За 11 месяцев 2024 года «тактовые» пригородные поезда, по информации пресс-службы, суммарно перевезли 30,2 млн человек, что на 10,9% больше, чем за аналогичный период 2023 года. С момента запуска первого такта в 2022 году суммарно по всем направлениям перевезено более 52 млн пассажиров.

Тактовое движение в Петербурге или, как еще его называет администрация города, «наземное метро», организовано по будним дням на Финляндском, Балтийском и Витебском направлениях ОЖД.

Первый тактовый маршрут от Витебского вокзала до станции Павловск был запущен в декабре 2022 года. Тактовое движение на участке Балтийский вокзал – Ораниенбаум было запущено в мае 2023 года. Еще один тактовый маршрут с Балтийского вокзала – до Красного Села – запустили в декабре прошлого года. В мае 2024 года новый такт был запущен по маршруту Финляндский вокзал – Мельничный ручей (Ленинградская область).

Тактовое движение – организованное движение попутно следующих поездов, отправляющихся с начальной станции через одинаковые интервалы времени.

РЖД запустят между Санкт-Петербургом и Москвой двухэтажную «Аврору»

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) возобновило с 19 декабря движение поезда «Аврора» в новом двухэтажном исполнении по маршруту из Санкт-Петербурга в Москву, сообщили в пресс-службе компании.

Максимальная скорость поезда составит 160 км/ч. В РЖД отмечают, что поезд имеет оптимальное сочетание скорости, комфорта и цены. Всего на маршрут выйдет два новых состава.

«Аврора» ходила по тому же маршруту с 1963 по 2010 год, но в составах были только одноэтажные вагоны.

Места для сидения в новом поезде оборудованы креслами самолетного типа и кондиционерами. Помимо обычных 104 мест в «Авроре» будут 60 мест для сидения класса «бизнес», купейный вагон, вагон СВ и вагон-ресторан. Каждое место в поезде оснащено розетками, разъемами USB и Type-C.

Источник: rbc.ru, 18.12.2024

Пути перемен

Глубину продаж железнодорожных билетов планируют увеличить до 180 дней, сообщили в пресс-службе Федеральной пассажирской компании (ФПК), дочернем предприятии РЖД, осуществляющем почти все пассажирские перевозки в поездах дальнего следования. Однако эксперты считают, что это вряд ли решит проблему ажиотажного спроса летом на южные направления.

Сейчас на большинство поездов внутри страны продажа билетов начинается за 90 суток до даты поездки. Только на «Красную стрелу» и «Экспресс» между Москвой и Санкт-Петербургом билеты продаются за 120 дней. В Беларусь можно купить билеты за 60 суток.

Известно, что билеты на летний период в южном направлении разлетаются сразу после начала продаж, и даже если они будут предлагаться за 180 суток, ситуация кардинально не изменится, убежден заведующий московским отделом Института проблем транспорта РАН Владимир Цыганов.

«Когда мы увеличиваем срок продажи с 90 до 180 дней, граждане, повинувшись инстинкту толпы, будут покупать билеты за 180 дней и тем самым кредитовать РЖД на полгода», – отметил он.

При этом в РЖД смогут раньше узнать, на каких направлениях и каким будет спрос, и смогут лучше прогнозировать заполняемость состава и вводить дополнительные поезда.

«Проблему нехватки билетов в сезон это, конечно, не решит. Пассажиры будут покупать билеты хоть за 360 дней. Но может усложнить деятельность перекупщиков. Мы исследовали летние продажи билетов, и создалось впечатление, что кто-то эти билеты просто придерживает, а потом как-то их распределяет. То есть у тех, кто на этом наживается, появится весьма сложная дилемма – вкладывать ли в покупку билетов для перепродажи свои деньги, которые через 180 дней могут дать 20% на накопительном счете», – считает эксперт.

Первый зампред Комитета Совета Федерации по экономической политике Иван Абрамов полагает, что увеличение глубины продажи билетов пусть ненамного, но снизит летний ажиотаж. «За полгода не каждый готов покупать билет, зато тот, кто уверен в своих планах, или кто, например, каждое лето ездит в одно и то же место, получит возможность точно купить нужный билет», – отметил Абрамов.

Ранее в ФПК сообщили, что невозвратные железнодорожные билеты в следующем году можно будет купить в ряде случаев со скидкой 20%. Скидка полагается, если билет приобретался в последнее 4-местное купе, а при путешествии на двухэтажных поездах – в последнее купе на обоих этажах.

Источник: rg.ru, 20.12.2024

Первый прямой поезд из Краснодара в Москву отправился в рейс

18 декабря, из Краснодара в Москву отправился первый прямой поезд дальнего следования. Новый маршрут призван обеспечить быстрое сообщение между краевым центром и столицей России, сообщает пресс-служба СКЖД.

Поезд отправляется ежедневно со станции Краснодар-1 в 12:52, с остановками в Динской, Кореновске, Выселках, Крыловской, Кущевке и Первомайской (Ростов-на-Дону). Прибывает в Москву на Павелецкий вокзал на следующий день в 19:43.

В обратном направлении состав отправляется из Москвы ежедневно в 10:10. Обратное отправление из Москвы также ежедневно в 10:10 с прибытием в Краснодар на следующий день в 18:46. По пути поезд останавливается на станции Ростов-Главный.

Состав включает плацкартные и купейные вагоны.

Источник: kommersant.ru, 18.12.2024

На Калининградской железной дороге запускаят «Новогодний экспресс»

С 28 по 31 декабря 2024 г. и со 2 по 5 января 2025 г. на Калининградской железной дороге будет курсировать новогодняя «Ласточка» из Калининграда в Светлогорск через Зеленоградск.

Вагоны «Новогоднего экспресса» празднично оформят. Перед отправлением на Южном вокзале пассажиров будут встречать Дед Мороз и Снегурочка, в пути сказочные персонажи проведут анимационную программу с подарками и сувенирами для самых активных и маленьких участников.

Новогодняя «Ласточка» будет отправляться с Южного вокзала в 10:15 и прибывать на станцию Зеленоградск-Новый в 11:02. В 11:29 электропоезд отправится в Светлогорск. Обрато он поедет в 12:24 и прибудет в Зеленоградск в 13:03. Время отправления из Зеленоградска в Калининград – 13:16.

Такой поезд в новогодние праздники курсирует в регионе второй год подряд.

Как сообщалось, власти ожидают, что в предстоящие зимние праздники турпоток в самом западном регионе страны превысит прошлогодние показатели на 11%. В Министерстве по культуре и туризму Калининградской области ожидают, что в это время в регион приедут более 70 тыс. туристов.

Источник: kaliningrad.rbc.ru, 23.12.2024

«Лыжные стрелы» запускаят из Петербурга к спортивным базам с 29 декабря

Специальные пригородные поезда «Лыжная стрела» из Санкт-Петербурга в сторону лыжных баз в Токсово, Орехово и Шапках начнут курсировать с 29 декабря. Проезд на этих поездах будет бесплатным, программа будет действовать до 23 марта.

В рамках сотрудничества АО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» и Комитета по физической культуре и спорту Санкт-Петербурга с 29 декабря по выходным дням по трем направлениям в Ленинградскую область из Петербурга будут курсировать специальные пригородные поезда «Лыжные стрелы».

Проезд на «Лыжной стреле» бесплатный. Чтобы попасть в число участников, необходимо оформить билет на сайте kassir.ru или подать заявку и получить билеты в районном отделе физической культуры и спорта по месту регистрации или прописки.

Как отметили в «СЗППК», помимо обычных составов на направлениях для перевозки любителей зимних видов спорта задействуют уникальный ретро-поезд «Лахта», оформленный в идеализированной стилистике электричек 1970-х годов. В Токсово лыжники смогут отправиться 30 декабря, 4, 12, 18, 26 января, 1, 9, 15, 23 февраля и 1, 9, 15, 23 марта, в Орехово – 29 декабря, 5, 11, 19, 25 января, 2, 8, 16, 22 февраля и 2, 8, 16, 22 марта, а в Шапки – 29 декабря, 5, 11, 19, 25 января, 2, 8, 16, 22 февраля и также 2, 8, 16, 22 марта.

По итогам прошлого сезона «Лыжных стрел» сообщалось, что ими воспользовались 23,6 тыс. пассажиров. В сезоне 2022/2023 спрос на эти поездки вырос на 62%, в сезоне 2023/2024 – еще на 3%.

Источник: tass.ru, 20.12.2024

Капсулы для сна появятся в 2025 г. на железнодорожном вокзале Оренбурга

«РЖД» планирует реновацию инфраструктуры вокзала в Оренбурге в сотрудничестве с городскими и областными властями, в рамках которой предусмотрена установка капсул для сна как альтернатива гостинице и залу ожидания, сообщает пресс-служба Южно-Уральской дороги (ЮУЖД, филиал «РЖД»)

Трехлетнее соглашение о благоустройстве общественного пространства и объектов вокзальной инфраструктуры станции Оренбург заключили 18 декабря «РЖД», правительство Оренбургской области и администрация Оренбурга.

В частности, «РЖД» проведет ремонт платформ и начнет 2025 году проектно-изыскательские работы по ремонту фасада вокзала. Кроме того, в 2026 году запланировано обустройство зала ожидания Центра содействия мобильности.

«В ближайшие три года наша общая с администрацией города Оренбурга и ЮУЖД цель – благоустроить привокзальную площадь, улучшить как внешне, так и с точки зрения логистики, чтобы она соответствовала уровню областного центра», – цитирует пресс-служба губернатора Оренбуржья Дениса Паслера.

В рамках соглашения администрация Оренбурга проведет проектно-изыскательские и строительно-монтажные работы для благоустройства привокзальной площади и приведения вокзального комплекса в соответствие со стандартом «РЖД».

Как сообщила пресс-служба правительства Оренбургской области, дизайн-проект благоустройства привокзальной площади ранее был одобрен на

заседании областного архитектурно-градостроительного совета при губернаторе.

Согласно проекту, в центре привокзальной площади будет расположена парадная пешеходная зона с классическими фонтанами и рябиновыми аллеями. Предусмотрено круговое движение транспорта по периметру территории, это сокращает путь от остановок и парковок до железнодорожного вокзала. Будет сохранена безбарьерная среда для маломобильных групп населения, увеличено количество парковочных мест.

Источник: interfax.ru, 18.12.2024

Казахстан: нацперевозчик внедряет новую услугу «Проезд с пересадкой вагон+вагон»

Национальный перевозчик Казахстана КТЖ внедряет новую услугу на своем Интернет-сайте, позволяющую пассажирам покупать билеты с пересадкой в рамках одного поезда. Проект реализован Национальным перевозчиком совместно с немецкими экспертами Deutsche Bahn в рамках развития интермодальных перевозок.

Как работает услуга?

1. Пассажиру необходимо зайти на Интернет-сайт перевозчика;
2. Выбрать маршрут и дату поездки.
3. При отсутствии прямого билета система автоматически предложит альтернативные варианты проезда с пересадкой (поезд+поезд и вагон+вагон).
4. Для получения альтернативных вариантов проезда необходимо выбрать вкладку «Проезд с пересадкой вагон+вагон».
5. Для оформления билета необходимо выбрать подходящий вариант проезда с пересадкой из списка предложенных в рамках одного поезда.
6. Для завершения оформления билета пассажиру необходимо заполнить личные данные.

К примеру, пассажир планирует поездку из Астаны в Алматы на 28 декабря. Однако в данном направлении до конечной станции нет свободных мест, промежуточно пассажир может купить билет до станции Агадырь, а от станции Агадырь до Алматы сможет приобрести билет в другом вагоне того же поезда.

Данная услуга предлагает пассажиру альтернативный вариант проезда: покупку двух билетов на один поезд с пересадкой из одного вагона в другой, что позволит пассажиру доехать до конечной станции Алматы.

Напоминаем, что ранее была запущена услуга «Проезд с пересадкой» из поезда в поезд, что уже позволило многим пассажирам успешно пользоваться альтернативными маршрутами.

Источник: railways.kz, 18.12.2024

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

РЖД и вагоностроители договорились об организации совместного планирования выпуска нового грузового подвижного состава на сеть железных дорог

Первый замглавы РЖД Сергей Кобзев провёл совещание с участием представителей Союза вагоностроителей, вагоностроительных предприятий, Росжелдора. Обсудили необходимость обеспечения непрерывной приёмки новых грузовых вагонов, их регистрации, определения назначения использования, а также своевременной утилизации старого парка.

Это необходимо для обеспечения нормальной работы как вагоностроительных предприятий, так и железной дороги.

В настоящее время на заводах находится 5787 новых вагонов. После завершения регистрации, присвоения номера и приписки они смогут выйти на сеть РЖД. Планирование их отправки с заводов будет осуществляться в ежесуточном режиме. На, завтра, 20 декабря, одобрен выход 1339 вагонов.

В 2025 году в России планируется производство около 70 тысяч новых грузовых вагонов. Совместно с вагоностроителями и собственниками (операторами) подвижного состава будет сформирован детальный план для обеспечения своевременного выхода их на сеть с учётом имеющихся ограничений пропускной способности железнодорожной инфраструктуры и приоритетов перевозок.

РЖД находятся в контакте со всеми вагоностроительными предприятиями, создан чат для оперативного решения возникающих вопросов.

Источник: rzd-partner.ru, 20.12.2024

Перспективные тележки для путевых машин: о новой разработке завода «Тулажелдормаш»

Одним из ключевых направлений Группы ПТК и входящего в нее завода «Тулажелдормаш им. А.В. Силкина» сегодня является разработка различных комплексов по ремонту и обслуживанию железнодорожного пути.

В настоящее время Группа ПТК разрабатывает целую линейку элементов ходовой части путевых машин – тележки моделей ПТК.027, ПТК.004 и ПТК.006.

Особые требования

К конструкции и эксплуатации специального самоходного подвижного состава, за исключением локомотивов, рельсового транспорта и др., предъявляют особые требования, а именно:

- минимальные габариты;
- широкий диапазон рабочей скорости – от 0,05 до 80 км/час;
- реализация максимального тягового усилия – до 7 т силы тяги на ось;
- высокая транспортная скорость – до 120 км/час;
- увеличенный ресурс.

В России в настоящее время отсутствуют приводные тележки, в полной мере удовлетворяющие таким жестким требованиям. Так, пока на машинах ПТК устанавливаются тележки других российских производителей, что не позволяет в полной мере реализовать заложенные нашими конструкторами технические характеристики и сдерживает развитие передовой техники.

Именно поэтому на этапах разработок новой технологической линейки комплекса машин по ремонту пути была поставлена и решена задача по созданию собственной приводной тележки с выполнением всех современных требований к экипажной части путевой машины. С учетом передовых мировых решений, специфики производства и эксплуатации в России путевых комплексов Группой ПТК создан унифицированный ряд принципиально новой конструкции тележки со 100%-й отечественной комплектацией, полностью удовлетворяющей указанным требованиям (рис. 1).



Рис. 1. Тележка новой конструкции для путевых машин от «Тулажелдормаш»

В зависимости от назначения основная силовая конструкция может комплектоваться различными системами торможения с одно- и двухсторонним нажатием тормозных колодок, гидравлическими и асинхронными электрическими тяговыми приводами.

Ключевые решения

В процессе разработки были изучены лучшие мировые образцы приводных тележек, что позволило аккумулировать в новой тележке главные конструктивные решения для достижения поставленных целей (рис. 2).



Рама тележки

Две полурамы объединены посредством шарнирных соединений, что позволяет уменьшить силы взаимодействия и износ рельсов и гребней колес в кривых участках пути с одновременным обеспечением устойчивости движения в прямых участках пути на высоких скоростях движения подвижного состава



Подпятниковый узел

Нагрузка на тележку передается через сферический подпятник с износостойкой вставкой из композиционного материала и частично боковые скользуны постоянного контакта, что обеспечивает равномерное распределение нагрузки на колесные пары и повышает устойчивость движения



Буксовый узел

Установлены конические двухрядные подшипники кассетного типа с увеличенным межремонтным пробегом – 800 тыс. км

Рис. 2. Конструктивные решения в новых тележках Группы ПТК

Эти решения позволили создать компактную тележку с максимальной грузоподъемностью, высокими прочностными характеристиками и минимальными показателями воздействия на путь на высоких скоростях и максимальным среди отечественных аналогов сроком службы до списания. Для ряда скоростных тележек разработаны оригинальные конструкции тормозной системы, рессорного подвешивания и асинхронный привод с жидкостным охлаждением и трехрежимным осевым редуктором.

Опытный образец тележки успешно прошел стендовые испытания, где подтверждены заявленные технические характеристики и высокий ресурс в эксплуатации. Следует отметить, что по существующей методике усталостных испытаний не удалось достичь точки разрушения конструкции даже после многомиллионных нагрузочных циклов. Проще говоря, конструкция оказалась практически с неисчерпаемым ресурсом прочности. Пришлось продлить испытания и добавлять дополнительную нагрузку на ось для определения максимального ресурса.

Сравнительный анализ

По сравнению с приводными тележками другого производителя на тележке модели ПТК.004 достигнуты значительные улучшения основных характеристик (рис. 3).



Рис. 3. Показатели тележки ПТК.004 относительно тележки 105-000000-000

Особенно стоит отметить, что срок службы нашей тележки и ресурс до капитального ремонта кратно увеличены и приравнены к сроку службы путевой машины, что существенно снижает эксплуатационные затраты техники. Две тележки этой модели изготовлены и будут установлены в комплексе для формирования подбалластного защитного слоя.

Одна из первоочередных задач для тульского завода сегодня – освоение в 2025 году серийного производства такой продукции. Для ее решения в проекте реконструкции предприятия предусматривается создание технологического участка по производству тележек.

Долгосрочная программа НИОКР на заводе «Тулажелдормаш им. А.В. Силкина» включает также дальнейшее эволюционное развитие тележек – создание трехосной тележки ПТК.034 для путевых машин «тяжелого» типа и тележки с конструкционной скоростью 140 км/ч.

Источник: rollingstockworld.ru, 20.12.2024

В 2025 году в России планируют произвести 70 тысяч грузовых вагонов

В 2025 году в России планируется произвести около 70 тысяч грузовых вагонов. Об этом сообщила Телеграмма РЖД по итогам совещания первого

замглавы РЖД Сергея Кобзева с участием представителей Союза вагоностроителей, вагоностроительных предприятий, Росжелдора.

В ходе совещания стороны обсудили необходимость обеспечения непрерывной приёмки новых грузовых вагонов, их регистрации, определения назначения использования, а также своевременной утилизации старого парка.

По его итогам РЖД и вагоностроители договорились о совместном планировании выпуска нового грузового подвижного состава на железнодорожную сеть.

В 2025 году в России планируется производство около 70 тысяч новых грузовых вагонов. Совместно с вагоностроителями и собственниками (операторами) подвижного состава будет сформирован детальный план для обеспечения своевременного выхода их на сеть с учётом имеющихся ограничений пропускной способности железнодорожной инфраструктуры и приоритетов перевозок.

По оценке ИПЕМ, за 11 месяцев 2024 года на заводах Российской Федерации выпущено 68,4 тыс. вагонов (+18,9% к аналогичному периоду прошлого года), за весь 2024 год будет выпущено 74,2-74,8 тыс. вагонов (+17% к 2023 г.). Доля инновационных вагонов в выпуске составит около 28%. Драйверами роста спроса были полувагоны (+49%), цистерны (+52%) и крытые вагоны (+27%), по платформам наблюдается сокращение (-35%).

По прогнозам ИПЕМ в 2025 году объем производства грузовых вагонов может составить 58-65 тыс. вагонов. Основными драйверами поддержания спроса будут: цистерны, хопперы и полувагоны.

По мнению заместителя генерального директора ИПЕМ Владимира Савчука, основными факторами, влияющими на объем выпуска вагонов будут (по степени влияния):

- технологические факторы: ускорение/замедление работы железнодорожной сети, скоростей, блокировка/разблокировка использования годных к перевозкам порожних вагонов, допуск/ограничения на прием на сеть новых вагонов и перерегистрации вагонов с зарубежных железнодорожных администраций;
- необходимость восполнения парка списываемых вагонов по отдельным родам;
- потребность дополнительных вагонов для обеспечения роста погрузки по отраслям экономики;
- размер ключевой ставки ЦБ РФ.

По оценке ИПЕМ, за последние 6 лет парк грузовых вагонов в РФ вырос на 25%, грузооборот сократился на 4%, производительность вагона снизилась на 23%. Парк полувагонов вырос на 24%, грузооборот сократился на 10%, производительность полувагона снизилась на 27%. За 6 лет выросший парк

вагонов потребовал более 3 тыс. км путей для отстоя, которые никто не строил. В результате 2024 год стал годом, когда емкость сети железных дорог не смогла разместить весь парк вагонов без снижения эффективности перевозок.

«2025 год должен стать годом балансировки между развитием железнодорожной инфраструктуры, количеством вагонов и технологиями управления перевозок, с учетом необходимости роста погрузки и дальнейшего развития железнодорожного транспорта», – считает Владимир Савчук.

Источник: infranews.ru, 22.12.2024

«РМ Рейл» по итогам года может выпустить более 12,5 тыс. грузовых вагонов

Сам вагоностроитель сообщил, что планирует рост производства грузовых вагонов по итогам года на 18% к уровню 2023 года. По данным ROLLINGSTOCK, в прошлом году на площадках «РМ Рейл» было произведено 10,6 тыс. вагонов, что позволяет предполагать рост до 12,5 тыс. с учетом заявленной компанией динамики роста.

«РМ Рейл» отмечает, что наиболее востребованными рынком стали хопперы, цистерны для нефтепродуктов и полувагоны. Компания также указала, что наращивает выпуск вагонов с осевой нагрузкой 25 тс на своей тележке 18-9891, однако их конкретную долю в структуре производства не приводит.

По оценкам ROLLINGSTOCK, такой объем выпуска станет рекордным для вагоностроителя и обусловлен увеличением производства полувагонов, которые технологически проще специализированного парка. По итогам 2024 года «РМ Рейл» сохранит 2-е место на рынке по объему производства, уступая «Объединенной вагонной компании» (ОВК), однако с учетом диверсификации линейки продолжит оставаться лидером российского вагоностроения.

Также «РМ Рейл» в последние годы существенно нарастила инновационную активность. В частности, в 2023 году компанией было получено более 130 патентов и, согласно сайту компании, сопоставимый объем разработок был запатентован и в 2024-м. Дополнительно «РМ Рейл» заняла 4-е место в рейтинге производителей рельсового транспорта России от ROLLINGSTOCK по объему выручки в 2023 году.

Источник: t.me, 20.12.2024

Ремонт вагонов с осени 2023 года по январь 2025-го суммарно подорожает почти на 70%

Вагоноремонтные компании подняли цены для владельцев и операторов вагонов на 20-40% с 2025 года, узнал «Ъ».

Предложения ремонтного дивизиона «Новотранса» на 2025 год по деповскому ремонту предполагают индексацию цен в среднем на 40-41%, по капитальному – на 41-43%.

Новая вагоноремонтная компания предлагает повысить цены на деповской ремонт на 32,5 тыс. руб. и на капитальный на 37 тыс. руб., или на 35-40% и 30-35% к январю 2024 года соответственно.

«ОМК Стальной путь» повысит цены на капремонт на 20-25%.

С одной стороны, это вынуждает операторов задействовать свои ремонтные мощности, с другой – искать другие пути экономии. Например, списывать вагоны раньше срока вместо их ремонта. Впрочем, этот метод можно назвать «выстрелом себе в ногу», так как содержание имеющегося вагона пока не обходится дороже покупки нового. Между тем, преждевременная утилизация ещё рабочего парка вынудит оператора рано или поздно его пополнить.

Напомним, что ранее в ИПЕМ предоставляли такие данные: с сентября 2023 года по сентябрь 2024 года цена деповского ремонта выросла на 26%, капитального – на 17%. Текущий ремонт в объеме ТР-1 подорожал на 2%, в объеме ТР-2 – на 9,8%.

Одновременно растет стоимость ремонтов колесных пар: текущий ремонт колесных пар – +19,0%, средний ремонт колесных пар – +7,3%, капитальный ремонт колесных пар – +16,5%.

Таким образом, с учётом грядущих повышений, средняя цена ремонта вырастет за последние полтора года на 50-70%.

Источник: kommersant.ru, 24.12.2024

БМЗ отремонтировал белорусские тепловозы

В 2024 году Брянский машиностроительный завод (БМЗ) впервые провел ремонты маневровых локомотивов для коммерческого рынка. С апреля этого года на предприятии провели текущий ремонт трех тепловозов ТЭМ18ДМ для предприятия «Беларуськалий». Сотрудничество будет продолжаться дальше – на предприятие уже прибыл локомотив ТЭМ18ДМ для проведения капитального ремонта.

В этом году БМЗ освоил новый вид ремонтов маневровых тепловозов ТЭМ18ДМ – текущий ремонт (ТО/ТР). Также на предприятии провели восстановительный ремонт тепловозов 3ТЭ25К2М, 2ТЭ25КМ и ТЭМ18ДМ.

Брянский машиностроительный завод имеет право на проведение среднего и капитального ремонтов тепловозов ТЭМ18ДМ и 2ТЭ116, текущего ремонта (ТР-3) локомотивов 2ТЭ25А и 2ТЭ25КМ. В планах предприятия дальнейшее развитие этого направления работы и освоение новых компетенций в проведении ремонтов локомотивов.

Маневровые тепловозы ТЭМ18ДМ Беларускалий закупал 2012-2021 годы. Всего предприятие закупило восемь единиц. Их также закупает БЖД – в этом году в эксплуатацию поступило 10 таких локомотивов. Они приписаны к депо Гомель и Могилев. Еще 15 ожидается в следующем году.

Источник: ukbmz.ru, 20.12.2024

Alstom завершила модернизацию поездов серии 458 оператора SWR

Компания Alstom завершила выполнение работ по программе модернизации электропоездов серии 458 британского пассажирского оператора South Western Railway (SWR). Первый поезд этой серии, прошедший модернизацию, поступил в эксплуатацию в июне 2024 г. Стоимость программы – 25 млн ф. ст., ее выполнение финансировала лизинговая компания Porterbrook – собственник поездов.

В техническом центре компании Alstom в Уиднесе прошли модернизацию 28 четырехвагонных поездов. Работы на каждом из них велись в течение двух недель. В каждом поезде – 234 пассажирских кресла, расположенных по схеме 2 + 2, предусмотрены места для двух инвалидных колясок. Во всех вагонах кресла снабжены откидными столиками и розетками для зарядки мобильных устройств, также выделены два стола для беспроводной зарядки.

В центре компетенции компании Alstom по ремонту тележек и тяговых двигателей в Кру капитально отремонтировали колесно-моторные блоки, что позволило увеличить максимальную скорость поездов со 120 до 160 км/ч.

Источник: zdmira.com, 23.12.2024

Alstom расширяет географию обслуживания подвижного состава

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

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

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

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

Источник: techzd.ru, 17.12.2024

В регионе Иль-де-Франс продолжается ввод в эксплуатацию поездов нового поколения RER NG

На линии D сети региональных сообщений RER с 18 декабря 2024 г. курсируют поезда нового поколения RER Nouvelle Génération (RER NG) постройки компании Alstom (рис. 4). Поставки выполняются согласно рамочному контракту, заключенному в 2017 г., при финансовой поддержке транспортной администрации Большого Парижа Île-de-France Mobilités.



Рис. 4. Поезд нового поколения RER Nouvelle Génération (RER NG)

На линии E сети RER поезда нового поколения эксплуатируются с ноября 2023 г. Дополнительный заказ на 35 электропоездов RER NG для этой линии оформлен с компанией Alstom 10 декабря 2024 г. В общей сложности заказано 166 поездов (130 ед. – для линии E и 36 ед. – для линии D). Поезда с восемью моторными тележками рассчитаны на максимальную скорость движения 140 км/ч.

Электропоезда RER NG, состоящие из одноэтажных концевых и двухэтажных промежуточных вагонов, отличаются широкими дверями и сквозным проходом между вагонами, оснащены системой кондиционирования воздуха и регулируемым светодиодным освещением. Семивагонные поезда длиной 130 м для линии D вмещают 1861 пассажира, из которых 606 могут ехать сидя, к их услугам удобные эргономичные кресла, более 310 USB-разъемов и 54 информационных дисплея. В концевых вагонах обеспечены условия для посадки и размещения лиц в инвалидных креслах-колясках.

Линия D протяженностью 194 км направления север-юг – самая длинная на сети RER столичного региона Иль-де-Франс, ежедневный пассажиропоток превышает 630 тыс. чел. В перспективе на этой линии будут обращаться до 148 электропоездов RER NG, что позволит повысить ее провозную способность на 20%.

Источник: zdmira.com, 19.12.2024

SNCF заказала у CAF 22 поезда Oхугèне

Французский оператор SNCF Voyageurs заказала у CAF 22 поезда Oхугèне за 400 млн евро. Они будут эксплуатироваться на линии Бордо – Марсель. Подвижной состав заказан в рамках реализации опциона по контракту 2019 года.

Десятивагонные поезда будут построены на предприятии Reichshoffen на востоке Франции. Максимальная скорость поездов – 200 км/ч, пассажироместимость – 420 человек, в том числе 103 человека в первом классе.

Первые 28 поездов Oхугèне были заказаны в 2019 году с опционом еще на 75 единиц. Их стоимость – 750 млн евро. Они производятся на предприятии Reichshoffen и на площадке CAF Beasain в Испании. Планировалось, что их ввод в эксплуатацию начнется в 2025 году, однако из-за проблем с тормозами и двигателями сроки перенесли на 2027 год.

Источник: t.me, 24.12.2024

SNCF запустила роботизированное производство осей для колесных пар пассажирских поездов

Французский пассажирский перевозчик SNCF Voyageurs открыл новый центр по изготовлению осей на базе своей площадки TIR в Пикардии. Он построен на месте цеха, действующего с 1973 года. Заявляется, что центр позволит нарастить объем производства с 4 до 12 тыс. осей в год.

Инвестиции в его создание по стандартам «Индустрии 4.0» составили 60 млн евро. В нем внедрена цифровая система контроля, которая управляет производственной линией, обеспечивая обработку одной оси за 12 минут (на 30% быстрее прежних показателей). Также появилась возможность обрабатывать оси массой до 3 т, тогда как ранее обрабатывались только оси массой от 1,5 до 1,7 т.

Предприятие оснащено новейшей робототехникой. Так, для перемещения коробок и подшипников внутри комплекса применяются автоматически управляемые тележки AGV. Кроме того, в центре установлена автономная машина для мойки подшипников, оснащенная роботизированной рукой (рис. 5).

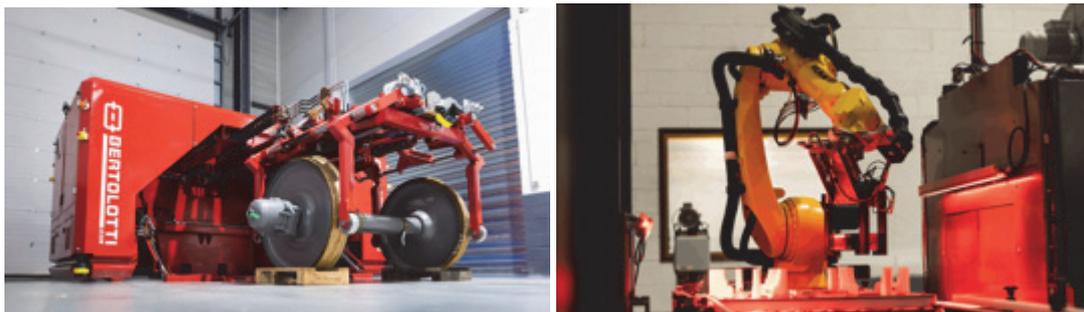


Рис. 5. SNCF запустила роботизированное производство осей для колесных пар пассажирских поездов

Источник: t.me, 20.12.2024

Wabtec продолжит обслуживать поставленные в Индию тепловозы в депо Гандхидхам

Компания Wabtec Locomotive Private (WLPL) – совместное предприятие корпорации Wabtec и железных дорог Индии (IR) заключила с входящей в состав IR региональной железной дорогой Western новый контракт, предусматривающий продолжение технического обслуживания 250 тепловозов семейства Evolution в депо города Гандхидхам на западе страны. Контракт охватывает текущий и капитальный ремонт локомотивов, их дистанционную диагностику, логистику и ряд других функций.

Американская Wabtec стала одним из крупнейших в Индии производителей железнодорожной техники, она поставила IR более 600 локомотивов, а также компоненты для более чем 18 тыс. вагонов и локомотивов. Летом 2024 г. Wabtec открыла на юге страны совместно с IR третье депо для обслуживания тепловозов Evolution. В мае 2024 г. компания приступила к строительству в Индии нового завода, где будут изготавливать компоненты и подсистемы для подвижного состава.

Источник: zdmira.com, 20.12.2024

В Великобритании переоборудуют полувагоны, использовавшиеся для перевозки угля

Британский производитель подвижного состава – компания WH Davis планирует переоборудовать полувагоны, в которых перевозили уголь, с целью передачи грузовому оператору Freightliner для транспортировки строительных материалов. Собственником вагонов является лизинговая компания Porterbrook, которая профинансирует проведение работ на заводе WH Davis в Мэнсфилде в английском графстве Ноттингемшир.

Переоборудованию подлежит избыточный парк подвижного состава этого типа для последующей его эксплуатации в течение ближайших 30 лет. В WH Davis считают, что такой шаг будет способствовать развитию отрасли, в том числе – созданию дополнительных рабочих мест.

Компания Porterbrook, в свою очередь, заинтересована в инновационном, надежном и доступном с финансовой точки зрения специализированном подвижном составе, особенно в связи с прогнозируемым ростом объемов перевозок грузов для строительного сектора британской экономики.

Источник: zdmira.com, 25.12.2024

Завод Hitachi Rail в Великобритании продержится стабильно еще год

Производитель получил спасительный для своей площадки в Ньютон-Айклифе контракт на 14 пятивагонных поездов. Стоимость заказа от лизинговой Angel Trains и перевозчика FirstGroup составила 500 млн фунтов (605,3 млн евро), включая 10-летнее техническое обслуживание. Также предусмотрен опцион еще на 13 составов стоимостью 460 млн фунтов (556,9 млн евро). К поставке с конца 2027 года будут предусмотрены поезда

британского класса 80X с тягой от контактной сети/аккумуляторов или их гибридного исполнения.

Завод Hitachi Rail в Ньютон-Айклифе находился под угрозой существенного сокращения штата из-за отсутствия новых заказов на подвижной состав в Великобритании более 1,5 лет. На эти риски указывала британская ассоциация железнодорожной промышленности RIA. Сейчас отмечается, что новый заказ позволит обеспечить стабильную работу завода в течение 2025 года, однако будущее предприятия в более далекой перспективе пока остается неясным.

В том же положении на грани массовых сокращений и закрытия находился и вагоностроительный завод в Дерби, принадлежащий французской Alstom. Он свой заказ на 10 девятивагонных электропоездов получил в июне.

Источник: t.me, 18.12.2024

На заводе компании Celsa Steel введены в эксплуатацию локомоторы Zephir

Британский оператор GB Railfreight приступил к эксплуатации на металлургическом заводе компании Celsa Steel в Кардиффе трех маневровых локомотивов на комбинированном ходу (локомоторов) LOK 16.300 постройки компании Zephir (рис. 6). Они используются на территории предприятия для транспортировки стальных заготовок от дуговой электрической печи к прокатному стану. Локомоторы закуплены через компанию Depot Rail – дистрибьютора компании Zephir в Великобритании и предоставлены в аренду лизинговой компанией Porterbrook. Их приобретение было согласовано в марте 2024 г.



Рис. 6. Локомотор Zephir

Локотракторы оснащены дизельными двигателями, соответствующими европейским экологическим нормам Stage V. Они могут работать на биотопливе, получаемом из гидроочищенного растительного масла (HVO). Предполагается, что благодаря замене этими машинами тепловозов с электрической передачей серии 08, выпущенных более 60 лет назад, уровень вредных выбросов можно снизить примерно на 40%. Технологические особенности предприятия не позволяют использовать на его территории локомотивы, работающие на электрической тяге или получающие питание от аккумуляторов.

Источник: zdmira.com, 25.12.2024

Египет начнет производить подвижной состав в 2025 году

Первый в Египте завод по производству железнодорожного подвижного состава должен открыться в Восточном Порт-Саиде в середине 2025 года. Предприятие будет принадлежать Национальной египетской железнодорожной промышленной компании (NERIC). Строительство осуществляется в партнерстве с Hyundai Rotem.

Министр промышленности и транспорта Египта Камель Аль-Вазир заявил, что площадь нового завод будет порядка 300 тысяч м². Он будет строиться в три этапа. Первый будет завершен в следующем году, после чего предприятие начнет выпускать вагоны для метрополитена и поезда для магистральных перевозок. После реализации второй фазы предприятие сможет наладить выпуск поездов для монорельса, трамваев и высокоскоростного подвижного состава. Постройка третьей части предприятия позволит ему ремонтировать подвижной состав.

NERIC проинвестирует 4,2 млрд египетских фунтов (82 млн долл.) в первую фазу проекта. Компания подписала соглашение о синдицированном кредите с Национальным банком Египта, Коммерческим международным банком и Арабским африканским международным банком.

Neric и Hyundai Rotem подписали меморандум в мае 2021 года, а шесть месяцев спустя – рамочное соглашение о создании партнерства, основной целью которого является локализация производства подвижного состава в стране. Планируется, что предприятие создаст для страны около 5000 рабочих мест. По плану уровень локализации производства подвижного состава по текущим заказам через 3 года должен достигнуть 75%.

Источник: techzd.ru, 19.12.2024

В Шотландии обновят парк дизель-поездов на междугородных маршрутах

Транспортная администрации Шотландии (Transport Scotland) начала процесс закупок нового подвижного состава для замены 25 дизель-поездов InterCity 125 (HST), которые используются на междугородных маршрутах между Глазго, Эдинбургом, Абердином и Инвернессом. Ранее о предстоящей замене парка дизель-поездов на междугородных маршрутах объявило правительство Шотландии.

Поезда HST на железных дорогах Великобритании эксплуатируются с 1970-х годов и долгое время позиционировались в качестве основного парка на неэлектрифицированных магистральных. К настоящему времени срок службы этого подвижного состава истек, а большая его часть выведена из эксплуатации, за исключением поездов укороченной составности, используемых в Шотландии и в западной части Англии.

По данным Transport Scotland, в 2023 г. этими поездами на основных междугородных маршрутах в Шотландии было перевезено более 4 млн пассажиров. На замену им должен прийти парк поездов с более энергоэффективными характеристиками, в частности с гораздо меньшим уровнем вредных выбросов. Их использование приведет к сокращению эксплуатационных расходов и будет удовлетворять запросам современных пассажиров, включая маломобильных граждан. Кроме того, условия тендера направлены на то, чтобы максимально привлечь шотландских поставщиков комплектующих к партнерским отношениям с потенциальными кандидатами на поставку новых поездов.

Заключение контракта на новый подвижной состав запланировано на 2025 г.

Источник: zdmira.com, 23.12.2024

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Первые испытания междугородных поездов на аккумуляторных батареях в Великобритании превзошли ожидания

Поставщик Hitachi Rail, компания по лизингу подвижного состава Angel Trains и пассажирский оператор TransPennine Express (TPE) объявили об успешном завершении первого испытания междугородного поезда с приводом на аккумуляторных батареях. Испытания начались в августе и продолжались в течение двух месяцев на сети TPE на севере Англии, включая маршруты из

Йорка в аэропорт Манчестера и из Лидса в Ливерпуль. Целью было проверить производительность поезда класса 802/2 производства Hitachi с приводом на два вида тяги, принадлежащего Angel Trains. В поезде один из трех дизельных двигателей был заменен на модуль тяговых аккумуляторов. По сравнению с ожидаемыми 30% экономия топлива составила до 35% при работе в быстром режиме и до 57% в режиме Eco. В режиме Eco поезд автоматически переключается на питание от аккумуляторов за 625 м до входа на станцию, выключая дизельные двигатели и перезапуская их на том же расстоянии за станцией. Поезда работали на аккумуляторной тяге на протяжении 135 км на неэлектрифицированных линиях, что позволяет уже сегодня заменить дизельную тягу на большем количестве участков британской междугородней сети без огромных инвестиций в инфраструктуру.

Источник: International Railway Journal. – 2024. – № 12. – Р. 11. (англ. яз.)

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

РЖД тестируют стратегию по поиску персонала в условиях дефицита кадров

На конференции, прошедшей 4 декабря в Доме журналистов, представители ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) обсудили кадровые стратегии и экономические вызовы. Встреча, организованная РБК Екатеринбург и Свердловской железной дорогой, собрала заместителей руководителей дирекций тяги и моторвагонного подвижного состава, машинистов и студентов факультета журналистики УрФУ. Мероприятие стало площадкой для обмена мнениями и обсуждения перспектив развития транспортной отрасли.

Директор Департамента по труду и занятости населения Свердловской области Дмитрий Антонов отметил изменения на рынке труда. По его словам, сегодня в регионе 8107 безработных при наличии 49 316 вакансий. В 2010-2011 годах уровень безработицы превышал 26 тыс. человек. С одной стороны, такие показатели говорят о восстановлении экономики и росте интереса работодателей к деятельным кадрам, объяснил Антонов. С другой, сохраняется дефицит персонала. «Но нехватка кадров сейчас везде: и в Азии, и в Европе, и в США», – отметил он.

Заместитель начальника Свердловской дирекции тяги Елена Пинигина представила новую стратегию РЖД, направленную на привлечение квалифицированных кадров. В условиях растущего спроса на специалистов в

сфере железнодорожного транспорта в компании ввели выплаты сотрудникам за рекомендацию кандидата – от 15 тыс. рублей.

Заместитель начальника Свердловской дирекции моторвагонного подвижного состава по кадрам и социальным вопросам Антон Огородников сделал акцент на поддержке молодежи в инженерно-технической сфере. Он отметил важность формирования кадровых резервов для развития отрасли и подчеркнул, что компания ищет таланты среди студентов и выпускников профильных вузов и колледжей, сотрудничает в сфере подготовки кадров и с непрофильными учебными заведениями. Тем, у кого уже есть опыт работы в другой сфере или диплом об образовании, доступны программы профессиональной переподготовки.

По словам Пинигиной, компания стремится соответствовать ожиданиям кандидатов, предлагая возможности для карьерного роста. В качестве примера она представила историю Оксаны Соколовой – первой в России женщины, управляющей пассажирскими поездами дальнего следования. Оксана рассказала, как училась и начинала работать в должности помощника машиниста, а затем прошла переподготовку и получила квалификацию машиниста. Сегодня Оксана управляет электровозом и водит пассажирские поезда на участках Екатеринбург – Тюмень и Екатеринбург – Дружинино.

«Российские железные дороги» стали привлекать женщин в команду машинистов в 2021 году. Такая возможность появилась благодаря внедрению инновационных технологий. Руководство компании считает важным трансформацию коллектива из мужского в смешанный – это отвечает современным тенденциям на рынке труда, где равенство становится приоритетом.

В октябре РЖД сообщали, что начинают выплачивать подъемные в размере 150 тыс. рублей при приеме машинистов и помощников машинистов, в том числе ранее работавших в компании. Также холдинг увеличит размер компенсации найма жилья для работников локомотивных бригад с 70% до 100%.

Источник: rbc.ru, 18.12.2024

Департамент транспорта Лондона обновляет униформу персонала, придавая ей новый, более яркий вид (Великобритания)

Департамент транспорта Лондона (TfL) обновляет униформу, которую носят тысячи сотрудников по всей сети, чтобы клиентам было легче идентифицировать персонал, особенно на оживленных станциях (рис. 7).



Рис. 7. Новый вид униформы работников Департамента транспорта Лондона

Новый вид униформы, которую пассажиры увидят у некоторых сотрудников в ближайшие недели, представляет собой обновление дизайна униформы, впервые представленной в 2015 г. компанией HemingwayDesign. Обновленный дизайн, представленный поставщиком униформы Cooneen, дополнен более яркими круглыми символами TfL на пальто и куртках из флиса, а также на аксессуарах, таких как шляпы, шарфы и галстуки (рис. 8).



Рис. 8. Новая форма с элементами круглых символов Департамента транспорта Лондона

Более крупные и яркие кругляши круглые символы обеспечат лучшую контрастность и видимость – ключевой момент в отзывах покупателей с ослабленным зрением о текущем дизайне униформы. Символы, не относящиеся к определенному стилю одежды, также будут видны на других предметах одежды, таких как брюки и юбки.

Чтобы сделать униформу максимально универсальной, TfL использовала отзывы сотрудников о текущей униформе, чтобы сообщить об изменениях, которые включают использование более мягких, но прочных тканей. Новая ткань из смеси вискозы для брюк, шорт и юбок была выбрана из-за её воздухопроницаемости и хорошей драпировки.

Основные предметы одежды помогают сохранять тепло и имеют дополнительные петли для необходимого снаряжения. Благодаря обновлению некоторые предметы одежды также доступны сотрудникам, которые в них нуждаются, например, головные платки и альтернативы кожаным ремням, а также один из дизайнов обуви.

На протяжении всего процесса обновления учитывалась экологическая устойчивость. Контракт требует, чтобы поставки были объединенными, что означает сокращение числа поездок и, следовательно, заторов на дорогах; и они

должны доставляться транспортными средствами с нулевым уровнем выбросов, что еще больше снижает воздействие на окружающую среду.

TfL добилась дальнейшего перехода к использованию более экологичных материалов, начиная с того, что куртка на 51% изготовлена из переработанных материалов. Ожидается, что благодаря этим изменениям новая униформа также принесет финансовую выгоду в долгосрочной перспективе.

Поскольку срок службы старой униформы подходит к концу, у коллег будет 12-месячный переходный период, чтобы перейти на новую униформу, а старая униформа будет по возможности переработана.

Источник: railuk.com, 19.12.2024 (англ. яз.)

Председатель правления HS2 Ltd уходит в отставку (Великобритания)

Председатель правления HS2 Ltd Джон Томпсон объявил, что весной покинет свой пост после почти 4-летнего пребывания в Совете директоров.

Джон Томпсон вошел в Совет директоров HS2 Ltd в качестве неисполнительного директора в апреле 2021 г. и впоследствии был назначен председателем крупнейшего железнодорожного проекта Великобритании. Во время пребывания на этом посту он руководил компанией HS2 Ltd и её цепочкой поставок, в которой в настоящее время работает более 30 тыс. человек.

Вскоре начнется выбор преемника, который будет руководить компанией HS2 Ltd на следующем этапе проекта ВСМ HS2.

Источник: railuk.com, 18.12.2024 (англ. яз.)

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Навигационные пломбы: увеличение прозрачности и упрощение логистики

С 27 января 2025 года в России и Беларуси для автоперевозок многих импортируемых и экспортируемых товаров потребуется использование электронных навигационных пломб. Это новшество затронет широкий спектр товаров, включая алкоголь, табак, одежду, обувь и электронику.

Увеличит ли это стоимость конечной продукции и время доставки? В Ространснадзоре сообщают, что нехватки навигационных устройств нет и не

предвидится. Поскольку цена пломбы составляет лишь небольшую долю от общей стоимости груза (перевозить под пломбой планируется достаточно дорогие грузы), например, 15-20 тысяч рублей за пломбу (в зависимости от маршрута) для 20 тонн табачных изделий, стоимость которых достигает 100 миллионов рублей, рост цен маловероятен. Таким образом, можно ожидать, что система будет функционировать без значительных последствий для торговли.

Применение навигационных пломб усилит борьбу с незаконным оборотом табачной и алкогольной продукции, а также товаров легкой промышленности. Это защитит бизнес от недобросовестной конкуренции, связанной с нелегальным ввозом товаров из третьих стран, часто без уплаты пошлин и налогов, и поможет легализовать рынок.

Кроме того, навигационные пломбы сократят количество проверок и контрольных мероприятий, минимизируя вмешательство в перевозку и снижая логистические затраты. Таким образом, их внедрение не только борется с контрабандой, но и оптимизирует процессы для легальных участников рынка.

В Российской Федерации национальным уполномоченным оператором пломбирования является компания «Центр развития цифровых платформ» (ЦРЦП). Для того, чтобы осуществить перевозку необходимо зарегистрироваться на сайте оператора.

Источник: moscow.трансавтоцистерна.рф, 18.12.2024

В приложении «ПроТранспорт+» появилась возможность покупки билета с помощью системы бесконтактной оплаты SberPay

Обновлённая версия приложения уже есть во всех магазинах приложений.

Напомним, что тестирование системы проезда в пригородных поездах по геолокации началось в декабре прошлого года в Казани на маршруте между Центральным железнодорожным вокзалом и аэропортом имени Габдуллы Тукая. Сейчас к проекту подключились ещё два полигона – Нижний Новгород и Калининградская область.

За это время пассажиры уже оформили более 13 тыс. электронных билетов.

Для того, чтобы оплатить проезд по геолокации, на смартфон необходимо установить приложение «ПроТранспорт+», а после регистрации включить Bluetooth и привязать карту.

Далее, при входе на станцию нужно подтвердить начало поездки в ответ на специальное уведомление, которое отобразит приложение, поймав сигнал Bluetooth-маяка.

Также в приложении будет сформирован QR-код для прохода через турникет или предъявления кассиру-контролёру. При выходе также нужно будет подтвердить окончание поездки. Деньги за проезд будут списаны с карты.

Источник: rustore.ru, 18.12.2024

Цифровая революция в логистике: четверть перевозочных документов уходит в онлайн

Российские транспортные и логистические компании активно переходят на электронный документооборот (ЭДО). За последние два года количество цифровых документов в отрасли выросло почти на четверть, и эксперты прогнозируют, что к 2025 году доля электронного документооборота достигнет 29%.

Особенно заметный рост наблюдался в первой половине 2024 года, когда объем электронных документов в полтора раза превысил показатели аналогичного периода 2022 года. Пик активности пришелся на май, составив 10,8% от годового объема.

Среди цифровых документов лидирует электронная транспортная накладная, на которую приходится почти 70% всего документооборота. Электронные путевые листы занимают второе место с долей 9,5%, а поручения экспедитора и экспедиторские расписки делят третье место с показателем 6,8% каждая.

Анализ показывает, что наиболее активно цифровые документы оформлялись во втором квартале года. В процессе электронного документооборота участвуют все ключевые игроки отрасли: водители, грузоотправители, грузополучатели, транспортные компании, экспедиторы, механики и медики предприятий.

Тенденция к цифровизации документооборота в транспортной сфере продолжает укрепляться, что свидетельствует о масштабной трансформации отрасли в сторону более эффективных и современных методов работы.

Источник: logistics360.ru, 23.12.2024

Подписан меморандум о взаимопонимании, направленный на укрепление кибербезопасности на объектах железнодорожного транспорта

11 декабря 2024 г. в Лондоне, в рамках 18-го заседания британско-японской рабочей группы по железнодорожному транспорту, был подписан меморандум о взаимопонимании, направленный на укрепление сотрудничества в сфере повышения уровня кибербезопасности на объектах железнодорожной инфраструктуры. В этом событии приняли участие специалисты сферы железнодорожной кибербезопасности из таких компаний, как RazorSecure, Mitsubishi Electric Corp, Mitsubishi Electric Europe и EKE Electronics.

В рамках сотрудничества стороны сосредоточат внимание на трех ключевых направлениях:

- интеграция технологии RazorSecure с системой контроля и управления движением поездов EKE Electronics, а также с системой TCMS от Mitsubishi Electric и системой управления поездами на основе средств связи;
- разработка расширенных предложений услуг, включая управляемые центры обеспечения безопасности, чтобы удовлетворить растущий спрос на услуги по обеспечению кибербезопасности в железнодорожной отрасли;
- расширение охвата на ключевых рынках, таких как Япония, США, Азия и некоторые части Европы, путем объединения опыта и наработанных связей.

«Сотрудничество – это ключ к решению новых задач в области кибербезопасности», – говорит Тетсуо Комура (Tetsuo Komura), генеральный менеджер по транспортным информационным системам Mitsubishi Electric. «Работая с RazorSecure, мы объединяем их глубокое понимание киберугроз с нашим обширным опытом в сфере железнодорожного транспорта. Это позволит нам помочь железнодорожным операторам и производителям подвижного состава защитить свои системы и обеспечить их надежную работу».

Источник: railwaygazette.com, 20.12.2024 (англ. яз.)

Согласно результатам проведенного исследования, расходы на переход к перспективному стандарту железнодорожной радиосвязи FRMCS продолжают расти

В 2024 г. в области коммуникаций в транспортном секторе особое внимание было уделено автомобильной промышленности. Однако исследование SNS Telecoms & IT показало, что с 2024 по 2027 г. совокупные расходы на переход к сетям 5G и LTE перспективного стандарта

железнодорожной радиосвязи (Future Railway Mobile Communication System, FRMCS) значительно вырастут и достигнут 1,2 млрд долл. США.

Исследование «Частные сотовые сети 5G/4G для железных дорог: 2024-2030» показало, что частные сотовые сети 5G и 4G LTE, также известные как сети общего пользования (NPN), быстро становятся популярными в различных отраслях. Железнодорожный сектор не остался в стороне от этой тенденции, и операторы общественного транспорта все чаще обращаются к жизненно важным сетям LTE, отказываясь от устаревших систем GSM-R и других менее актуальных технологий.

В исследовании прогнозируется, что в течение следующих трех лет глобальные расходы на частную сетевую инфраструктуру 5G и 4G LTE в железнодорожном секторе будут расти в среднем на 23% ежегодно.

Было отмечено, что Азия занимает одно из ключевых мест в области развития систем связи на железнодорожном транспорте. В частности, Корейская национальная железная дорога создала одну из крупнейших в мире железнодорожных сетей на основе LTE. В Китае также развернуто множество частных сетей LTE, работающих на частоте 1,8 ГГц, которые используются для управления поездами на основе связи CBTC, видеонаблюдения, широкополосной транкинговой связи и приложений, связанных с системой информирования пассажиров.

Среди примеров приводится французская компания Société du Grand Paris (SGP), которая развернула частную сеть LTE, работающую на частоте 2,6 ГГц. Эта сеть обеспечивает покрытие как внутри помещений, так и снаружи, что позволяет осуществлять оперативную связь на всех станциях, линиях и депо системы скоростного транспорта Grand Paris Express.

Кроме того, в отчете подчеркивается, что в настоящее время железные дороги Германии, Швейцарии, Финляндии, Польши, Китая, а также метрополитен Токио уже активно проводят работу по реализации своих проектов, предусматривающих развертывание сети 5G: большинство из них находятся в стадии докоммерческой эксплуатации.

Источник: computerweekly.com, 20.12.2024 (англ. яз.)