МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

№6/ФЕВРАЛЬ 2024

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ 5
Продуманное развитие компании 5
Андрей Белоусов провёл заседание штаба по транспортно-логистическим коридорам 6
Посол РФ в Азербайджане рассказал об альтернативе Зангезурскому коридору в Нахичевань 7
Министр транспорта Испании: нынешняя модель открытия рынка «приносит пользу чему угодно, только не свободной конкуренции» 8
Отчет Alstom и Skanska о будущей линии Осло – Стокгольм 9
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА 10
Китай вложит миллиард долларов в реконструкцию железной дороги в Африке в борьбе с США за полезные ископаемые 10
Norfolk Southern инвестировала в инфраструктуру в 2023 году 1 млрд долларов 12
Транспортная сфера Белоруссии нивелировала потери от санкций за счет диверсификации рынка 13
Россия предоставила Белоруссии скидку на железнодорожные перевозки в размере до 40% 14
Российская структура Siemens получила новое название 15
Названы самые дорогостоящие железнодорожные проекты мира, которые стартовали в 2023 году 16
«Трансмашхолдинг» (ТМХ) сообщил о росте выручки на 30% по итогам 2023 года 19
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ 19
БАМ расширят по полной программе 19
РЖД реконструировали станцию Зима на Транссибе для увеличения объемов перевозки грузов 21
Ещё один участок БАМа стал двухпутным 22
На перегоне Хабаровск-1 – Хабаровск-2 началось движение по третьему пути 22
Красноярская железная дорога построит второй Козинский тоннель на участке Восточного полигона Междуреченск – Тайшет 23
ТРАНСПОРТНЫЙ ПОЛИГОН «СЕВЕР-ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ 24
В Иране сообщили о завершении строительства участка коридора Север-Юг в течение пяти лет 24
«Ростех» до Индии доведёт 24
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА 26
В Китае запустили первое в мире высокоскоростное грузовое сообщение пассажирскими поездами 26

Туркменистан может стать важным транспортным хабом будущего на маршрутах «Восток – Запад» и «Север-Юг» 26
Навстречу потребителям услуг 27
ТЛЦ «Сибирский» под Новосибирском запустят на полную мощность в 2025 году 28
ГК «Дело» призывает утвердить методику распределения мощностей Восточного полигона для контейнерных перевозок 29
«Спецтрансгарант» нарастил перевозки грузов в танк-контейнерах в 2023 году на 8% до 1,3 млн тонн 30
Перевозка грузов скоростными поездами – миф или реальность? 31
«Модуль» переориентировал европейский импорт на железнодорожный маршрут через Эстонию 34
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ 35
«Зеленое соглашение» ЕС должно упростить поиск и бронирование билетов на поезд 35
С 2019 по 2023 год выросло число безбилетных пассажиров в Швейцарии 35
Дептранс Лондона вводит более жесткие меры в отношении безбилетников и против нападений на персонал 36
VR выходит на шведский рынок пассажирских перевозок в дальнем сообщении 37
Заключен контракт на строительство в Мадриде проходной подземной станции Аточа 38
В Армении продолжился рост пассажирских перевозок 39
Новый железнодорожный маршрут свяжет Южно-Сахалинск с пригородным Долинском 39
РЖД к 2025 году вернут исторический облик вокзалу Нерехта в Костромской области 40
Электрички города берут 40
Железнодорожные кассы расширяют спектр услуг для пассажиров 42
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ 43
CZ LOKO завершает модернизацию 14 локомотивов серии 742 для ČD (Чехия) 43
Немецкая Harting увеличила производственную площадку в Польше 44
Alstom расширяет сервисные мощности в Германии 45
Alstom строит на индийском заводе беспилотные метропоезда для Ченнаи 45
В Индии создают новое крупное производство компонентов для подвижного состава 46
Проблемный поезд CRRC начал перевозить пассажиров в Чехии 47
Джакарта заказала новые поезда у CRRC Qingdao Sifang 47
Hyundai Rotem получила крупнейший в своей истории заказ в США 48
Иран закупил 670 новых вагонов и 15 локомотивов у национальных компаний 49
Монголия пополнит подвижной состав локомотивами российского производства 50
Обновление подвижного состава в Казахстане 50

На заводе ТМХ в течение двух дней работала приемочная комиссия по приемке результатов опытно-конструкторских работ маневрового контактно-аккумуляторного электровоза ЭМКА2 51
Предварительные данные ОПЖТ по выпуску подвижного состава и его комплектующих за январь 2024 года 52
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ 52
Управление расследований транспортной безопасности Австралии прекратило расследование схода с рельсов 52
ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА 53
High Speed Rail Group и West Coast Partnership Development провели новое мероприятие для женщин-стажеров (Великобритания) 53
Руководству Deutsche Bahn отказали в бонусах из-за госпомощи 54
Железнодорожное сообщение в Финляндии остановится на сутки из-за забастовки 55
Власти Молдавии пообещали выплатить долги по зарплатам протестующим железнодорожникам 55
Девушки показывают класс 56
Проводниками поездов Всемирного фестиваля молодежи стали 45 студентов 57
Frontend-разработчики и DevOps-инженеры: кто нужен РЖД? 58
В РЖД могут появиться специальности учителя роботов и криптотехнолога 60
ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ 61
Открылся испытательный участок DB по исследованию обеспечения высокоскоростным интернетом (Германия) 61
РЭЦ расскажет как платформа «Мой экспорт» может помочь в доставке грузов 62
Нелёгкий выбор: какое российское ПО выбрать для транспортного моделирования? 64
Компания «СОЛВО» создала Android-приложение для приемки сюрвейерами накатных грузов по стандартам международных автопроизводителей 65
РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ 66
Железные дороги Люксембурга покупают зеленую энергию в Германии 66

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Продуманное развитие компании

В ходе итогового правления ОАО «РЖД» первый заместитель председателя Правительства РФ, председатель совета директоров ОАО «РЖД» Андрей Белоусов и министр транспорта Виталий Савельев обозначили основные задачи, стоящие перед холдингом в 2024 году. Важно обеспечить запросы грузоотправителей и пассажиров.

Андрей Белоусов отметил, что в условиях санкций и введённых ограничений в прошлом году компания не только справилась с масштабными вызовами, но и достигла новых рекордных результатов по целому ряду ключевых направлений. В частности, достигнут исторический максимум в перевозках грузов в восточном направлении – свыше 280 млн тонн, а также рекордный показатель перевозки контейнеров – более 7,4 млн ДФЭ.

«Достижение таких показателей стало возможно благодаря слаженной и высокопрофессиональной работе железнодорожников в очень непростых условиях», – отметил Андрей Белоусов.

В ходе выступления он обозначил основные задачи, стоящие перед ОАО «РЖД» в 2024-м. «Необходимо максимально эффективное использование увеличившихся провозных мощностей. Грузоотправители должны почувствовать реальный положительный эффект от реализуемых мероприятий», – сказал Андрей Белоусов.

Напомним, что провозные способности Восточного полигона в конце 2023-го достигли 173 млн тонн, а по итогам текущего года должны составить 180 млн тонн. На южном и северо-западном направлениях по итогам 2025 года они должны вырасти до 131 млн тонн и 156 млн тонн соответственно.

По словам Виталия Савельева, устойчивое финансовое положение ОАО «РЖД» создаёт условия для развития всех взаимосвязанных отраслей экономики и промышленности, а также полностью обеспечивает транспортную доступность, что будет способствовать динамичному экономическому развитию страны.

«Сегодня необходимо с максимальным вниманием отнестись к запуску инфраструктурных проектов, постоянно повышать качество предоставляемых услуг в сфере пассажирских перевозок, обеспечить потребности грузоотправителей и грузополучателей», – добавил Виталий Савельев.

Рассчитать требуемую сумму на развитие железных дорог страны необходимо уже сегодня, считает ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов. Это позволит заложить средства в бюджеты всех уровней, чтобы не пришлось изыскивать средства позднее. При определении инвестиционных и финансовых возможностей компании необходимо предусмотреть, какие средства она может представить из своего бюджета.

«Требуется определить порядок и сроки возврата средств в случае, если они будут предоставлены холдингу на строительство инфраструктурных объектов, – продолжает Дмитрий Баранов. – Нужно установить, за счёт каких источников компания будет отдавать эти средства».

В настоящее время параметры развития Восточного полигона определены до 210 млн тонн в 2030-м, до 270 млн тонн – не позднее 2035 года. «Планы по развитию Восточного полигона должны быть сформированы уже в следующем месяце», – отметил в выступлении Андрей Белоусов.

Скорее всего, такая оперативность вызвана завершением в текущем году двух крупных инфраструктурных проектов – это «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» и «Второй этап программы расширения Восточного полигона».

Развитие железнодорожной инфраструктуры на всех направлениях, подчеркнул Андрей Белоусов, должно осуществляться с учётом планов расширения международных транспортных коридоров, в том числе портов, пограничных пунктов пропуска и энергетической инфраструктуры.

Дмитрий Баранов связывает это с переориентацией России на торговлю со странами Востока и Юга и планируемым увеличением товарооборота с ними. Вероятно, что часть торговли с этими странами будет проходить через южные порты страны, в связи с чем необходима актуализация развития Восточного полигона, как и других дорог, ведущих к портам.

Источник: gudok.ru, 15.02.2023

Андрей Белоусов провёл заседание штаба по транспортно-логистическим коридорам

Развитие важнейших железнодорожных коридоров в 2023 г. и дальнейшие перспективы международных грузовых перевозок спроектировали в правительственном штабе.

Первый вице-премьер правительства России Андрей Белоусов 9 февраля провёл заседание штаба по транспортно-логистическим коридорам.

Как отмечается в сообщении пресс-службы кабинета министров, участниками встречи стали представители министерства транспорта РФ, Минэкономразвития, ОАО «РЖД», Росавтодора, организаций транспортного комплекса и бизнес-структур, руководители АНО «Единая транспортная дирекция», АНО «Дирекция международных транспортных коридоров», а также помощник Президента России Игорь Левитин. Главной темой совещания стала текущая ситуация, а также актуализация «дорожной карты» транспортно-логистических коридоров в направлении Азово-Черноморского бассейна (АЧБ) – с учётом планов по перевозке грузов.

По данным АНО «Дирекция международных транспортных коридоров», на Азово-Черноморском направлении в 2023 г. по морю перевезено 207,8 млн т грузов, что на 7% больше, чем в 2022 г. (194,82 млн т). Наибольший рост показали нефть и нефтепродукты, а также зерно. Объем перевозок железнодорожным транспортом в 2023 г. вырос на 1% – до 92,44 млн т. Минэкономразвития в свою очередь представило прогноз прибытия экспортных грузов в порты АЧБ до 2030 г.

По МТК «Север – Юг» в 2023 г. морским транспортом перевезено 5,54 млн т грузов, что на 55% больше, чем в 2022 г. (3,57 млн т). По железной дороге в этом направлении отправлено 11,59 млн т грузов в 2023 г., на 14% больше по сравнению с 2022 г.

На восточном направлении морские перевозки составили 189,69 млн т в 2023 г. и 180,21 млн т в 2022 г. (+5% за год). Железная дорога перевезла 235,72 млн т и 217,05 млн т соответственно (+9%).

Отдельно участники встречи рассмотрели развития железнодорожной инфраструктуры в Азово-Черноморском направлении. В настоящее время её провозная способность составляет 125,1 млн т. К 2025 г. планируется увеличить её до 131 млн т, а к 2030 г. – до 152 млн т. Финансирование соответствующих мероприятий в период 2023-2030 гг. составляет 667,8 млрд рублей.

Источник: government.ru, 09.02.2024

Посол РФ в Азербайджане рассказал об альтернативе Зангезурскому коридору в Нахичевань

Реализация соглашения между Баку и Тегераном о строительстве железнодорожного пути через территорию Ирана для связи основной части Азербайджана с эксклавом Нахичеванем позволит решить вопрос с Зангезурским коридором, а также откроет для России дополнительный путь

перевозки грузов до Турции. Об этом заявил в интервью «Известиям» посол России в Азербайджане Михаил Евдокимов.

«В прошлом году Баку и Тегеран подписали соглашение о строительстве железнодорожного пути через территорию Ирана. Там <…> 60 км с чем-то <…>. Там работы уже идут», – отметил он.

Кроме того, реализация этого проекта создаст дополнительный маршрут грузов в Турцию.

«Сейчас главное построить железнодорожные пути из Турции в Нахичевань, планируется двухколейка – европейская и советская. Соответственно, мы получим возможность везти грузы в Турцию из России через Азербайджан, Иран и Нахичевань. <…> До границы с Турцией. Дальше – или смена колеи, если поезда позволяют, или перегрузка контейнеров на другие составы», – подчеркнул Евдокимов.

Источник: iz.ru, 12.02.2024

Министр транспорта Испании: нынешняя модель открытия рынка «приносит пользу чему угодно, только не свободной конкуренции»

Испания часто приводится в качестве примера преимуществ открытия рынка пассажирских перевозок в Европе, поскольку пассажиропоток на сети ВСМ страны вырос с момента появления конкурирующих государственных операторов.

Однако новый левоцентристский министр транспорта Испании Оскар Пуэнте заявил в парламенте, что модель либерализации рынка, при которой конкурируют друг с другом только государственные чиновники, имеет «разрушительные последствия», поскольку их убытки «будут покрыты за счет государства».

Несколько лет назад испанский распорядитель инфраструктуры ADIF разработал систему «открытия рынка», при которой операторы должны были предлагать большие пакеты услуг и доставлять свой собственный подвижной состав в сравнительно короткие сроки.

По сути, это открыло рынок только для тех операторов, которые располагали большими объемами государственного финансирования, к примеру, для финансирования подвижного состава.

В результате единственными новыми конкурентами испанской Renfe являются операторы, принадлежащие или контролируемые французскими и итальянскими государственными железнодорожными компаниями – SNCF и FS.

О.Пуэнте заявил, что, хотя эта модель привела к «значительному снижению цен на билеты», она также вызвала «разрушительные последствия». «Эти компании в конечном итоге несут убытки, основанные на принятии решений... но затем эти убытки покрываются государством. Это то, что, я считаю, приносит пользу чему угодно, только не свободной конкуренции».

Европейская некоммерческая ассоциация независимых пассажирских железнодорожных компаний Альянс новых участников пассажирских железнодорожных перевозок»(ALLRAIL) согласна с О.Пуэнте и считает, что открытие рынка Испании финансируется за счет:

– государственных гарантий Франции и Италии по долгам их государственных операторов, что публично признается рейтинговыми агентствами;

– французских и итальянских налогоплательщиков, которые покрывают затраты своих дочерних компаний в Испании, что квалифицируется как государственная помощь.

Испанское участники ALLRAIL призывает к поиску лучшего решения для Испании, которое создаст рыночные условия для привлечения пассажиров и частных инвестиций при одновременном снижении нагрузки на налогоплательщиков. Среди предлагаемых мер можно отметить более гибкие сервисы, которые в большей степени отвечающие спросу, и такой же недискриминационный доступ к кредитам от Европейского инвестиционного банка, который получили Renfe и FS.

Источник: globalrailwayreview.com, 08.02.2024 (англ. яз.)

Отчет Alstom и Skanska о будущей линии Осло – Стокгольм

Alstom совместно с компанией по разработке и реализации проектов Skanska, представили отчет «Новая Скандинавская железная дорога Осло – Стокгольм», где описывается железнодорожное сообщение между двумя крупнейшими городами Северной Европы, направленное на значительное сокращение выбросов CO_2 за счет уменьшения необходимости авиаперелетов.

По словам генерального директора Alstom в Швеции Марии Сигнал Мартебо, отчет знаменует ключевую веху в наших усилиях по улучшению транспортной инфраструктуры во всей Скандинавии. Объединив опыт двух компаний, был разработан реалистичный и инновационный план железнодорожного сообщения, соединяющего два мегаполиса Северной Европы.

Alstom обладает опытом реализации комплексных железнодорожных

проектов по всему миру «под ключ» – поставку инфраструктуры, сигнализации и подвижного состава. Используя данный подход можно оптимизировать проекты, что приводит к более быстрому завершению и потенциальному снижению затрат при сохранении качества. Подход предполагает использование комплексного метода проектирования и планирования, который, как было доказано, экономит до 15% общего времени строительства.

В докладе рассматриваются:

- Дизайн и технологии: предложения по передовым путевым технологиям и проектированию подвижного состава, направленные на максимальное повышение скорости и безопасности движения по маршруту Осло – Стокгольм;
- Воздействие на окружающую среду и устойчивое развитие: подробный анализ потенциального воздействия проекта на окружающую среду и предложения о том, как его минимизировать с помощью экологически чистых методов строительства и энергоэффективных решений;
- Экономические и социальные выгоды: обзор экономических и социальных выгод проекта, включая улучшение доступности, ускорение регионального экономического роста и вклад в достижение целей в области климата;
- Стратегии реализации: всеобъемлющая дорожная карта, детализирующая, как может быть реализован проект, включая модели финансирования, временные рамки и потенциальные проблемы.

Компания Alstom является крупнейшим поставщиком на шведском железнодорожном рынке, с более чем тысячей поездов, поставленных шведским железным дорогам, и несколькими крупными контрактами на техническое обслуживание. Alstom также возглавляет внедрение ERTMS в Швеции как на борту, так и на путях, и развертывает новую стандартную национальную систему управления дорожным движением для Trafikverket.

Источник: globalrailwayreview.com, 07.02.2024 (англ. яз.)

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Китай вложит миллиард долларов в реконструкцию железной дороги в Африке в борьбе с США за полезные ископаемые

Китай планирует потратить 1 млрд долл. США на реконструкцию ключевой железнодорожной линии Тазара, соединяющей регион медного пояса

Замбии с танзанийским портом Дар-эс-Салам в рамках своей инициативы «Пояс и путь» (BRI).

Посол Китая в Замбии Ду Сяохуэй передал предложение о реконструкции железной дороги Тазара министру транспорта Замбии Фрэнку Тайали, заявив, что инвестиции в размере 1 млрд долл. США будут осуществлены в рамках государственно-частного партнерства (ГЧП) в ближайшие годы.

Поддержать проект пообещал лично председатель КНР Си Цзиньпин еще в 2022-2023 гг., когда Китай посещали президенты Танзании и Замбии. Напомним, дорога была построена в 1970-х годах и финансировалась китайским правительством при Мао Цзэдуне в качестве проекта иностранной помощи. Си Цзиньпин отметил, что железная дорога Танзания – Замбия стала «символом китайско-африканской дружбы».

Отмечается, участие Китая в строительстве железной дороги Тазара началось в 1970-х годах, когда Пекин столкнулся со своими собственными финансовыми трудностями. В то время Замбия отчаянно нуждалась в железнодорожном сообщении с побережьем Танзании для транспортировки меди, своего основного экспортного продукта. Соседняя Родезия, ныне Зимбабве, перерезала единственный путь Замбии к морю в ответ на постколониальную передачу власти чернокожему большинству Замбии. Китай вмешался, когда западные страны отказались финансировать новую железную дорогу, построив Тазара примерно за 1 млрд юаней (140,5 млн долл. США). С 1970-1975 гг. около 50 тыс. китайских рабочих построили 1860 км железной дороги, протянувшейся от медного пояса Замбии до Дар-эс-Салама на берегу Индийского океана. На сегодняшний день это остается крупнейшим зарубежным проектом Китая.

В прошлом году Китай поручил Китайской корпорации гражданского строительства (CCECC), дочерней компании Китайской железнодорожной строительной корпорации, провести переговоры о концессии на эксплуатацию железнодорожной линии Танзания – Замбия. В декабре CCECC назначила группу из 11 человек во главе с Пенгом Даньяном, управляющим директором железной дороги Эфиопия – Джибути, для проведения инспекции с целью оценки операционной и бизнес-модели Тазара. Команда завершила деловую и техническую инспекцию маршрута и опубликовала отчет в минувшую среду.

Тим Зайонц, научный сотрудник Центра международной и сравнительной политики Стелленбосского университета в Южной Африке, сообщил, что китайские инвестиции в Тазару в рамках ГЧП, скорее всего, примут форму концессии на восстановление, эксплуатацию и передачу с вероятной продолжительностью от 20 до 25 лет. В соответствии с этой моделью правительства разрешают частным организациям восстанавливать и эксплуатировать инфраструктуру в течение определенного периода, прежде

чем передать ее обратно правительству. По словам эксперта, Китай больше не рассматривает свою работу как некую помощь, а дает понять, что это должно быть коммерчески выгодное предприятие.

Китай заинтересован в использовании железнодорожной линии Тазара для транспортировки экспорта продукции горнодобывающей промышленности из Замбии и Демократической Республики Конго (ДРК).

Отремонтированная железная дорога Тазара будет напрямую конкурировать с железной дорогой, поддерживаемой США и ЕС, которая свяжет медный пояс Замбии и богатую полезными ископаемыми ДРК с портом Лобито на атлантическом побережье Анголы.

Брюссель и Вашингтон объявили в конце октября, что будут финансировать этот железнодорожный проект. США и ЕС стремятся получить полезные ископаемые, жизненно важные для производства аккумуляторов и передовой электроники, включая кобальт, который поступает из ДРК и Замбии.

Источник: rzd-partner.ru, 09.02.2024

Norfolk Southern инвестировала в инфраструктуру в 2023 году 1 млрд долларов

Североамериканская железная дорога первого класса Norfolk Southern выполнила в 2023 г. программы суммарной стоимостью 1 млрд долл. США по ремонту и обновлению инфраструктуры на сети эксплуатируемых в 22 штатах линий протяженностью более 31 тыс. км.

В 2023 г. ремонт верхнего строения пути завершен на протяжении более 990 км, что на 8% больше, чем в предыдущем году, выправка пути выполнена на участках суммарной длиной более 2800 км, обновлены 450 мостовых сооружений, проинспектировано состояние около 40,4 тыс. мостов, водопропускных систем и тоннелей. Повышение уровня безопасности обеспечено установкой еще 108 детекторов греющихся букс и 17 акустических детекторов состояния буксовых подшипников, внедрением двух цифровых инспекционных порталов на основе ИИ для мониторинга состояния грузовых поездов в движении и оснащением 110 переездов устройствами ограждения.

Источник: morningstar.com, 05.02.2024 (англ. яз.)

Транспортная сфера Белоруссии нивелировала потери от санкций за счет диверсификации рынка

Транспортная отрасль Белоруссии нивелировала потери от санкций Запада за счет диверсификации рынков оказания услуг, сообщается на сайте минтранса республики.

«В прошлом году внешние факторы продолжили оказывать негативное влияние на работу транспортного комплекса. Нивелировать потери удалось за счет наращивания объемов экспорта транспортных услуг в такие страны, как Бразилия (в 4,9 раза), Пакистан (в 4,2 раза), Туркменистан (в 3,6 раза), Египет (в 2,5 раза), Китай (в 2,3 раза), Индонезия (в 2,2 раза)», – говорится в сообщении.

Отмечается, что для обеспечения вывоза экспортных грузов автомобильным транспортом дополнительно было получено свыше 32 тысяч разрешений в Азербайджан, Армению, Иран, Грузию, Казахстан, Китай, Монголию, Россию, Турцию и Узбекистан. В настоящее время выполнение международных автоперевозок грузов возможно по территории 14 иностранных государств.

«Активно велась работа по снижению транспортных затрат белорусских экспортеров при доставке железнодорожным транспортом. Так, с российской стороной достигнута договоренность об установлении скидок в размере 10-40% на железнодорожные перевозки по маршрутам международного транспортного коридора «Север-Юг», а также по направлению порта в Санкт-Петербурге», – говорится в сообщении. В результате принятых мер за 2023 год объем экспортных перевозок железнодорожным транспортом вырос на 15,4% к 2022 году, из которых порядка 83% приходится на перевозки с Россией (рост в 1,5 раза), из них половина перевезена через российские порты (рост в 2,3 раза). В сообщении Белоруссия – Китай объем экспортных контейнерных перевозок вырос в 1,6 раза к 2022 году.

В целом в министерстве отметили, что в целях повышения конкурентоспособности белорусских перевозчиков, снятия барьеров при перемещении грузов и пассажиров на протяжении года велась системная работа по расширению транспортных коридоров для экспортных поставок и созданию условий для перевозок в юго-восточном направлении. Разрабатывались альтернативные транспортно-логистические схемы для диверсификации рынков сбыта и создания белорусским производителям благоприятных условий для экспорта продукции иностранным потребителям.

В минтрансе напомнили, что завершены союзные белорусско-российские программы по унификации регулирования транспортного рынка и по интеграции информационных систем транспортного контроля государственных контролирующих органов. Подписаны документы, устанавливающие условия

взаимного допуска судов Белоруссии и РФ к плаванию по национальным внутренним водным путям, полную безразрешительную систему на осуществление всех видов международных автоперевозок грузов путем поэтапного перехода до 2030 года, равные тарифные условия при оказании услуг аэропортов и аэронавигационных услуг авиаперевозчикам обоих государств с 2025 года.

Источник: 1prime.ru, 10.02.2024

Россия предоставила Белоруссии скидку на железнодорожные перевозки в размере до 40%

Россия предоставила Белоруссии скидки на осуществление железнодорожных перевозок по коридору Север-Юг и в направлении порта в Санкт-Петербурге. Об этом сообщила пресс-служба Министерства транспорта и коммуникаций Белоруссии.

«Активно велась в 2023 году работа по снижению транспортных затрат белорусских экспортеров при доставке железнодорожным транспортом. Так, с российской стороной достигнута договоренность об установлении скидок в размере 10-40% на железнодорожные перевозки по маршрутам международного транспортного коридора Север-Юг, а также по направлению порта в Санкт-Петербурге» – говорится в сообщении по итогам коллегии Минтранса.

Президент Белоруссии Александр Лукашенко на состоявшемся 29 января заседании Высшего государственного совета Союзного государства сообщил, что Минск и Москва достигли договоренности об увеличении пропускной способности железной дороги в направлении Санкт-Петербурга с целью наращивания объемов белорусских грузов, перевозимых для перевалки в российские порты. Посол Белоруссии в РФ Дмитрий Крутой позже проинформировал, что Белорусская железная дорога и ОАО «Российские железные дороги» согласовали инвестиционные планы мероприятий по увеличению пропускной способности дорог, на первом этапе предполагается строительство семи разъездов. Крутой сообщил, что в 2023 году порты Санкт-Петербурга стали базовыми точками для перевалки белорусских экспортных грузов, общий объем которой в 2023 году составил 14,1 млн тонн, в том числе 12,9 млн тонн – через Санкт-Петербург. Дипломат заявил, что к 2025 году планируется обеспечить перевалку через эти порты 15 млн тонн белорусских экспортных грузов.

Межправительственное соглашение о создании мультимодального транспортного коридора Север – Юг было подписано Россией, Индией и Ираном в 2000 году. Позже состав участников расширился до 14. Цель проекта – привлечение транзита грузопотоков из Индии, Ирана и стран Персидского залива через российскую территорию в Европу (в сравнении с морским маршрутом через Суэцкий канал расстояние сокращается более чем в два раза, что снижает сроки и стоимость перевозок). Сейчас проект объединяет несколько различных транспортных систем отдельных государств.

Ранее Литва и Латвия в рамках санкций Запада прекратили транзит белорусских грузов. Минск и Москва подписали два базовых соглашения – о перевалке нефтепродуктов и внешнеторговых грузов, это в первую очередь калийные, азотные удобрения, продукция металлургии и деревообработки. В Минске сообщали, что для обработки белорусского экспортного груза в настоящее время задействовано около 20 российских портов. Белоруссия рассматривает возможность строительства собственного порта под Санкт-Петербургом, а также строительство или аренду портовых мощностей в Мурманской области.

Источник: tass.ru, 10.02.2024

Российская структура Siemens получила новое название

Российскую структуру немецкой компании AG Siemens переименовали из ООО «Сименс» в ООО «Системс». Об этом сообщает «Интерфакс».

В марте 2022-го Siemens покинул Россию. Его российская структура с 2021 года находится в процессе реорганизации в форме выделения.

Ранее стало известно, что немецкий концерн Siemens потерял 600 млн евро после ухода из России в 2022 финансовом году. Об этом говорится в отчете компании о результатах за 2023 год. Потери понесло подразделение Siemens Mobility, которое производит железнодорожную технику. Компания прекратила весной 2022 года поставки скоростных поездов «Сапсан» для РЖД в Россию.

В декабре сообщалось, что компании Siemens и Volkswagen, ранее запросившие у правительства Германии компенсации за инвестиции в Россию, вряд ли получат какие-либо выплаты, поскольку ФРГ в данном случае рискует стать банкротом. Об этом заявил экс-депутат бундестага Вальдемар Гердт.

Источник: gazeta.ru,09.02.2024

Названы самые дорогостоящие железнодорожные проекты мира, которые стартовали в 2023 году

В 2023 году в мире стартовало 250 проектов по строительству железных дорог общей стоимостью 249,8 млрд долларов. Капитальные затраты сократились почти вдвое по сравнению с показателем 2022 года в 500 миллиардов долларов. В предыдущие годы в списке проектов по строительству железных дорог доминировала Азия. И прошлый год не принес сюрпризов: 42% всех железнодорожных проектов, которые стартовали в 2023, оказались в Азии. В списке лидеров больше всего проектов в сегменте высокоскоростного движения и метро. В своем материале портал Railway Technology приводит самые дорогие проекты 2023 года.

На десятой строчке находится железная дорога Нинбо – Цыси в Китае, проект оценивается в 4,6 млрд долл. Он представляет собой междугороднюю железнодорожную линию между городом Нинбо и соседним городом Цыси к северу от Нинбо в провинции Чжэцзян, восточный Китай. Проект направлен на расширение междугородной железнодорожной линии, он предполагает строительство междугородной железнодорожной линии протяженностью 64 км, протяженность подземного участка ветки составляет примерно 16 км, из которых участок горного туннеля протяженностью 1,4 км будет проходить под землей. Также будет построено 13 новых железнодорожных станций (шесть станций метро и семь надземных станций). Строительство началось в мае 2023 года и, как ожидается, будет завершено к концу 2026 года.

На девятой строчке расположилась подземная железная дорога Таоюань, Тайвань. Стоимость этого проекта составляет 4,7 млрд долл. Проект предполагает строительство железнодорожной линии протяженностью 24 км со станциями метро, депо и диспетчерскими пунктами, а также установку систем сигнализации, освещения и безопасности. Строительство началось в июне 2023 года и будет завершено к концу 2026 года.

Восьмую строчку занимает линия метро Дакки I в Бангладеш. Стоимость проекта – 4,7 млрд долл. В его рамках будет построена линия метро протяженностью 31,2 км от аэропорта Дакки до Пурбачала. Ветка рассчитана на перевозку одного миллиона пассажиров в день и станет первой подземной железной дорогой в регионе. Проект также включает в себя строительство пешеходных дорожек, установку системы освещения и подвесных знаковых конструкций. Ожидаемая дата завершения строительства первой линии метро Дакки – конец 2028 года.

На седьмой строчке линия метро Нинбо № 6 в Китае стоимостью 4,8 млрд долл. Это второе запланированное расширение метрополитена Нинбо, данная линия пройдет от Западного железнодорожного вокзала Нинбо до станции

Хунлян на востоке города. Проект строительства линии метро протяженностью 39,6 км включает также 24 новые станции. Строительные работы начались в апреле 2023 года и, как ожидается, будут завершены к сентябрю 2027 года.

На шестом месте железная дорога Хуандун – Байсе, Китай, проект стоимостью 4,9 млрд. долл. Компания Guangxi Railway Investment Group (GRIEG) планирует построить железнодорожную линию на юге Китая между Хуандуном, Гуанчжоу, Байсе и Гуанси. Проект предполагает строительство железнодорожной линии протяженностью 314,6 км с 18 новыми станциями. Поезда здесь будут курсировать со скоростью 160 км/ч. Проект также включает в себя строительство диспетчерских пунктов и мостов, а также установку коммуникационной сети, систем сигнализации и блокировки. Строительство началось в декабре 2023 года и будет завершено в декабре 2028 года.

На пятом месте высокоскоростная железная дорога Яньань – Юйлинь в Китае стоимостью 5,6 млрд долл. Ветка обеспечит сообщение между провинцией Шэньси на северо-западе Китая и южной провинцией Гуанси. Проект предполагает строительство высокоскоростной железнодорожной линии протяженностью 239,7 км с проектной скоростью 350 км/ч. Эта линия является частью планируемой Китаем сети высокоскоростных железных дорог «Восемь вертикальных и восемь горизонтальных». Проект включает в себя строительство шести новых станций, мостов, туннелей, диспетчерских пунктов и парковочных мест, а также установку электрооборудования, систем освещения и безопасности. Китайская железная дорога подтвердила, что строительство проекта началось в ноябре 2023 года, и ожидается, что новая линия будет завершена к концу 2027 года.

На четвертой строчке расширение Тегеранского метрополитена в Иране, проект стоимостью 5,8 млрд долл. Он включает строительство трех новых линий. Линия 8 – планируемая кольцевая линия с 34 станциями, 21 из которых уже построены. Линия 9 – это еще одна кольцевая линия с 39 станциями, 27 из которых уже построены. Линия 10 с 35 станциями будет проходить по коридору запад-восток от станции метро Вардавард на западе Тегерана до района акведука Косар на востоке. Проект предполагает также строительство новых туннелей, депо и систем автоматической системы оплаты проезда. Земляные работы на 10-й линии метро начались в августе 2023 года. Ожидается, что все три линии будут завершены к началу 2029 года.

На третьей позиции оказалось расширение метрополитена Торонто-Йонг в Канаде стоимостью 6,8 млрд долл. Расширение является частью регионального транспортного плана Metrolinx, объявленного в 2008 году. Проект предполагает продление линии метро на 8 км к северу от ее нынешней конечной станции на станции Финч в городе Торонто до центра Ричмонд-Хилл на улице Йонг и шоссе 7 в городе Ричмонд-Хилл. В рамках проекта будут

построены пять станций со средним расстоянием между ними 1,5 км. Проект также включает строительство моста через реку Ист-Дон и создание 2000 мест для парковки пригородных поездов на станции Лангстафф/Лонгбридж. Строительные работы начались в феврале 2023 года, предполагаемая дата завершения – 2030 год.

На второй позиции оказалось расширение сиднейского метрополитена в Австралии стоимостью 7,2 млрд. долл. Это 23-километровая линия для движения беспилотного железнодорожного транспорта, которая свяжет пригород Сент-Мэри с центром нового Аэротрополиса через новый международный аэропорт Западного Сиднея. Проект включает строительство шести станций метро, а также двух станций на территории аэропорта. Строительство проекта, который, по оценкам, создаст 14 000 новых рабочих мест, началось в конце 2023 года и, как ожидается, будет завершено в 2026 году.

На первом же месте в рейтинге самых дорогих железнодорожных проектов оказалась Польша и ее Центральный коммуникационный порт стоимостью 8,9 млрд. долл. Этот мегапроект предусматривает строительство нового аэропорта с нуля в 40 км к юго-западу от Варшавы. Также он включает создание двух взлетно-посадочных полос, здания аэровокзала, коммерческих объектов, автостоянки и соединительных дорог. Также возле аэропорта будет построен новый город, и осуществлена модернизация 2400 км существующих железнодорожных линий. Предполагается строительство 1800 км новых высокоскоростных железнодорожных линий. Планируемые железнодорожные линии позволят за 15 минут добраться до Центрального железнодорожного вокзала Варшавы и за 25 минут до железнодорожного вокзала Лодзь-Фабрична. Также планируется создание высокоскоростного сообщения с Франкфуртом-на-Одере, что сократит время в пути между новым польским аэропортом и Берлином (расстояние между городами Франкфурт-на-Одере и Берлин составляет 80 км) по железной дороге до менее чем 3,5 часа. Строительство аэропорта, который будет выступать в качестве хаба для польских авиалиний LOT, началось в октябре 2023 года, при этом ожидается, что первая очередь аэропорта и несколько участков железнодорожных линий будут завершены уже к IV кварталу 2027 года.

Источник: rzd-partner.ru, 13.02.2024

«Трансмашхолдинг» (ТМХ) сообщил о росте выручки на 30% по итогам 2023 года

Производитель опубликовал предварительные данные по выручке за прошлый год.

Ее он оценивает в более 400 млрд руб. и примерно на 30% выше результата 2022 года: тогда в отчетности ТМХ заявил консолидированную выручку в 314,7 млрд руб. Примерно такой рост выручки машиностроитель прогнозировал ранее в конце мая-2023.

Также ТМХ представил результаты реализации по ряду видов подвижного состава в 2023 году:

– 974 секции локомотивов всех типов (+11% к 2022 году);

– 957 пассажирских вагонов локомотивной тяги и вагонокомплектов (+20%);

– 693 вагона электропоездов (+31%);

– 503 вагона метро (+37%).

Источник: rollingstockworld.ru, 08.02.2024

ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ

БАМ расширят по полной программе

Государство решилось на реализацию третьего этапа развития БАМа и Транссиба с расширением провозной способности до 255 млн тонн. В рамках проекта «БТС-Мост» Руслана Байсарова построит три дорогостоящих тоннеля и мост через Амур по схеме EPCF. Средства будут получены из тарифа, который платят грузоотправители. Государство внесет свой вклад бессрочным продлением льготной ставки налога на имущество в 1,6%, а также перестанет требовать от ОАО «РЖД» привести все пути в нормативное состояние к 2035 году, сдвинув этот срок еще на 10 лет.

«БТС-Мост» все же будет строить четыре крупных объекта на БАМ-3 стоимостью около 500 млр руб. Это следует из перечня поручений, выданных президентом 30 декабря. Так, до 31 марта правительству совместно с ОАО «РЖД» и «БТС-Мостом» поручено обеспечить заключение ОАО «РЖД» «договоров генерального подряда с условием отсрочки платежа» на строительство вторых Северомуйского, Кодарского и Кузнецовского тоннелей и моста через Амур, «предварительно уточнив финансовую модель, сроки и стоимость их строительства, а также закрепив за подрядчиком обязательства по

финансированию возможного удорожания» этих объектов. В «БТС-Мост» не пояснили, готова ли она выполнить условие. В ОАО «РЖД» от комментариев отказались.

За вторым этапом расширения БАМа и Транссиба, который должен завершиться в этом году, должен последовать третий с расширением провозной способности со 180 до 210 млн тонн к 2030 г. и 255 млн тонн к 2032 г. Финальная стадия предполагает создание дублеров Северомуйского, Кузнецовского и Кодарского тоннелей и моста через Амур.

Эти объекты «БТС-Мост» и Газпромбанк планируют построить через EPCF-контракт. Он предполагает, что стройку и финансирование берет на себя подрядчик, а через десять лет заказчик – предположительно, ОАО «РЖД» – с ним расплачивается. Стоимость третьего этапа, по оценкам ведомств, составит порядка 2,7 трлн руб.. Последняя оценка, которую видел «Ъ» в документах Минтранса, – 2,73 трлн руб.: 2,26 трлн руб. – объекты ОАО «РЖД» и 471 млрд руб. – объекты EPCF. Паспорт БАМ-3 должен быть утвержден до конца марта.

ФАС поручено совместно с профильными ведомствами и ОАО «РЖД» представить предложения по тарифным решениям для финансирования инвестпрограммы, «обратив особое внимание на влияние этих решений на финансово-экономическое состояние грузоотправителей и конечную цену перевозимых товаров, изменение структуры движения грузов по отдельным направлениям и тарифов на электроэнергию».

Свою лепту внесет и государство. Согласно поручениям, до 1 сентября должны быть приняты изменения в законодательство, которые бессрочно продляют льготную ставку налога на имущество для путей общего пользования. Сейчас она составляет 1,6%, но действует только до 2026 г.

Также до 2033 г. должны быть продлены сроки применения особенностей реализации приоритетных проектов по модернизации и расширению инфраструктуры, предусмотренные соответствующим законом.

Эти нормы позволяют быстрее проектировать и строить приоритетные объекты.

Решение по налоговой ставке для ОАО «РЖД» крайне важно, говорит управляющий партнер IPM Consulting Вадим Тедеев. Он поясняет, что по ставке 1,6% ОАО «РЖД» уплачивает налог на имущество еще с 2020 г:

Другая мера – продление до 2045 г. срока программы капремонта железнодорожного пути. В июне 2021 г. Владимир Путин поручил провести инвентаризацию состояния путей на наличие узких мест и утвердить программу приведения инфраструктуры к нормативному уровню.

ОАО «РЖД» разработало программу. Исходно она предполагала достижение нормативного уровня в 2030 г., но монополия сразу просила

сдвинуть срок на 2035 г., подчеркивая риски, связанные с наложением программы на обычную деятельность по вывозу грузов и на масштабные стройки. В таком виде программа и была принята в конце 2022 г. со сметой порядка 7,6 трлн руб. Сейчас предлагается сдвинуть срок на десять лет.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что в поручениях «прослеживается курс на оптимизацию планов по БАМ-3 и приведение его к реалиям». Многое «подчинено мысли о том, что одновременно столько строить, везти и ремонтировать невозможно». С этим связано решение о растягивании программы приведения пути в нормативное состояние, полагает эксперт. «БТС-Мост» придется решать непростые вопросы с учетом высокой стоимости заемных средств при текущей ключевой ставке, отмечает он.

Для ОАО «РЖД» выгодно переложить бремя финансирования этих объектов на концессионера, говорит господин Бурмистров: через десять лет, когда средства нужно будет возвращать, есть вероятность прекращения боевых действий, изменения санкционного фона и снижения ставки. К тому же будущие денежные потоки сильно дисконтируются: при ключевой ставке 7% они обесцениваются вдвое, при 12% – в 3,1, а при 16% – в 4,4. По мнению эксперта, важным тезисом поручения выглядит и необходимость оценки влияния тарифных решений на финансово-экономическое состояние грузоотправителей и цену товаров.

Источник: kommersant.ru, 12.02.2024

РЖД реконструировали станцию Зима на Транссибе для увеличения объемов перевозки грузов

РЖД реконструировали станцию Зима в Иркутской области на Транссибе, что даст возможность увеличить объемы перевозки грузов в направлении Дальнего Востока, сообщила компания.

«Завершили реконструкцию станции Зима в Иркутской области: Реконструкция станции позволит нарастить объемы перевозки грузов, следующих в направлении Дальнего Востока», – говорится в сообщении РЖД.

Железнодорожники удлинили 14 путей в общей сложности на 8 километров. «Теперь они способны принимать поезда длиной до 100 вагонов и массой 7100 тонн. Это снизит потребность в маневровых операциях и увеличит скорость обработки составов», – отмечается в сообщении.

Строительство велось без остановки работы железнодорожного узла. В ходе работ отсыпана 21 тысяча кубометров земляного полотна, уложено 20

стрелочных переводов, смонтировано 13 километров контактной сети, протянуто 186 километров линий автоблокировки и связи.

Источник: 1prime.ru, 13.02.2024

Ещё один участок БАМа стал двухпутным

Открыли движение поездов по второму пути на перегоне Гурское – Почепта в Хабаровском крае.

Он расположен на линии Комсомольск-на-Амуре – Ванино, по которой доставляем грузы в порты Татарского пролива.

Для создания новой инфраструктуры:

– уложили 9 км пути и 6 стрелочных переводов;

– отсыпали 127 тыс. куб. м земляного полотна;

– смонтировали 153 км различных кабельных линий.

Чтобы увеличить в два раза, до 82 млн тонн, провозные возможности железной дороги от Комсомольска-на-Амуре до Ванино, к началу 2025 года нам необходимо построить вторые пути и двухпутные вставки на 31 перегоне, на 9 из них работы уже завершили.

Источник: t.me, 08.02.2024

На перегоне Хабаровск-1 – Хабаровск-2 началось движение по третьему пути

Эффектом от его строительства станет снижение загрузки существующих путей данного участка от пассажирского, пригородного, передаточно-вывозного, хозяйственного движения, а также от движения одиночных локомотивов между станциями. В целом это позволит повысить пропускную способность инфраструктуры.

В результате строительства уложено 6,5 км пути и 16 стрелочных переводов, смонтировано 8 км контактной сети, 239 км кабелей автоблокировки и связи.

В настоящее время продолжается постройка 3 надземных пешеходных переходов. Их планируется открыть нынешней осенью.

Кроме того, чтобы снизить шум на участках, где дорога проходит рядом с жилым сектором, идет обустройство путей подбалластными матами и защитными экранами высотой от 4 до 6 м.

Хабаровск-1 – Хабаровск-2 – это один из самых грузонапряженных участков Транссиба. Ежедневно здесь курсируют больше 110 пар поездов. На ст. Хабаровск-2 расположено крупнейшее локомотивное депо Дальневосточной магистрали.

Источник: rzd-partner.ru, 12.02.2024

Красноярская железная дорога построит второй Козинский тоннель на участке Восточного полигона Междуреченск – Тайшет

Второй Козинский тоннель будет возведен на перегоне Красноярской магистрали Джебь – Щетинкино в Курагинском районе Красноярского края. Положительное заключение на проектную документацию выдано Главгосэкспертизой России.

Это сложный отрезок трассы в горной местности, получивший название «Джебская петля» из-за большого перепада высот (более 200 м). Железнодорожный путь здесь совершает 16 крутых поворотов, огибая отроги Восточного Саяна. Новое инженерное сооружение будет построено параллельно действующему однопутному Козинскому тоннелю, по которому сейчас осуществляется пропуск поездов на участке Междуреченск – Тайшет.

Протяженность тоннеля составит 1370 м. Из-за повышенной твердости горных пород проходка будет производиться буровзрывным способом одновременно со стороны западного и восточного порталов. На подходах к тоннелю специалисты уложат 1,7 км новых путей, чтобы протянуть их по горно-таежной местности, а также построят 3 железнодорожных моста через реки Коза и Малая Коза. Для обеспечения безопасности движения поездов западный и восточный порталы тоннеля оградят специальными парапетами, защищающими от камнепадов.

Реализация проекта позволит убрать последнее узкое место на самом сложном по рельефу перегоне трассы Междуреченск – Тайшет от станции Джебь до станции Щетинкино. В результате он станет полностью двухпутным. Начать работы планируется во II квартале 2024 года, а завершить их и открыть движение поездов через второй Козинский тоннель – в 2026 году, сообщила служба корпоративных коммуникаций КрасЖД.

Источник: fc-union.com, 12.02.2024

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

В Иране сообщили о завершении строительства участка коридора Север-Юг в течение пяти лет

Заместитель министра дорог и городского развития Хайрулла Хадами отметил, что средства на строительство предоставляет Россия. Срок реализации проекта строительства железнодорожного участка Решт – Астара, соединяющего сухопутные участки международного транспортного коридора Север-Юг, составляет пять лет при должном финансировании. Об этом заявил заместитель министра дорог и городского развития Ирана Хайрулла Хадами.

«Строительство недостающего участка протяженностью 162 км может быть завершено в течение пяти лет, если будут предоставлены финансовые ресурсы», – цитирует его слова агентство Tasnim. Замминистра добавил, что средства на строительство предоставляет Россия.

РФ и Иран 17 мая 2023 года подписали соглашение о совместном строительстве железнодорожного участка Решт – Астара протяженностью 170 км, который позволит соединить сухопутные участки международного транспортного коридора Север-Юг и повысить экономическую эффективность транскаспийского маршрута. Россия выделяет Ирану на реализацию проекта по строительству ж/д участка межгосударственный кредит на сумму 1,3 млрд евро, при этом общая стоимость проекта оценивается в 1,6 млрд евро. Власти РФ рассчитывают, что проект может стать альтернативой Суэцкому каналу, позволяя обеспечить сквозной маршрут реализации поставок как транзитом в Европу, так и из России в Персидский залив. Сейчас проект объединяет несколько различных транспортных систем отдельных государств.

Источник: Advis.ru, 12.02.2024

«Ростех» до Индии доведёт

Развитием Астраханского порта в рамках международного транспортного коридора (МТК) Север-Юг займётся госкорпорация «Ростех». Проект указа о передаче находящихся в собственности государства 25,5% акций ПАО «Астраханский порт» опубликован в конце прошлой недели на федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

Как отмечается в пояснительной записке, инициатива исходила от самого «Ростеха». Войти в капитал ПАО «Астраханский порт» госкорпорация

намерена для «реализации проекта по экспорту в дружественные страны (Исламская Республика Иран и Республика Индия) сельскохозяйственной и иной продукции российского производства». Предложение поддержали Росимущество и Минпромторг. Одним из главных мотивов в документе названо то, что владельцем контрольного пакета ПАО «Астраханский порт» является дочерняя структура иранской госкомпании Islamic Republic of Iran Shipping Lines – ЗАО «Насим Бахр Киш», ей принадлежит 53,06% акций порта. Поэтому привлечение российской госкорпорации для участия в проекте признано целесообразным.

С этими аргументами согласен генеральный директор компании «INFOLine-Аналитика» Михаил Бурмистров. «Учитывая, что Астраханский порт – ключевой в рамках коридора «Север – Юг» и его контрольным пакетом владеет иранская госкорпорация, резонно, чтобы с российской стороны пакетом акций также управляла крупная госкорпорация», – рассказал он.

По словам Михаила Бурмистрова, «Ростех» после вхождения в проект способен обеспечить «полный комплекс необходимых опций» в части финансов и прочих ресурсов для его развития. Также, напоминает аналитик, нужно иметь в виду, что речь в данном случае идёт о взаимодействии двух подсанкционных стран. «Очевидно, что именно госкорпорации должны брать на себя развитие ключевых инфраструктурных транспортных активов», – заключает Михаил Бурмистров. Логично, например, недавнее решение передать «Росатому» контроль над компанией «ДВМП», которая должна стать опорной для развития перевозок по Севморпути.

МТК «Север-Юг» – мультимодальный маршрут, конечными точками которого являются Санкт-Петербург и Мумбаи (Индия). В Каспийском регионе коридор разделяется на три направления: два железнодорожных (западное и восточное) и транскаспийское, соединяющее каспийские порты России и Ирана. Наиболее эффективным для развития транскаспийских перевозок считается именно Астраханский порт. Ранее генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров оценивал потенциал коридора более чем в 100 млн тонн грузов в год. Как отмечал в мае 2023 г. вице-премьер Марат Хуснуллин, уже в 2025 г. объём перевозок по МТК Север-Юг планируется довести до 30 млн тонн.

Источник: portnews.ru, 08.02.2024

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА

В Китае запустили первое в мире высокоскоростное грузовое сообщение пассажирскими поездами

В середине января в Китае по линии Чжэнчжоу – Чунцин запустили первый грузовой рейс пассажирскими поездами модели CRH380BL. Сообщается, что два поезда DJ5811 и DJ5812 ежедневно курсируют между двумя городами. Ранее составы CRH380BL на этой линии использовались только для пассажирских перевозок.

Для перевозки грузов пассажирские сиденья в поездах накрыли накидками, чтобы составить на них коробки с товарами. Основные виды грузов в этих поездах – свежие продукты питания, биофармацевтические препараты, деловая корреспонденция и электронные товары.

Каждый поезд способен перевезти до 15 тонн груза на расстояние 1028 км менее чем за 5 часов. Средняя скорость движения составляет более 206 км/ч, что делает такие рейсы конкурентоспособной альтернативой автомобильным и авиа- грузовым перевозкам. Сообщается, что высокоскоростной железнодорожный маршрут позволяет экономить один день в сравнении с автомобильными перевозками.

Высокоскоростные поезда модели CRH380BL – часть серии поездов CRH3, которые разрабатывались Changchun Railway Vehicles совместно с Siemens и Tangshan Railway Vehicle. CRH380BL выпускаются с 2009 г., их максимальная конструкционная скорость составляет 350 км/ч, а вместимость – 1043 человека.

Сейчас в рамках серии CRH3 в Китае разрабатываются уже настоящие высокоскоростные грузовые поезда. Предполагается создание двух платформ новой модели CRH3X со скоростью 250 км/ч и 350 км/ч. Составы будут включать от 2 до 16 вагонов, которые, в зависимости от задачи, могут быть пассажирскими, пассажирскими двухэтажными или грузовыми.

Источник: techzd.ru, 13.02.2024

Туркменистан может стать важным транспортным хабом будущего на маршрутах «Восток – Запад» и «Север-Юг»

Для международного транспортного коридора «Север-Юг» создается цифровой реестр транспортно-логистических центров, в который планируется

включить информацию об инфраструктуре международного морского порта Туркменбаши.

Это следует из материалов проведенного в конце января второго заседания транспортного бизнес-диалога СНГ. Инфраструктурный реестр будет размещен в открытом доступе на сайте Координационного транспортного совещания государств - участников Содружества. Информация, содержащаяся в реестре, позволит эффективнее формировать логистические маршруты и цепочки поставок по коридору «Север-Юг», в котором возрастающую роль играет Туркменистан.

Из трех основных маршрутов, выделенных в стратегии развития МТК, два проходят через Туркменистан. Это Транскаспийский – через Каспийское море морским и речным транспортом из портов Астрахань, Алия и Махачкала по Волге в туркменский и иранские порты. И восточный – через Казахстан и Туркменистан автомобильным и железнодорожным транспортом.

После недавнего посещения международного морского порта Туркменбаши представителями компании «РЖД Логистика» ее генеральный директор Дмитрий Мурев дал высокую оценку портовой инфраструктуре Туркменистана. Он заявил, что международный морской порт Туркменбаши произвел крайне благоприятное впечатление, и возглавляемая им компания будет использовать его возможности при разработке новых логистических решений. По мнению российского специалиста, транспортная инфраструктура Туркменистана соответствует работе с растущими грузопотоками, а грузовые дворы и комплексы станции Этрек готовы к перевалке грузов с широкой колеи на железнодорожное полотно Ирана. Отметив синхронность работы всех видов транспорта, Дмитрий Мурев выразил мнение, что Туркменистан может стать важным транспортным хабом будущего на маршрутах «Восток – Запад», «Север – Юг» и в обратных направлениях.

Источник: turkmenistan.gov.tm, 05.02.2024

Навстречу потребителям услуг

Впервые на Горьковской железной дороге на территории терминально-логистического центра станции Тихорецкая Горьковской дирекции по управлению терминально-складским комплексом в период с 1 по 9 января 2024 года была осуществлена разгрузка двух контейнерных поездов в составе 71 и 57 полувагонов.

Почему контейнеры пришли в полувагонах? Это связано с дисбалансом количества экспортируемых и импортируемых грузов в них. Соответственно,

на Дальний Восток отправляется меньшее количество фитинговых платформ, на которых перевозятся контейнеры. Возникает повышенный спрос на перевозку импортной продукции. Объем пребывающих на Дальний Восток контейнеров стал превышать возможность их доставки по сети железных дорог при помощи фитинговых платформ.

ОАО «РЖД» в период с 1 января 2024 г. по 31 декабря 2024 г. включительно установила понижающий коэффициент 0,793 к действующим тарифам на перевозку грузов, которые выполняются железнодорожниками на внутрироссийском и импортном уровнях доставки при помощи универсальных крупнотоннажных контейнеров со станций Дальнего Востока. Подчеркнем, что данный процесс происходит благодаря использованию механизма оптимальной доставки собственных (арендованных) полувагонов. Указанный коэффициент также применяется в случаях произведения перегрузок контейнеров в пути следования из одного типа в другой.

Клиентам не нужно долго ждать необходимых фитинговых платформ, переплачивать за процесс ожидания погрузки контейнера, а также его транспортировку. Возможность перевозить их в полувагонах дает клиентам большую гибкость в решении вопросов доставки груза. Отметим, что процесс доставки с использованием железнодорожного транспорта традиционно является одним из наиболее экономически выгодных способов перемещения во внутрироссийском и международном сообщениях.

Источник: kommersant.ru, 13.02.2024

ТЛЦ «Сибирский» под Новосибирском запустят на полную мощность в 2025 году

«После завершения строительства в 2025 году мощность терминала составит 1 млн контейнеров (ДФЭ) в год», – рассказали в пресс-службе Корпорации развития Новосибирской области ТАСС.

Создание инфраструктуры транспортно-логистического центра (ТЛЦ) «Сибирский» на площадке промышленно-логистического парка под Новосибирском завершат в следующем году: на территории комплекса создадут дополнительные возможности для обработки грузов: склады временного хранения, сортировка, таможенное оформление и фитосанитарный контроль.

Первую очередь транспортно-логистического центра (ТЛЦ) «Сибирский» запустили в октябре прошлого года. Изначально стоимость строительства ТЛЦ

составляла 5 млрд руб., но затем выросла до 15 млрд руб. Площадь объекта увеличилась с 30 до 300 га.

«ТЛЦ «Сибирский» на станции Чик Западно-Сибирской железной дороги позволит решить стратегические задачи по ускорению товародвижения и снижению логистических издержек на сети российских железных дорог. В условиях переориентации грузопотоков и инфраструктурных ограничений в целях ускорения доставки импортных грузов с Дальнего Востока ТЛЦ «Сибирский» станет ключевым на Транссибе грузовым хабом, на котором будет сконцентрирована обработка контейнерных поездов в полувагонах» – пояснял в августе прошлого года владелец ООО «Новосибирский транспортный терминал» Александр Кахидзе.

Источник: rbc.ru, 11.02.2024

ГК «Дело» призывает утвердить методику распределения мощностей Восточного полигона для контейнерных перевозок

ОАО «РЖД» необходимо принять и начать применять новую методику по распределению наряд-заказов на отправки контейнерных поездов между контейнерными операторами и терминалами, об этом заявил первый вице-президент «Трансконтейнера» Валерий Веремеев в ходе форума «Инфраструктурные инициативы бизнеса», проходящим под эгидой РСПП в Москве.

По его словам, в нынешней ситуации выделяемые ОАО «РЖД» «нитки графика» для контейнерных поездов на Дальний Восток – «это самый настоящий дефицитный ресурс». «Группа компаний «Дело» предлагает ввести методику распределения наряд-заказов для контейнерных поездов, по крайней мере из Московского транспортного узла», – сказал Валерий Веремеев, добавив, что обсуждение этой методики идет уже больше полугода. По мнению топ-менеджера, «это поможет всем и создаст определенность» в вопросах распределения дефицитных ресурсов.

В кулуарах форума Валерий Веремеев пояснил, что пока неизвестно станет ли эта методика частью обновленных «Правил недискриминационного доступа к инфраструктуре ОАО «РЖД» (ПНД), но «методика готова». Он подтвердил, что рассматривалось две концепции: распределять наряд-заказы между операторами или между терминалами. «Концепция, которую предложила «Дело» – это «распределять их» 50/50. Мы считаем, что это было бы справедливо и сбалансировано».

Как ранее сообщалось, ФАС России в настоящее время разрабатывает проект новых ПНД, определяющих очередность погрузки грузов на железную дорогу в условиях дефицита ее пропускной способности, прежде всего, на Восточном полигоне. В рамках разработки этого документа правительственная комиссия по транспорту под руководством вице-премьера РФ Андрея Белоусова в декабре поручила разработать и утвердить специальную методику распределения мощностей инфраструктуры для контейнерных поездов. Однако, эта методика до сих пор не утверждена.

Источник: infranews.ru, 09.02.2024

«Спецтрансгарант» нарастил перевозки грузов в танк-контейнерах в 2023 году на 8% до 1,3 млн тонн

Танк-контейнерный оператор «Спецтрансгарант» (СТГ, входит в группу «СГ-транс») нарастил объем перевозок по итогам 2023 г. до 1,3 млн тонн, что на 8% превышает показатель предыдущего года. Самыми быстрорастущими номенклатурами перевозок в 2023 г. стали жидкие азотные удобрения, стирол и серная кислота, следует из сообщения компании.

Отправки жидких азотных удобрений выросли за год более чем в 1,7 раза или на 67,5 тыс. тонн. Столь значительный рост перевозок обусловлен общим ростом объемов производства минеральных удобрений в России. Одновременно с этим, СТГ также нарастил отгрузку серной кислоты (на 11% год к году), которая используется в качестве сырья производителями удобрений.

Объемы перевозки стирола, который широко применяется в промышленности, в частности при изготовлении полимеров и синтетических каучуков, по итогам 2023 года выросли на 58% год к году. «Спецтрансгарант» выиграл тендер на вывоз этой продукции в танк-контейнерах с площадки одного из крупнейших нефтехимических комплексов России, расположенного в Башкортостане.

Помимо этого, в 2023 г. компания выполнила тестовую отправку 875 тонн сжиженных углеводородных газов (СУГ) в танк-контейнерах в Китай через погранпереход Камышовая (РФ) – Хуньчунь (КНР). Новая логистическая схема позволяет доставлять груз получателю от «двери до двери», пояснили в компании.

Также отмечается, что в 2023 г. компанией были открыты новые экспортные маршруты через порты Северного Кавказа и Санкт-Петербурга. Парк танк-контейнеров СТГ в 2023 г. увеличился до 7,5 тыс. единиц (+8,9% год

к году), в том числе приобретено 440 танк-контейнеров для перевозки серной кислоты.

Источник: infranews.ru, 08.02.2024

Перевозка грузов скоростными поездами – миф или реальность?

Актуальный вопрос на повестке – когда скоростные грузовые поезда станут обыденностью. С одной стороны, потребности в скоростных перевозках большие и растут с каждым годом, такие составы позволяют сократить время доставки грузов. С перспективой окупаемости даже вопрос денег второстепенен. Так что же мешает массовому переходу на новую скорость?

В октябре 2023 года РЖД в тестовом режиме запустили первый скоростной контейнерный состав из Калужской области в Новороссийск. Скоростной – значит, идет от точки А до точки Б без сортировки, а также перевозит груз на специально сконструированных платформах, способных развивать скорость до 140 км/ч, за счет чего груз доставляется быстрее, чем на обычном грузовом поезде (принято считать ограничением 140 км/ч, хотя в сентябре 2022 года платформу испытали на скорости 154 км/ч).

Выпускаются такие платформы по техническому заданию Федеральной грузовой компании на Калужском заводе «Ремпутьмаш», входящем в холдинг «Синара – Транспортные Машины», при участии профильного института ВНИКТИ.

«Эта модель вагона-платформы рассчитана на перевозку двух груженых 40-футовых контейнеров со скоростью до 140 км/ч на основе трехосных тележек с осевой нагрузкой 20 тс, массой тары – 45 т, грузоподъемностью – 75 т. Данный вагон прошел сертификацию в 2021 году и выпускается серийно», – рассказывает директор по маркетингу «Балтмаш» Руслан Крылов.

К развитию линейки скоростного подвижного состава приложили руку и «М-Рейл». Компания в 2022 году подписала с РЖД соглашение, по которому обязалась изготовить фитинговые платформы и крытые вагонов для перевозки грузов на палетах. Обе модели должны быть оборудованы тележками с конструкционной скоростью 140 км/ч.

Казалось бы – бери и пользуйся…

Что мешает скорости?

…однако в сумме разработано всего около нескольких десятков таких платформ. Для того, чтобы перевозки стали массовыми и вошли в обиход, во-первых, платформы должны исчисляться тысячами, во-вторых, нужны

тепловозы, которые могут везти поезд, который больше весит в брутто. Выдерживать нагрузку должен и сам путь.

Но и это еще не все. Эксперты отрасли говорят, что сдерживающих факторов больше, чем кажется на первый взгляд.

«В настоящее время массовые скоростные грузовые перевозки вряд ли возможны, учитывая, что пропускной способности не хватает для транспортировок с обычной скоростью. Особенно сильно это ощущается в последние полтора года, а сейчас ее критически не хватает», – говорит Сергей Друговской, руководитель группы железнодорожных операций FM Logistic в России.

Препятствия обозначила и член президиума СРО «Союз операторов железнодорожного транспорта» Ирина Чиганашкина.

«Дело в том, что решать вопросы увеличения провозной способности можно разными путями. У нас есть путь, единый для пассажирского и грузового движения, для скоростных и тяжеловесных перевозок. По нему за 24 часа в сутки мы можем провезти какое-то количество обычных вагонов с нагрузкой 23,5 т/ось. Если мы решаем задачу повышения грузоподъемности, грузим и везем по тем же путям 24 часа в сутки вагоны с нагрузкой 25 т/ось, то мы провозим больше груза. Но для того, чтобы путевое хозяйство выдержало нагрузку, нам нужны и тепловозы, которые могут везти тяжеловесный поезд, которые больше весит брутто, и путь должен выдерживать увеличенную нагрузку. Поэтому владелец инфраструктуры проводит мероприятия, позволяющие перевезти по этой инфраструктуре более тяжелые поезда – сегодня это и является глобальной задачей и целью утвержденной стратегии модернизации. Если по тем же путям надо пропускать дополнительные скоростные поезда, это является непростой движенческой задачей в современных условиях. Когда только появились первые скоростные электрички, это стало серьезной головной болью. За это время, кстати, новые пути особо не построились, – объясняет И. Чиганашкина. – Чтобы не было такого, что одну задачу мы решим, а вторую усложним, необходимо разработать и утвердить на площадке Минтранса при участии Минпромторга решение, куда мы идем, в какую сторону, и чего хотим добиться, потому что скоростные перевозки – это иное направление, чем тяжеловесные. Если мы хотим с помощью скоростных составов решить задачи, стоящие сейчас перед тяжеловесными составами, то пока это фактически противоположные технические решения».

Для развития тяжеловесного и одновременно скоростного грузового движения необходимо разработать мероприятия с участием всех участников перевозочного процесса. Требуется подготовка портов, терминальной, железнодорожной, ремонтной, эксплуатационной – в том числе вагонного

хозяйства – инфраструктур к планируемым объемам. Все это требует немалых инвестиционных вложений.

«Если мы считаем, что эти перевозки нам нужны и важны, чтобы эта идея не остановилась на нескольких составах или нескольких вагонах и имела свое продолжение, мы должны уже сейчас определяться с тарифами, прорабатывать техническую политику, готовить мероприятия по всем плоскостям всеми сторонами процесса», – добавляет И. Чиганашкина.

Что, где, куда?

Потребности в скоростных перевозках большие, и они будут расти с каждым годом. Основным направлением станет Дальний Восток – Европа, считает Руслан Крылов.

«Контейнерные вагоны имеют широкий круг интересантов и возможных направлений применения. В качестве примера – Федеральная грузовая компания планирует использовать платформу для перевозок грузов в пассажирском графике движения на направлении Дальний Восток – Европейская часть России и для транзита Китай – Европа», – говорит эксперт.

С этим согласен С. Друговской. Он добавил, что в будущем решение актуально и для транспортного коридора Север-Юг.

На вопрос «что везти?» эксперты в первую очередь отвечают: скоропорт. Именно в этом сегменте скоростная доставка может быть наиболее востребована. Актуально решение и для высокомаржинальных грузов, на которые увеличение стоимости доставки практически не повлияет.

Дело в цене

Пока нет понимания, будет ли целесообразным приобретение скоростных платформ.

«Очень сложно просчитать технико-экономическое обоснование (ТЭО) разработки и приобретения этих платформ. Чтобы сделать ТЭО и понять, по какой стоимости приобретение вагона будет эффективным, необходимо знать размер тарифа и закладывать его в прейскурант уже сейчас. Пока же говорить о стоимости подвижного состава бессмысленно, так как непонятно, какое количество вагонов построят в результате. Стоимость вагонов сильно зависит от количества вагонов, которое необходимо произвести. Если потребность в них будет высокой, то стоимость будет меньше. Сегодня много неизвестных, а когда много неизвестных – цена очень сильно повышается», – подчеркивает И. Чиганашкина.

С. Дуговской считает, что в случае приобретения вложения точно окупятся: «Не уверен, что будет очень существенная разница по сравнению со стоимостью нынешнего парка. Вложения точно окупятся», – комментирует он.

«Новые скоростные вагоны будут в первую очередь конкурировать с новыми вагонами старой конструкции. Современные технические разработки

применяют новые материалы и решения, которые позволяют снижать затраты и цены. А значит, техника будет доступна всем участникам рынка грузоперевозок. Если это инновационное решение, это не значит, что это дорого и недоступно», – говорит Р. Крылов.

Вместе с тем смотря что считать «дорогим»: современные фитинговые платформы стоят в разы дороже обычных вагонов, сообщал «Коммерсант» в ноябре 2023 года. Цена производителя – 5,5–5,7 млн руб. Мнение рынка – стоимость не должна превышать 4,5 млн. В противном случае окупаемость платформы не произойдет.

Источник: Advis.ru, 12.02.2024

«Модуль» переориентировал европейский импорт на железнодорожный маршрут через Эстонию

Из-за закрытия сухопутных пунктов пропуска на российско-финляндской границе транспортно-экспедиторская компания «Модуль» переориентировала часть импортного грузопотока на железнодорожный маршрут через Эстонию. Об этом InfraNews рассказали в пресс-службе компании.

По итогам первых 1,5 месяцев работы на альтернативном маршруте «Модуль» доставил в Россию 400 TEU с товарами народного потребления. Все грузы прибывают на терминал компании «Модуль Южный» в поселке Шушары.

О закрытии автомобильных пунктов пропуска «Ваалимаа» («Торфяновка» на российской стороне), «Нуйямаа» («Брусничное»), «Иматра» («Светогорск») и «Ниирала» («Вяртсиля») таможня Финляндии сообщила 16 ноября. В ночь с 23 на 24 ноября были закрыты еще три МААП на границе с Россией (Вартиус, Куусамо, Салла).

В минувший четверг – 8 февраля Государственный совет Финляндии принял решение продлить закрытие сухопутных погранпереходов с Россией до 14 апреля.

Источник: infranews.ru, 13.02.2024

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

«Зеленое соглашение» ЕС должно упростить поиск и бронирование билетов на поезд

Альянс новых участников пассажирских железнодорожных перевозок (ALLRAIL) опубликовал заявление, в котором призвал к пересмотру покупки билетов в рамках «Зеленого соглашения ЕС» (EU Green Deal).

Потенциальным пассажирам нужен легкий и быстрый доступ к информации о расписании и приобретению билетов. Недавние правовые решения показали, что государствам-членам ЕС необходимо упростить поиск и бронирование билетов для своих граждан.

Испанская Renfe решила предоставить неограниченный доступ к своим данным также независимым продавцам билетов, которые необходимы для надлежащего функционирования сектора пассажирских железнодорожных перевозок ЕС.

Предлагаемые ALLRAIL меры включают:

- Расписания всех железнодорожных маршрутов между любыми двумя пунктами должны быть указаны у всех продавцов железнодорожных билетов недискриминационным образом, независимо от того, являются ли они собственными или сторонними продавцами билетов;
- Никаких предпочтений, никаких «скрытых» конкурентов и никаких ограничений на количество пересадок (которые могут привести к отказу от выгодных для пассажиров маршрутов);
- Предоставление общей цены за всю поездку и возможность купить билет у одного и того же продавца (по типу «Одного окна»), даже если объединено несколько операторов, при условии соответствия параметру минимального времени пересадки.

По словам президент ALLRAIL Эриха Форстера, все политические заинтересованные стороны ЕС должны сделать весь спектр железнодорожных услуг более доступным для европейских пассажиров.

Источник: globalrailwayreview.com, 07.02.2024 (англ. яз.)

С 2019 по 2023 год выросло число безбилетных пассажиров в Швейцарии

Число безбилетных пассажиров швейцарской железнодорожной компании SBB неуклонно растет с 2019 г., удвоившись за последние 4 года.

Согласно данным ассоциации Alliance Swisspass, в 2023 г. сотрудники службы контроля SBB выявили почти миллион пассажиров без действительного билета, включая швейцарских и иностранных туристов, людей просто без билета и пассажиров с частично действительным билетом.

В частности, 2,5% поездок в общественном транспорте Швейцарии совершаются без билета, а от 10% до 20% совершаются с частично действительным билетом (проезд в классе 1 по билету класса 2, использование льготного билета без права на него, проезд без дополнительной оплаты в ночное время поезда и т.д.). По оценкам ассоциации, объемы неуплаты за билеты ежегодно составляют десятки миллионов швейцарских франков.

Интересен и профиль нарушителей – 40% были пойманы 1 раз, а 31% – более 6 раз.

Альянс Swisspass призывает к резкому увеличению штрафов, особенно для «рецидивистов», хотя штрафы даже сейчас нельзя назвать низкими – они начинаются с 70 швейцарских франков (75 евро) за первое нарушение с частично действительным билетом и увеличиваются до 160 франков (170 евро) за третье нарушение и выше без действительного билета. Это максимальная взимаемая сумма, но SBB оставляет за собой право доставить нарушителя в полицию. После наложения третьего штрафа против нарушителя начинается уголовное преследование.

Источник: railwaypro.com, 09.02.2024 (англ. яз.)

Дептранс Лондона вводит более жесткие меры в отношении безбилетников и против нападений на персонал

Департамент транспорта Лондона (TfL) объявил о новых мерах по борьбе с уклонением от оплаты проезда и злоупотреблениями со стороны персонала, введя ношение видеорегистратора и увеличив штраф за проезд с 80 до 100 фт. ст. TfL опубликовал данные, которые показывают, что в 2023 г. было привлечено к ответственности 19614 человек за безбилетный проезд, что на 56% больше, чем в 2022 г.

Уклонение от оплаты проезда является уголовным преступлением и, по оценкам, обходится TfL примерно в 150 млн фт. ст. в год. Вопрос оплаты за проезд также является причиной примерно половины всех зарегистрированных случаев насилия и агрессии против работников. Мэр Лондона одобрил увеличение штрафа с 80 до 100 фт. ст., который при оплате в течение 21 дня снижается до 50 фт. ст.

Уклонение от оплаты проезда часто является поводом для насилия и

агрессии по отношению к персоналу. Компания TfL включила ношение видеорегистраторов (BWV) в необходимый набор снаряжения для всех сотрудников, работающих с клиентами. Камеры BWV снимают инциденты в течении 60 секунд, и отснятый материал автоматически сохраняется после начала записи. Исследования показывают, что риск нападений на сотрудников TfL может снизиться почти вдвое при использовании BWV. Если инцидент зафиксирован на камеру BWV, отснятый материал также может стать важным доказательством для полиции, что приведет к лучшим результатам, когда правонарушители обратятся в суд.

Данные о безбилетном проезде показывают, что в течение 2023 г. TfL провела расследование в отношении 421 человека за обычное уклонение от оплаты проезда, которые совершили более 50 тыс. мошеннических поездок по сети Лондонского метрополитена, обманув TfL на сумму более 300 тыс. фт. ст. в виде упущенной выгоды от оплаты проезда. Из этих дел на сегодняшний день возбуждено уголовное дело по 190 делам и 189 были признаны виновными, а остальные дела находятся на рассмотрении суда.

У TfL действует комплексная программа, включающая более 450 сотрудников, ежедневно осуществляющих проверку билетов и контроль за уплатой за проезд на каждом виде транспорта. Сотрудники станций также предоставляют информацию о безбилетниках правоохранительным органам и следственным группам TfL для принятия мер.

Источник: railuk.com, 09.02.2024 (англ. яз.)

VR выходит на шведский рынок пассажирских перевозок в дальнем сообщении

Финский национальный оператор VR Group договорился о приобретении оператора MTR Express (MTRX), входящего в состав шведского дочернего предприятия MTR Nordic корпорации MTR (Гонконг). Оператор MTRX с 2015 г. работает на условиях открытого доступа к инфраструктуре в коридоре длиной 455 км между Стокгольмом и Гётеборгом, выполняет 18 рейсов в день, располагая шестью электропоездами FLIRT X74 постройки компании Stadler. Оператор со штатом 120 чел. имеет рыночную долю 30% и работает с прибылью, доход в 2022 г. составил 350 млн швед. крон (более 31 млн евро). VR Group рассчитывает получить одобрение сделки со стороны шведского антимонопольного органа к концу мая 2024 г.

В ноябре 2023 г. MTR Nordic и администрация общественного транспорта столицы Швеции Storstockholms Lokaltrafik (SL) договорились о досрочном

расторжении с 3 марта 2024 г. контракта на обслуживание столичной сети пригородных сообщений Pendeltåg, состоящей из четырех линий суммарной протяженностью 247 км с 54 станциями и годовым объемом перевозок более 100 млн пассажиров.

VR Group присутствует на шведском рынке региональных пассажирских перевозок, выполняемых на контрактной основе, с июля 2022 г. после приобретения оператора Arriva Sweden. Около 40% доходов входящие в VR Group операторы получают за счет перевозок по контрактам. При этом, помимо пригородных железнодорожных сообщений, они выполняют автобусные и трамвайные перевозки в Финляндии и Швеции.

Источник: en.railmarket.com, 09.02.2024 (англ. яз.)

Заключен контракт на строительство в Мадриде проходной подземной станции Аточа

Испанский оператор инфраструктуры высокоскоростных линий Adif Alta Velocidad заключил с совместным предприятием в составе компаний Dragados, Tesca, San José и Puentes y Calzadas контракт стоимостью 451,6 млн евро на строительство под станционно-вокзальным комплексом Аточа подземной станции проходного типа и ее связи с открытым в июле 2022 г. двухпутным тоннелем, соединяющим пассажирские станции Чамартин и Аточа. В результате высокоскоростные поезда с северной и южной сетей ВСМ смогут обслуживать обе центральные столичные станции – Чамартин и Аточа.

Проект создания подземной станции был принят в 2008 г., но экономический кризис отсрочил его реализацию. Подземные и наземные сооружения этой станции расположатся на шести уровнях. Две подземные островные платформы с четырьмя путями будут связаны лифтами, эскалаторами и лестничными маршами с залами ожидания, конкорсом и вестибюлями с западной и северной стороны станции Аточа. Строительные работы не повлияют на обращение высокоскоростных поездов, которые пока проходят через существующий однопутный тоннель.

Дизайн новой станции отличается большими световыми люками, обеспечивающими естественное освещение платформ. Масштабная программа озеленения прилегающей территории предусматривает посадку деревьев, кустарников и почвопокровных растений разнообразных видов в продолжение традиции вокзала Аточа, известного своим тропическим садом под стеклянным куполом.

Источник: railjournal.com, 05.02.2024 (англ. яз.)

В Армении продолжился рост пассажирских перевозок

В 2023 г. компания «Южно-Кавказская железная дорога» – дочернее предприятие ОАО «РЖД» – зафиксировала продолжение роста объема пассажиропотока. Услугами пригородных и международных поездов компании, выполняющей перевозки на территории Армении, а также между Арменией и Грузией, воспользовалось свыше 538 тыс. чел., что больше показателя 2022 г. на 7,5%.

В международном сообщении по маршрутам Ереван – Батуми – Ереван и Ереван – Тбилиси – Ереван перевезено 57 тыс. пассажиров (на 2% меньше, чем в 2022 г.), а в местном сообщении – 481 тыс. чел. (+8,7%). Спад международных перевозок обусловлен сокращением спроса на поездки между Ереваном и Тбилиси, в то время как в сообщении с Батуми число пассажиров увеличилось на 58%.

Наибольший прирост в пригородном сообщении обеспечен за счет маршрутов Ереван – Ерасх – Ереван и Ереван – Аракс – Ереван. Кроме того, в 2023 г. по заказу сторонних организаций было выполнено восемь туристических (чартерных) рейсов, перевезено 5000 пассажиров.

Источник: zdmira.com, 07.02.2024

Новый железнодорожный маршрут свяжет Южно-Сахалинск с пригородным Долинском

Железнодорожный маршрут с апреля свяжет Южно-Сахалинск и город Долинск, который находится в 43 км от регионального центра. Направление станет частью развития пригородных перевозок.

На этом направлении будут курсировать новые вагоны, которые для острова приобрели региональное правительство и АО «Пассажирская компания «Сахалин». Запуск маршрута – часть масштабной работы по развитию «Городского экспресса», позволяющего пассажирам поездов и автобусов с комфортом добираться с окраины в центр Южно-Сахалинска.

В 2023 г. для пригородных поездов Сахалинской области приобрели 8 пассажирских вагонов. Их также планируют использовать на маршруте Косаков – Долинск. «Также в наших планах – строительство новых железнодорожных остановочных пунктов», – отметил министр транспорта и дорожного хозяйства Сахалинской области Максим Жоголев.

Благодаря этому на линии между Южно-Сахалинском и Долинском, помимо курсирующих транзитных маршрутов, введут четыре дополнительных поезда. Количество рейсов до Корсакова увеличат на два.

Планируется также построить железнодорожный разъезд в районах Большая Елань и Луговое, совмещенные остановочные пункты, а также завершить благоустройство транспортно-пересадочных узлов «Нова» и «Горизонт». Предварительная стоимость работ составит более 2 млрд руб.

Источник: tass.ru, 12.02.2024

РЖД к 2025 году вернут исторический облик вокзалу Нерехта в Костромской области

ОАО «РЖД» вернут исторический облик вокзалу Нерехта в Костромской области. Вокзал станет современным и комфортным. Будут обновлены фундамент и кровля, заменены инженерные сети и деревянные конструкции, восстановлен фасад и внутренние помещения, обеспечена доступность для маломобильных пассажиров. Все работы планируем завершить к началу 2025 г.

Компания уже утвердила дизайн-проект и распланировала этапы ремонтных работ без перерыва в обслуживании пассажиров. Начать планируется с демонтажа фасада вокзала, затем будут отремонтированы малый зал ожидания и санитарные комнаты, а после – большой зал ожидания и кассовые зоны.

Платформы и перрон будут оформлены в едином архитектурном ансамбле, также ОАО «РЖД» обустроят прилегающую территорию. Для этого будут использованы гранитное покрытие, навесы и малые архитектурные формы с декоративными элементами.

Источнимк: 1prime.ru, 09.02.2024

Электрички города берут

Новосибирск как крупнейший город Сибири (численность агломерации – 2,3 млн человек) имеет особые перспективы с точки зрения развития движения внутригородских электропоездов. Сегодня он является одной из точек роста пригородных перевозок, свидетельствуют в компании «Экспресс-пригород».

Цена и скорость

Если раньше доля пригородного железнодорожного транспорта в общем пассажиропотоке по Новосибирску составляла 22%, то сейчас – 30%. И это не предел: согласно прогнозам Института экономики и развития транспорта (ИЭРТ), в будущем она может возрасти до 59%.

«Мы прирастаем перевозками внутри города, и многие рассматривают электропоезд как городской вид транспорта. Первая причина – это тариф, он сквозной. Если вам нужно уехать с Плехановской на Толмачевское шоссе, вы за 45 минут и 35 руб. не доберетесь больше никак. Это привлекает пассажиров очень серьезно», – отметил гендиректор АО «Экспресс-пригород» Вячеслав Невежин.

Привлекательность железной дороги повышается на фоне растущего автомобилепотока.

«У нас меняются логистические цепочки, идет переориентация на восток, изменяются туристические направления. За последний год трафик на федеральных трассах вырос на 20%, на областных – на 10%. Соответственно, меняется плотность потока на автодорогах», – говорит замминистра транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Игорь Миллер. Помимо прочего, это влияет на аварийность, добавил чиновник. В то же время, подсчитали в ИЭРТ, на железной дороге выдерживается высокий уровень безопасности. Уровень смертности до 16,9 раза ниже в сравнении с автотранспортом.

Стоит сказать, в списке первоочередных агломераций, где РЖД намерены развивать внутригородские сообщения, помимо Новосибирска, обозначены такие города, как Краснодар, Нижний Новгород, Казань, Самара, Уфа, Пермь, Екатеринбург.

Билет до проходной

Говоря о Новосибирске, приходится внимательно изучать спрос населения на перевозку в разных локациях города и пригородной зоны, отмечает руководитель пригородной компании.

Так, дает результат назначенная в выходные дни городская электричка. «Было достаточно много просьб, потому что в выходные дни трафик достаточно низкий, поступало много предложений по курсированию в это время. Минтранс согласовал», – рассказал В. Невежин.

Продлен транзитный маршрут Ложок – Новосибирск-Восточный. Это утренний электропоезд, который проходит сквозь Новосибирск. Пассажиры имеют возможность с южного направления не выходить на Речном вокзале, не заходить для пересадки в метрополитен, а ехать дальше, к примеру, до Гагаринской, в локации которой – кварталы Центрального района.

«Изначально мы рассматривали ст. Новосибирск-Восточный как место подвоза работников авиационного завода имени Чкалова, потому что проходная завода выходит практически на перрон. 2,5 года назад мы эту ситуацию анализировали, там на предприятии работало 6 тыс. человек, сейчас, возможно, больше, и тогда электропоездом пользовались единицы. Посчитали,

что это неправильно, и попытались этот сервис реализовать», – говорит менеджер.

Первые два года по техническим причинам, уточнил он, электричка не могла подъезжать к заводу к 7.20–7.30 утра, чтобы люди могли спокойно дойти до своего рабочего места, переодеться и в 8 часов приступить к работе. Сейчас такая возможность реализована.

«Ждем определенный прирост, дополнительный пассажиропоток, привлеченный с наземного городского транспорта», – пояснил В. Невежин.

Движение на перспективу

Вместе с тем пригородная компания со своими конкурентами готова развивать кооперацию. В ближайшее время планируется организовать мультимодальные перевозки, подключая к ним Кыштовский, Маслянинский, Северный районы.

Есть и далеко идущие планы. В свое время ИЭРТ подготовил прогнозный план развития пассажирских перевозок в пригородно-городском сообщении с участием поездов типа «Ласточка». Рассматривались направления Иня-Восточная – Бердск, Пашино – Чемской, Новосибирск-Главный – Аэропорт Толмачево.

Кроме приобретения подвижного состава, в Новосибирской агломерации предстоит построить 8 новых остановочных пунктов.

Перспективные размеры движения к 2035 году оцениваются в 88 пар поездов в сутки (интервал движения составит до 20 минут в часы пик), в том числе на маршруте Иня-Восточная – Бердск – 40 пар, Пашино – Чемской – 24 пары, Новосибирск-Гл. – Аэропорт Толмачево – 24 пары.

Источник: rzd-partner.ru, 12.02.2024

Железнодорожные кассы расширяют спектр услуг для пассажиров

Функционал железнодорожных касс расширяется, теперь они могут предоставлять пассажирам не только услуги по продаже билетов. «Мы внедряем кассы на базе отечественного программного обеспечения. Это не просто кассы на новой технологической базе. Они предлагают пассажирам принципиально новый продукт. Теперь в одном месте можно купить билет не только на поезд, но и на несколько видов транспорта, выстроив мультимодальный маршрут поездки. Например, приобрести билет на автобус и электричку, на поезд дальнего следования и паром»,– рассказал в эфире телеканала «РЖД ТВ» генеральный директор компании «РЖД – Цифровые пассажирские решения» Сергей Висленев.

Сейчас действует более 300 таких касс. Сергей Висленев подчеркнул, что компания продолжает работу по расширению их функционала, подключая, в том числе, услугу покупки и мест размещения. «Мы развиваем те решения, которые позволят перейти только от услуги перевозки к организации путешествия или деловой поездки, включая возможности индустрии развлечений»,– сказал он.

Серей Висленев отметил, что для компании переход на отечественные системы открывает новые возможности для развития. «Работа нашего сайта и мобильного приложения, новых касс основаны на отечественных решениях, как и наша платформа дистрибуции мультимодальных билетов в агентскую сеть»,– добавил он.

При этом после ухода ряда иностранных компаний с российского рынка стали активнее запускаться отечественные решения в области тревел-индустрии, подчеркнул глава компании. «Мы смогли попасть в это окно возможностей и предложить пассажирам на базе витрины услуг РЖД новый качественный продукт. И это не только возможность купить билет и одновременно забронировать номер в отеле. Портал travel.rzd.ru располагает боле широким ассортиментом предложений. Здесь можно приобрести туры, экскурсии, путевку в санаторий и билеты на развлекательные мероприятия»,– сказал Серей Висленев.

Источник: rzddigital.ru, 08.02.2024

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

CZ LOKO завершает модернизацию 14 локомотивов серии 742 для ČD (Чехия)

Чешские железные дороги (ČD) получили все 14 локомотивов серии 742, которые были переданы компании CZ LOKO для полной модернизации (рис. 1). Завершение работ прошло с опережением графика – контракт на более 684 млн чешских крон предусматривал завершение модернизацию последнего локомотива только в ноябре 2024 года.

Рис. 1. Локомотивы серии 742

В короткие сроки удалось справиться со сменой поставщика ETCS после того, как Alstom неожиданно прекратила использование системы EBICAB, применяемой в этой серии локомотивов. Таким образом, CZ LOKO перешла на новую систему AURIGA от испанского производителя CAF.

Эти локомотивы будут использоваться ČD для перевозочных работ в коридорах, оборудованных Европейской системой управления движением (ETCS).

Технологически сложная модернизация серии 742 до версии 743.2, для которой CZ LOKO использует торговое название EffiShunter 1000M, превращает локомотивы ČKD выпуска 1977-1988 годов в самые современные. Они оснащены системой онлайн-мониторинга и диагностики, а также тяговым и вспомогательным оборудованием нового поколения. Оригинальными остаются только шасси и основная рама, но и эти детали подвергаются капитальному ремонту и многочисленным модификациям. Двигатель внутреннего сгорания мощностью 1000 кВт развивает максимальную скорость 100 км/ч.

Ранее CZ LOKO успешно реализовала проект с ČD Cargo, для которого она модернизировала 50 локомотивов этой серии в период с 2018 по 2022 год, а еще 25 должны быть поставлены к концу 2024 года. 20 локомотивов также модернизируются для ZS Cargo Slovakia.

Источник: railway-international.com, 07.02.2024 (англ. яз.)

Немецкая Harting увеличила производственную площадку в Польше

Площадь завода в городе-спутнике Быдгощи – Осельско – выросла до 1000 м², из которых 720 м² – производственные мощности. Предприятие специализируется на преимущественно мелкосерийном выпуске электрических разъемов и жгутов для рельсового и других видов транспорта. В частности, на нем планируется выпускать межвагонные соединители для собираемых в Польше трамваев Stadler TINA.

Новые цеха включают как участки для ручной резки, подготовки и сборки узлов и деталей, так и поточные линии для крупносерийного производства, а также испытательный участок с высоковольтным тестером до 12 кВ. В настоящее время на заводе работает 31 человек, по мере расширения планируется увеличение численности сотрудников.

Польское подразделение компании открыло завод в Осельско в 2019 году. Всего с 2008 года Harting инвестировала в свои площадки во Вроцлаве и Осельско около 30 млн. евро.

Источник: rollingstockworld.ru, 08.02.2024

Alstom расширяет сервисные мощности в Германии

Компания сообщила о завершении поглощения предприятия Reuschling в городе Хаттинген, специализирующемся на техническом обслуживании, плановых и неплановых ремонтах, а также модернизации маневровых тепловозов. Численность персонала площадки составляет 120 человек. Площадка наряду с предприятиями в Штендале и Вайбштадте она войдет в дочернюю компанию Alstom Lokomotiven Service.

Подчеркивается, что Reuschling обладает опытом в сфере внедрения дистанционного управления локомотивами по радиоканалу, интеграции цифровой автосцепка и альтернативных видов тяги. Так, в прошлом году компания завершила двухлетний проект по модернизации дизельного двигателя маневрового локомотива на водородную тягу. Прототип будет проходить испытания до сентября (на видео).

Ранее немецкое подразделение Alstom сообщало о работе над новой платформой маневровых локомотивов Traxx Shunter с возможностью гибридного исполнения силовой установки.

Источник: rollingstockworld.ru, 08.02.2024

Alstom строит на индийском заводе беспилотные метропоезда для Ченнаи

Компания Alstom приступила к производству 108 вагонов, из готовых будут сформированы 36 беспилотных поездов для эксплуатации на линии метро длиной 26 км с 28 станциями, 18 из которых – подземные, остальные расположены на эстакаде. Участок строится в рамках второго этапа развития метрополитена Ченнаи – одного из крупнейших мегаполисов Индии.

Автоматизацией метро на этом этапе занимается компания Hitachi Rail по контракту, подписанному в декабре 2022 г.

Стоимость контракта на поставку вагонов, предусматривающего также обучение эксплуатационного и ремонтного персонала, составляет 124 млн евро. Вагоны строят на заводе Alstom в Шри-Сити, расположенном рядом с Ченнаи.

Каждый трехвагонный поезд с широкими сквозными проходами между вагонами вмещает до 1000 пассажиров, оборудован системами кондиционирования воздуха, видеонаблюдения, обнаружения препятствий и рекуперации энергии при торможении. Поезда, рассчитанные на скорость движения 90 км/ч (80 км/ч в эксплуатации), будут получать питание от контактной сети переменного тока напряжением 25 кВ. В вагонах устроены специальные зоны для женщин, выделенные цветом и занимающие 2/3 площади салона (фото: Alstom).

Источник: zdmira.com, 12.02.2024

В Индии создают новое крупное производство компонентов для подвижного состава

Индия: О создании совместного предприятия объявили местные компании – производитель рельсового транспорта Titagarh Rail Systems и поставщик систем кондиционирования для подвижного состава Sidwal (входит в Amber Group). Каждая сторона инвестирует в СП около 1,2 млрд индийских рупий (14,4 млн долл).

Номенклатура продукции не раскрывается. В стадии обсуждения находится локализация компонентов интерьера салона и туалетов. Предполагается, что СП будет поставлять компоненты как на индийский, так и на итальянский рынок, где находится площадка Titagarh Firema.

Компоненты будут предназначены для пассажирских вагонов и поездов метро (в портфеле заказов Titagarh есть контракты на поставку такой техники в Индию и Италию). По словам представителя Amber Group Джасбира Сингха, в перспективе СП должно освоить производство 20-25% компонентов, входящих в состав пассажирских вагонов.

Источник: rollingstockworld.ru, 12.02.2024

Проблемный поезд CRRC начал перевозить пассажиров в Чехии

Чехия: Частный перевозчик RegioJet приступил к четырехмесячной опытной эксплуатации электропоезда Sirius (рис. 2) на маршруте между Колином и Усти-над-Лабем.

Рис. 2. Электропоезд Sirius от CRRC для RegioJet на станции Усти-над-Лабем.

Сообщается, что второй такой поезд стоит в депо на случай возникновения неисправностей у первого.

Машина предполагалась как дебютная для CRRC на рынке моторвагонного подвижного состава ЕС: уже более 7 лет назад, в сентябре-2016, три поезда Sirius (+ опцион на 30 ед.) заказал чешский перевозчик Leo Express. Однако задержки поставок и сертификации машины вынудили компанию расторгнуть контракт в 2022 году. CRRC до сих пор продолжает сертификацию поезда, который сейчас работает по временному разрешению.

Как ранее отмечали в компании, каждая пятая деталь Sirius произведена в Чехии. Шестивагонный поезд длиной 111,5 м с алюминиевым кузовом может вмещать 300 человек и курсировать по линиям постоянного и переменного тока с максимальной скоростью 160 км/ч.

Источник: rollingstockworld.ru, 12.02.2024

Джакарта заказала новые поезда у CRRC Qingdao Sifang

Индонезийский оператор подвижного состава KAI Commuter (KCI) подписал с CRRC Sifang контракт на поставку 3 новых электропоездов модели KCI-SFC120-V (рис. 3), которые будут работать на пригородных маршрутах Джакарты. Стоимость соглашения составляет 783 млрд рупий (50 млн долл.). Поставка составов ожидается в 2025 году.

Рис. 3. Электропоезд модели KCI-SFC120-V

Конкурентами CRRC на поставку новых поездов были японская компания J-Trec (дочка East Japan Railway) и корейские Wojin и Dawonsys. По словам корпоративного секретаря KCI Энн Пурба, CRRC предложила наиболее оптимальное соотношение цена-качество, а также сроки выполнения контракта, хотя по стоимости проигрывала предложению японской J-Trec. CRRC также согласилась поставить специальные системы кондиционирования воздуха и конфигурации сидений в соответствии с конкретными техническими требованиями заказчика.

В ноябре 2023 года KCI подписала меморандум о взаимопонимании с CRRC Qingdao Sifang, который предусматривает расширение поставок подвижного состава компании для индонезийского рынка. Ранее CRRC выполнила заказ на поставку высокоскоростных поездов для первой высокоскоростной линии Индонезии по маршруту Джакарта – Бандунг. Для реализации этого проекта Индонезия заказала 11 поездов CR400AF Fuxing на сумму 370 млн. долл.

Источник: techzd.ru, 12.02.2024

Hyundai Rotem получила крупнейший в своей истории заказ в США

Компания выиграла тендер транспортной администрации Лос-Анджелеса LACMTA на поставку 91 двухвагонного поезда метро. Сумма контракта составит 663,7 млн долл. без учета заложенного в него опциона на 50 вагонов. В конкурсе Hyundai Rotem обошла Stadler несмотря на то, что ее предложение было выше по цене. LACTMA заявляет, что также учитывались сроки выполнения контракта и технологические инновации.

Hyundai Rotem планирует доставить поезда к 2028 году в преддверии Олимпийских игр. Поезда вместимостью 245 человек смогут работать в сцепке из шести вагонов. Предполагается, что они будут курсировать по линиям B и D с макс. скоростью 113 км/ч.

Летом-2023 LACMTA получила первые из 64 заказанных у CRRC вагонов метро, на 4 года позже запланированного срока. С опозданием компания реализует и контракты для Чикаго и Бостона.

Источник: rollingstockworld.ru, 07.02.2024

Иран закупил 670 новых вагонов и 15 локомотивов у национальных компаний

На церемонии, посвященной 45-летию Исламской революции, министр транспорта Ирана Мехрдад Базрпаш объявил о запуске на железнодорожную сеть страны 670 новых вагонов и 15 локомотивов иранского производства. Сумма закупки этого подвижного состава – 3,36 трлн реалов.

В начале февраля на сеть вышло 645 новых грузовых вагонов, 2 новых и 23 отремонтированных пассажирских вагона, 10 новых и 5 отремонтированных локомотивов. По сообщениям региональных СМИ, производителями нового подвижного состава являются только иранские компании: Derakhshan Foulad, Green Polour Industrial Group, Wagon Pars, Mapna Locomotive и Taam Locomotive Arya.

В 2023 году управление железных дорог Ирана заявило об увеличении объемов железнодорожных перевозок, в связи с чем Иран будет импортировать пассажирские вагоны и локомотивы, одновременно производя для экспорта грузовые вагоны на своих предприятиях. Управляющий директор железных дорог Ирана Миад Салехи отметил, что для закупок грузовых локомотивов и пассажирских вагонов национальный перевозчик намерен привлечь кредитные средства в объеме 20 трлн риалов.

Крупнейшим производителем подвижного состава в Иране является Mapna Group, в которую входят компании Wagon Pars и Mapna Locomotive. В октябре 2023 года Wagon Pars заключила первый контракт на экспорт 2,5 тыс. грузовых вагонов в Европу. Компания Mapna Locomotive занимается производством локомотивов с 2010 года, за это время по лицензии с Siemens были выпущены 150 локомотивов IranRunner. На предприятии также разработаны маневровый локомотив MAP6 и магистральный тепловоз MAP24, 20 секций которого уже эксплуатируются на сети.

Источник: t.me, 08.02.2024

Монголия пополнит подвижной состав локомотивами российского производства

В пресс-службе АО «Улан-Баторская железная дорога» (УБЖД) сообщили, что в первом полугодии 2024 года железная дорога получит 5 локомотивов из РФ. Такое решение было принято в ходе онлайн-совещания с заместителем министра транспорта РФ Дмитрием Зверевым.

Локомотивы будут приписаны к парку подвижного состава УБЖД. В сообщении не указаны возраст и модель тягового подвижного состава, который получит монголо-российская железная дорога, а также стоимость и условия их приобретения.

В октябре 2023 года межправительственная российско-монгольская комиссия по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству приняла решение поставить УБЖД четыре грузовых тепловоза общей стоимостью 2 млрд рублей.

Сейчас на УБЖД эксплуатируются магистральные тепловозы 2ТЭ25КМ производства Брянского машиностроительного завода (БМЗ, входит в АО «Трансмашхолдинг»). С 2017 года до 2023 ТМХ поставил для УБЖД 20 машин этой серии. Тепловозы 2ТЭ25КМ адаптированы для работы в климатических условиях Монголии и оснащены системой автоматического управления для контроля технических параметров во время эксплуатации.

Источник: rollingstockworld.ru, 07.02.2024

Обновление подвижного состава в Казахстане

АО «НК «КТЖ» (КТЖ) опубликовал отчет об обновлении своего подвижного состава:

Пассажирские вагоны. За 2023 год АО «Пассажирские перевозки» было закуплено 102 новых вагона производства казахстанского завода «ЗИКСТО». В первом полугодии 2024 года ожидается поставка еще 62 пассажирских вагонов, а с 2025 года начнутся поставки 537 пассажирских вагонов производства Stadler.

Грузовые вагоны. АО «Казтемиртранс» в 2023 году было приобретено 242 полувагона. В январе этого года парк пополнился еще 33 новыми полувагонами. Грузовые вагоны для АО «Казтемиртранс» производит «Казахстанская вагоностроительная компания» – заключен контракт на поставку 1500 полувагонов и 601 фитинговой платформы. Всего до 2025 года перевозчик планирует закупить около 3 тысяч грузовых вагонов.

Локомотивы. В 2023 году было закуплено 112 локомотивов, что позволило снизить износ локомотивного парка с 68% в 2020 году до 52% в 2023 году. До 2029 года КТЖ будет приобретено 75 магистральных тепловозов ТЭ33АС, 18 маневровых тепловозов ТЭМ11А и 37 тепловозов ТЭП33А производства Wabtec; 36 магистральных тепловозов серии 2ТЭ25КМ производства АО «Трансмашхолдинг»; 130 электровозов серии KZ8A и 63 электровоза серии KZ4AT производства Alstom. Также действует рамочное соглашение с CRRC на поставку 100 магистральных и 100 маневровых локомотивов.

Ранее Президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев на расширенном заседании нового правительства поручил ускорить работу по обновлению вагонов в республике, а также устранить дефицит контейнерного парка. Как сообщал LogiStan, для этого из Пенсионного фонда Казахстана будет выделено 173 млрд тенге ($380 млн), которые будут переданы в управление национальному холдингу «Байтерек». Выделенные средства будут направлены на финансирование производства 3300 грузовых и пассажирских вагонов, при этом компании и площадки для производства холдинг будет определять самостоятельно.

Источник: rollingstockworld.ru, 08.02.2024

На заводе ТМХ в течение двух дней работала приемочная комиссия по приемке результатов опытно-конструкторских работ маневрового контактно-аккумуляторного электровоза ЭМКА2

На заводе ТМХ в Новочеркасске в течение двух дней работала приемочная комиссия по приемке результатов опытно-конструкторских работ маневрового контактно-аккумуляторного электровоза ЭМКА2.

В состав комиссии вошли представители РЖД, Трансмашхолдинга, Новочеркасского электровозостроительного завода, ВНИИЖТ, Всероссийского научно-исследовательского и проектно-конструкторского института электровозостроения и других профильных организаций.

Приемка результатов опытно-конструкторских работ – один из важнейших этапов, предшествующий серийному выпуску локомотивов и поставке продукции заказчику.

В рамках работы комиссии прошла презентация опытных образцов электровозов ЭМКА2 №001 и №002. Маневровые гибридные контактно-аккумуляторные электровозы постоянного тока ЭМКА2 с асинхронными

тяговыми двигателями и бортовым накопителем энергии практически полностью отечественная разработка.

В ходе работы комиссии были рассмотрены комплекты конструкторской, эксплуатационной и технологической документации, а также материалы по подготовке производства. Кульминационным моментом стало подписание акта приёмки опытно-конструкторских работ ЭМКА2.

Источник: tmholding.ru, 08.02.2024

Предварительные данные ОПЖТ по выпуску подвижного состава и его комплектующих за январь 2024 года

– Рост производства локомотивов сократился на 40% – с 131 секций (январь 2023 года) до 79 секций (январь 2024 года);

– Выпуск пассажирских вагонов сократился более чем в 2 раза – с 8 вагонов (январь 2023 года) до 3 вагонов (январь 2024 года);

– Производство электропоездов увеличилось более чем в 2 раза – с 22 вагонов до 48 вагонов;

– Производство инновационных вагонов с осевой нагрузкой 25 тс увеличилось на 12% – с 715 до 801 единиц;

– Производство путевых машин увеличилось на 38% – с 21 до 29 единиц;

– Рынок конических подшипников отечественного производства вырос на 19,35% – с 16 646 единиц до 19 867 единиц.

Также эксперты ОПЖТ сделали прогноз по объемам производства крытых вагонов, платформ, полувагонов, цистерн, хопперов и думпкаров в текущем году. В целом, в 2024 году планируется общий прирост производства по всем видам вагонов на 20,9% по сравнению с 2023 годом. Всего планируется произвести порядка 77 тыс. ед. вагонов всех видов.

Источник: rollingstockworld.ru, 08.02.2024

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Управление расследований транспортной безопасности Австралии прекратило расследование схода с рельсов

Австралийское управление расследований безопасности на транспорте (OTSI) прекратило расследование схода с рельсов грузового поезда компании Qube.

В отчете говорится, что ось в задней части поезда 5WB7 сломалась, когда поезд въехал на территорию станции Casino Yard. Четыре задних вагона сошли с рельсов и отделились от остальной части поезда. Еще четыре вагона в хвосте поезда сошли с рельсов после того, как поезд остановился. Были повреждены пути и сигнальное оборудование.

Расследование пришло к выводу, что сход с рельсов произошел из-за поломки оси 55-го вагона. Металлургический анализ оси определил, что поломка произошла из-за усталостной трещины на корпусе оси.

Из-за характера поломки и мер, предпринятых оператором на сегодняшний день, OTSI и Бюро транспортной безопасности Австралии (ATSB) сочли маловероятным, что дальнейшее расследование выявит какие-либо системные проблемы безопасности или дополнительные важные уроки для повышения транспортной безопасности.

Источник: globalrailwayreview.com, 12.02.2024 (англ. яз.)

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

High Speed Rail Group и West Coast Partnership Development провели новое мероприятие для женщин-стажеров (Великобритания)

Группа компаний High Speed Rail Group (HSRG) и West Coast Partnership Development провели первое в истории мероприятие для женщин-стажеров, приуроченное к Национальной неделе наставничества в 2024 г. Мероприятие, проходившее на заводе Alstom в Крю, было посвящено обучению нового поколения женщин, работающих на железнодорожном транспорте (рис. 4).

Рис. 4. Участницы мероприятия для женщин-стажеров

Мероприятие было организовано по предложению женщин-стажеров High Speed Rail Apprentice Network как способ объединения женщин со всей железнодорожной и строительной отрасли для обмена знаниями и личным опытом.

На мероприятии выступили директор правления High Speed Rail Group Сьюзан Эванс, управляющий директор West Coast Partnership Development Шамита Гайгера, директор проекта HS2 VSHT в Alstom Энн-Мари Роттер и глава отдела наследия в HS2 Ltd Натали Пенроуз. Они рассказали о проблемах, с которыми сталкиваются женщины в железнодорожной отрасли, и как женщины в отрасли могут поддерживать развитие друг друга.

В дополнение к нескольким основным выступлениям, мероприятие включало интерактивную сессию, на которой женщины-руководители из отрасли поделились своим опытом и знаниями о том, как они продвигались на руководящие должности, чтобы помочь стажерам-женщинам развить лидерские навыки.

По данным Управления железнодорожного и автомобильного транспорта Великобритании, женщины остаются меньшинством в железнодорожной отрасли, составляя в 2023 г. всего 23% рабочей силы. HS2 Ltd. внедрила такие процессы при найме, как «слепой отбор резюме», чтобы уменьшить предвзятость при приеме на работу, и добилась значительного прогресса, увеличив представительство женщин во внутреннем персонале до 39% и в персонале цепочки поставок до 30%.

Комментируя мероприятие, управляющий директор West Coast Partnership Development Шамит Гайгер сказала: «Подобные мероприятия – прекрасная возможность объединить женщин всех уровней в отрасли, чтобы поддержать успехи друг друга. Наша роль, как женщин-руководителей старшего звена в железнодорожной отрасли заключается в том, чтобы постоянно вдохновлять их и поддерживать их развитие».

Источник: globalrailwayreview.com, 07.02.2024 (англ. яз.)

Руководству Deutsche Bahn отказали в бонусах из-за госпомощи

Руководство германского государственного железнодорожного оператора Deutsche Bahn (DB) не получит бонусов за 2023 год. Об этом заявил заместитель главы наблюдательного совета DB Мартин Буркерт. По его словам, бонусов не будет не только у членов правления головной компании, но и у членов правлений дочерних подразделений, таких как DB Regio, DB Fernverkehr и DB Cargo.

Это решение связано с тем, что в прошлом году компания получила от федеральных властей более 50 млн евро путем установления ограничения цен на электроэнергию. Кроме того, как пишут германские СМИ, одной из причин могла стать критика в адрес руководства DB из-за высоких бонусов за 2022 год.

Как отметил господин Буркерт, в будущем бонусы руководства DB, скорее всего, будут ниже, так как изменится порядок их расчета. Только 20% от суммы бонусов будет назначаться за выполнение краткосрочных целей, а 80% – за долгосрочные цели, причем выплачиваться эта часть вознаграждения будет раз в четыре года. К долгосрочным целям относятся точность движения поездов, качество обслуживания и др.

Источник: kommersant.ru, 09.02.2024

Железнодорожное сообщение в Финляндии остановится на сутки из-за забастовки

Железнодорожное сообщение полностью остановится в Финляндии на одни сутки из-за забастовки. Об этом сообщает в пресс-релизе профсоюз железнодорожников.

Забастовка продлится с 00.00 (01.00 мск) понедельника 12 февраля до 23.59 того же дня. Сфера железнодорожного транспорта не монополизирована, и в стране работает несколько операторов этого вида транспорта. Уточняется, что в забастовке участвуют сотрудники государственной компании VR, частных North Rail и Fenniarail.

Профсоюз сожалеет, что приходится устраивать забастовку, «однако не видит альтернативы, так как правительство не согласно начинать переговоры», говорится в сообщении организации.

Забастовки проводятся в знак протеста против реформы трудового законодательства. Власти в конце июня 2023 г. приняли решение сделать трудовой рынок Финляндии более конкурентоспособным. С этой целью правительство представило новую программу развития. Кабмин 16 января обнародовал законопроект по ограничению повышения зарплат в экспортных отраслях экономики. Ожидается, что поправки в законодательство вступят в силу 1 декабря, а до 2027 г. будут приняты законы, уменьшающие роль профсоюзов в стране.

Источник: rzd-partner.ru, 12.02.2024

Власти Молдавии пообещали выплатить долги по зарплатам протестующим железнодорожникам

Правительство Молдавии в ближайшее время назначит временного директора госпредприятия «Железные дороги Молдовы» (ЖДМ) и выплатит

часть многомесячной задолженности по зарплатам вышедшим на протесты работникам. Об этом сообщил министр инфраструктуры и регионального развития Андрей Спыну.

«В ближайшие дни будет назначен временный руководитель предприятия. Мы близки к тому, чтобы найти средства для выплаты сотрудникам предприятия зарплат за последние два месяца. Вполне реально, что в конце февраля или начале марта мы выплатим большую часть долгов. Также мы обсудим с новым руководством ЖДМ возможности эффективного управления, чтобы доходы предприятия росли и такие ситуации не повторялись», – отметил А. Спыну в ходе видеотрансляции на своей странице в Facebook.

В конце января глава ЖДМ Олег Тофилат, который руководил предприятием с 2021 г., подал заявление об отставке на фоне кризисной ситуации в компании. Он заявил, что предприятие столкнулось с финансовыми трудностями после возобновления работы одесского порта и спада грузоперевозок по территории республики. Тофилат также обвинил правительство в отсутствии поддержки и сообщил, что многие работники компании несколько месяцев не получали зарплату.

ЖДМ уже много лет находится в тяжелом финансовом положении. На некоторых филиалах предприятия прошли забастовки, участники которых требовали выплатить зарплату за несколько месяцев, трудовые коллективы блокировали железнодорожные пути. Ситуация на короткий срок улучшилась с увеличением транзита товаров между Украиной и странами ЕС по территории Молдавии, власти республики при поддержке ЕС даже начали срочную модернизацию железнодорожных путей для наращивания товарооборота.

Источник:news.myseldon.com, 09.02.2024

Девушки показывают класс

9 февраля Софья Дорофеева стала первой женщиной – машинистом электропоезда в Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава (ЦДМВ), получившей квалификацию «машинист 2- го класса».

В Лихоборском подразделении Московского учебного центра профессиональных квалификаций окончили обучение по программе профессионального развития «Машинист электропоезда 3, 2, 1-го класса квалификации» и успешно сдали экзамен две девушки. Одна из них – Софья Дорофеева, работающая в моторвагонном депо Домодедово, другая –

Екатерина Сергеева из моторвагонного депо Санкт-Петербург-Финлядский, ставшая машинистом электропоезда 3-го класса.

Как отметила Софья Дорофеева: «Хочу развиваться дальше и набираться опыта, чтобы стать высококлассным машинистом, реализовать себя в холдинге ОАО «РЖД». Мотивирует и повышение уровня оплаты труда. В моих планах – стать руководителем на линейном уровне и впоследствии перейти работать в аппарат управления ЦДМВ.

Всего в локомотивных бригадах моторвагонного комплекса сегодня трудятся 50 женщин, из которых 4 машиниста, 46 помощников машиниста электропоезда.

«Показатели работы девушек находятся на достойном уровне. Они без грубых нарушений выполняют требования безопасности движения, принимают грамотные решения в управлении подвижным составом, влились в трудовые коллективы», – сообщила заместитель начальника ЦДМВ по кадрам и социальным вопросам Марина Гудова.

Следующая карьерная ступень, на которую пока не вставала дамская туфелька, – должность машиниста-инструктора.

Источник: gudok.ru, 12.02.2024

Проводниками поездов Всемирного фестиваля молодежи стали 45 студентов

Сорок пять лучших студентов стали проводниками поездов Всемирного фестиваля молодежи, сообщили организаторы фестиваля.

«Проводниками пассажирских поездов Всемирного фестиваля молодежи стали 45 студентов из 17 регионов России. Победители были выбраны из более 400 кандидатов по результатам конкурса, организованного Российскими студенческими отрядами совместно с АО «Федеральная пассажирская компания», – говорится в сообщении пресс-службы.

По ее данным, студенты-проводники будут сопровождать участников Фестиваля в рамках пассажирских перевозок по направлениям «Адлер – Москва» и «Казань – Адлер» и обеспечивать их комфорт в пути, а первый рейс отправится уже 19 февраля, поездки продолжатся до 12 марта.

«Уверен, что студенческие отряды проводников обеспечат высокий уровень сервиса всем гостям Всемирного фестиваля молодежи в России. Все участники этого отряда прошли конкурсный отбор и профессиональное обучение. Но самое главное, что у каждого из них есть огромное желание стать частью этого масштабного события в нашей стране и достойно встретить всех

наших гостей», – рассказал первый заместитель председателя комитета Государственной Думы по молодежной политике, председатель Правления Российских студенческих отрядов Михаил Киселев, чьи слова приводит пресс-служба.

Он отметил, что отряды проводников – одно из самых популярных направлений, которое студенты выбирают для подработки. По его данным, уже в этом году будет трудоустроено 12 тысяч, обеспечивающих летние пассажирские перевозки, благодаря совместной программе с АО «Федеральная пассажирская компания».

Источник: ria.ru, 09.02.2024

Frontend-разработчики и DevOps-инженеры: кто нужен РЖД?

Компания РЖД на День открытых дверей МАИ провела презентацию востребованных на железной дороге специальностей.

В конце 2023 года глава Минцифры России Максут Шадаев отметил, что за последние четыре года число поступающих на цифровые кафедры увеличилось в 2,5 раза. Интерес к ИТ-специальностям растет каждый год. Прошедший в Московском Авиационном Институте День карьеры – тому подтверждение: на презентациях компаний ИТ-блока не было свободных мест. Представители 60 предприятий высокотехнологичных отраслей, включая РЖД, рассказали школьникам, как попасть к ним на практику и трудоустроиться.

Какой он – сотрудник РЖД?

Презентация РЖД на День открытых дверей МАИ, организованная цифровым холдингом «РЖД-Технологии», нашла живой отклик и у родителей, и у будущих студентов. Встреча носила не только теоретический, но и практический характер. Представители холдинга рассказали о специалистах на конкретные позиции, которые потребуются уже в ближайшее время.

«На предприятии создан Департамент квантовых коммуникаций. Еще один важный блок – это проект по импортозамещению платформы SAP на ERP», – сказала заместитель генерального директора по производству ООО «РЖД-ТехСервис» (компаия входит в «РЖД-Технологии») Екатерина Фролова. Многообразие ИТ в РЖД на всех этапах создания, внедрения и поддержки решений, технологий, оборудования требует и полного набора ИТ-специальностей: от операторов контакт-центра, специалистов техподдержки (удаленной и разъездной) до компетенций разработчиков и аналитиков в самых сложных новых областях. Это позволяет прийти в компанию на начальную позицию и расти профессионально уже внутри холдинга. Сейчас «РЖД-

ТехСервис» требуются сервисные инженеры, разработчики, эксперты в сетевом, серверном оборудовании и системах хранения данных, а также в области инженерных решений, отметила Екатерина Фролова.

Главный вычислительный центр – филиал ОАО «РЖД» (ГВЦ) также приглашает на работу ИТ-специалистов разного профиля. «Речь идет о высококлассных специалистах, которые могут обеспечивать информационную безопасность, профессионалах с желанием расти, стремлением решать масштабные задачи по эксплуатации ИТ-ресурсов, понимающих в программной роботизации, технологиях искусственного интеллекта, антологии данных, администрировании программно-технических комплексов, обладающих навыками работы с технологией машинного зрения»,– сказала заместитель директора по управлению персоналом и социальным вопросам ГВЦ Валентина Палиивец.

Какие специалисты востребованы в холдинге РЖД?

- frontend- и backend-разработчик;
- тестировщики;
- бизнес-аналитик;
- DevOps-инженеры;
- аналитики и инженеры данных;
- специалисты по Data Scientist

Молодые айтишники нужны и Проектно-конструкторско-технологическому бюро по системам информатизации – Центр цифровых технологий филиал ОАО «РЖД» (ПКТБ-ЦЦТ). Компания изучает новые ИТ-технологии и проверяет, насколько они применимы на железной дороге. Сейчас подразделение готово принять 30 разработчиков и 20 дата-аналитиков. «В ИТ есть серьезный дефицит кадров. Нам нужно в около 50 специалистов. И мы рассматриваем молодых и целеустремленных ребят со всей России. Мы перелагаем возможность удаленной работы или частичную занятость, если это нужно», – отметил начальник службы разработки ПКТБ-ЦЦТ ОАО «РЖД» Алексей Скворцов.

Работа в РЖД – это непрерывное обучение

Работа в крупной компании даже самого подготовленного студента потребует от него развития цифровых навыков. В РЖД интегратором образовательных процессов стал собственный Корпоративный университет. Даже руководители компании регулярно проходят курсы повышения квалификации. Все начинается с ценностного подхода, выделяются ключевые компетенции. После каждый сотрудник учится по конкретному направлению: в одной аудитории может идти программа по цифровой трансформации, а вокруг на площадке в это время происходит обкатка новых «Ласточек».

Еще РЖД предлагает кандидату один из лучших соцпакетов с ИТ-ипотекой и путевками в санаторий для взрослых и детей. Один раз в год компания оплачивает сотрудникам проезд по железной дороге.

В подразделениях холдинга студенты могут пройти практику или стажировку. Сейчас компания привлекает людей во всей России: удаленный формат позволяет работать из любой точки страны.

Нетехнические навыки в ИТ

Образование и опыт кандидата – то, на что в первую очередь смотрит работодатель. Но одних технических навыков и знаний может не хватить. РЖД – это почти 750 000 сотрудников, новые направления и стратегически важные проекты. Для успешной работы в компании важно быть гибким, находить общий язык с коллегами и партнерами, уметь отстаивать свою позицию и решать конфликты. «ИТ требует сильных soft skills. Обратите на это внимание: на эмоциональный интеллект, умение общаться и работать в команде», – сказала Екатерина Фролова.

Что должен знать будущий сотрудник ИТ-блока РЖД?

SQL, PostgreSQL, DBeaver;

языки программирования Java и Python;

языки разметки данных HTML, CSS, XML и JSON;

брокеры сообщений (Kafka);

репозиторий GitLab.

Важность коммуникативных способностей подчеркнул и заместитель технического директора онлайн-кинотеатра IVI Александр Дружков: «Радует тот факт, что на встрече собралось много народу. Но немного поразило, что ко мне обращались с вопросами только родители, а дети скромно стояли рядом. Слушать маму и папу, конечно, нужно. Но в первую очередь определитесь, чего хотите от жизни вы. И не надо стесняться – учитесь общаться, развивайте эти навыки».

Источник: rzddigital.ru, 05.02.2024

В РЖД могут появиться специальности учителя роботов и криптотехнолога

Специальности учителя роботов и криптотехнолога могут появиться в структурах РЖД, следует из презентации замглавы холдинга Евгения Чаркина, представленной на Форуме будущих технологий.

Как следует из презентации, в РЖД вместе с развитием технологий появилось пять новых профессий, среди которых – разработчик в области

интернета вещей, специалист по метавселенным, квантовый инженер, оператор БПЛА и машинист-оператор. Также сейчас идет освоение еще пяти специальностей: инженер по созданию систем сбора данных, экоаналитик (анализ показателей экологического мониторинга), учитель роботов (обучение систем с искусственным интеллектом), криптотехнолог (цифровая безопасность с использованием блокчейн) и цифровой куратор (цифровая трансформация бизнеса).

По словам Чаркина, появление новых технологий стимулирует изменение требований к текущим специальностям и появление новых профессий. Так, например, с внедрением беспилотных поездов «Ласточка» трансформируется профессия машиниста. «Появление [беспилотной] «Ласточки» приведет к тому, что появятся пять новых профессий. Сейчас уже коллеги в Минтруде зарегистрировали профессию машинист-оператор. Поскольку профессия машиниста будет видоизменяться, она будет где-то уходить с появлением беспилотников. С другой стороны, обязательно должен быть человек, который управляет, как инженер уже следит за функционированием, соответственно, беспилотного поезда. И еще четыре профессии, которые связаны с оперированием беспилотниками», – отметил он.

Источник: tass.ru, 13.02.2024

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Открылся испытательный участок DB по исследованию обеспечения высокоскоростным интернетом (Германия)

В рамках проекта Deutsche Bahn (DB) по обеспечению высокоскоростным интернетом поездов был открыт 10 км испытательного участок «Gigabit Innovation Track» (GINT) на юге земли Мекленбурга-Передняя Померания.

Проект GINT, финансируемый Федеральным министерством цифровых технологий и транспорта в объеме 6,4 млн евро, объединяет заинтересованных отраслевых участников, включая DB, Ericsson, O2 Telefónica и Vantage Towers. Цель проекта – протестировать развертывание мобильной связи с гигабитной скоростью передачи данных вдоль железнодорожных путей и разработать инновационную инфраструктуру для цифровизации железнодорожных перевозок.

Проект включает установку новых мачт вблизи путей и тестирование различных комбинаций радиоустройств и антенн для обеспечения

высокоскоростной мобильной связи. Эти меры направлены на удовлетворение растущего спроса на бесперебойную связь в поездах со скоростью передачи данных на поезд до 5 гигабит в секунду, что будет необходимостью в 2030-х годах.

Проект успешно реализуется – компания Vantage Towers завершила возведение 13 радиомачт всего за месяц. Быстрые сроки установки связаны с инновационным дизайном мачт, который упрощает сборку и снижает воздействие на окружающую среду за счет минимизации использования бетона.

Технология радиосвязи с частотой 3,5 ГГц была внедрена на испытательном участке в рекордно короткие сроки – от принятия решения о финансировании до её развертывания прошло всего 8 месяцев.

Переоборудованный в лабораторию поезд «advanced TrainLab» основан на ICE-TD серии 605 и оснащен оборудованием для тестирования высокочастотных технологий специальными антеннами и датчиками. Он будет курсировать по испытательному маршруту начиная с весны 2024 г.

Этот проект позволит точно настроить системы и оптимизировать конфигурации, а к концу 2024 г. как ожидается, уже будут доступны результаты испытаний.

Источник: railtech.com, 06.02.2024 (англ. яз.)

РЭЦ расскажет как платформа «Мой экспорт» может помочь в доставке грузов

Российским компаниям необходимо адаптироваться и использовать комплексные подходы для укрепления своего присутствия за границей в условиях растущей конкуренции на мировом рынке и изменяющейся геополитической ситуации. Платформа «Мой экспорт» и B2B-площадка «Профессионалы экспорта» предоставляют экспортерам полный комплекс услуг для успешного выхода на внешние рынки, сообщает Российский экспортный центр (РЭЦ, входит в ВЭБ.РФ).

«Так, направление услуг логистического сопровождения позволяет экспортерам планировать, организовывать и контролировать международные перевозки», – говорится в сообщении.

«В последнее время география экспорта российских товаров претерпевает значительные изменения из-за освоения новых рынков и перераспределения товарных потоков. Это требует решения задач по выстраиванию надежных цепочек поставок с минимизацией геополитических рисков и оптимизацией финансовых затрат. Успешная реализация экспортного проекта зависит не

только от качества поставляемой продукции и узнаваемости российского бренда, но и от сроков и стоимости доставки товаров на внешние рынки», – отметил директор по развитию партнерской инфраструктуры и нефинансовых продуктов РЭЦ Артур Завьялов.

С помощью сервиса «Профессионалы экспорта» экспортер из любой точки России может в онлайн-режиме найти подходящую под его запросы транспортную компанию из аккредитованных и, что немаловажно, – проверенных на благонадежность, бизнес-партнеров РЭЦ, получить квалифицированную экспертную поддержку напрямую от профессионалов транспортного рынка, а также выбрать оптимальный для себя логистический сервис, который будет отвечать ценовым параметрам и требованиям к перевозке любой продукции. «Профессионалы экспорта» предоставляют широкий спектр транспортно-логистических операций, включая проектирование маршрута перевозки, предоставление подвижного состава, складские услуги, контроль над документооборотом.

Уже сейчас российские экспортеры могут воспользоваться наиболее популярными услугами по направлению «Логистическое сопровождение экспортных поставок»: содействие в транспортировке продукции с господдержкой – предоставляется по программе поддержки малого и среднего предпринимательства. До 80% стоимости транспортировки товаров до границы РФ будет оплачено через региональные Центры поддержки экспорта.

Также есть услуги «Организация полного цикла перевозок – доставка товара за рубеж или ввоз товара в Россию», и «Бесплатная консультация по логистике» (базовый пакет) – она дает возможность узнать индикативную стоимость перевозки и сопутствующих услуг для транспортировки груза за рубеж и ввоза груза в РФ.

Основные тенденции в международной логистике, наблюдаемые в 2023 году, будут сохраняться и в 2024-м, отмечается в сообщении. Более жесткая конъюнктура рынка услуг перевозок будет способствовать повышению роли мультимодальных транспортных решений, спросу на услуги логистического аутсорсинга и перевозки «под ключ» для минимизации санкционных рисков.

«Мультимодальные перевозки в направлении Востока и обратно останутся популярными, особенно в Китай и другие страны Юго-Восточной Азии. Из-за нестабильной ситуации в Красном море цены на контейнерные перевозки в страны Персидского залива, Южную и Юго-Восточную Азию продолжат расти. Некоторые виды грузов, которые не требуют доставки в срок, могут перевозиться по маршруту коридора «Север-Юг», если ставки на перевозку будут конкурентоспособными, а страны транзита обеспечат достаточный объем провозных мощностей. Транспортная инфраструктура на востоке будет испытывать дефицит провозных мощностей из-за увеличения

нагрузки, снижения цен на контейнерные перевозки и проблем в Аденском заливе», – отметила руководитель проекта по развитию экспортной логистики РЭЦ Галина Эрендженова.

Отмечается, что регулярные сервисы позволят доставить контейнерные грузы до главных портов Латинской Америки, после чего они будут распределены фидерными судами в страны, на которые они направлены. Россия стремится увеличить товарооборот с африканскими странами, поэтому возможно развитие новых направлений перевозок и постепенное насыщение грузовыми базами.

Спрос на услуги транспортно-логистических компаний увеличится из-за строгих требований к трансграничным платежам. Будет больше спроса на услуги компаний, которые проводят расчеты, и сохранится важность зарубежных «торговых домов» в цепочках поставок. Также из-за замедления ввода новых складских объектов цены на аренду складов внутри страны будут расти, но это может ограничиться способностью спроса оплатить эти ставки

Источник: Advis.ru, 12.02.2024

Нелёгкий выбор: какое российское ПО выбрать для транспортного моделирования?

Уже через несколько недель в российское транспортное планирование полноценно войдут новые типы документов – региональные комплексные планы транспортного обслуживания (РКПТО) и региональные стандарты транспортного обслуживания населения (РСТО).

С 1 марта 2024 года вступают в силу изменения в Федеральный закон № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации…»: в него добавляются положения, регулирующие принятие и реализацию этих документов транспортного планирования.

Квалифицированная разработка системообразующих документов для долгосрочного развития систем транспорта невозможна без качественного моделирования с помощью специализированного программного обеспечения. Заказчики могут выбирать уже между несколькими программными решениями, которые были рассмотрены на Экспертном совете Минтранса России по мониторингу и оценке качества разработки документов транспортного планирования субъектов Российской Федерации.

Однако, вопреки заблуждениям, ни одно из них не получило эксклюзивной рекомендации для использования при разработке документов транспортного планирования. Этот выбор заказчики работ должны сделать самостоятельно.

Источник: rollingstockworld.ru, 08.02.2024

Компания «СОЛВО» создала Android-приложение для приемки сюрвейерами накатных грузов по стандартам международных автопроизводителей

Компания «СОЛВО» выпустила специализированное приложение SOLVO SURVEY, реализующее единый стандарт осмотра новых автомобилей с учетом международных нормативов заводов-изготовителей. Его можно адаптировать под конкретные требования грузовых терминалов, работающих с железнодорожным, морским и автомобильным фронтами.

«Главная задача сюрвейера – сформировать код повреждения автомобиля. Обычно это делается вручную: при осмотре используется бумага со схемой автомобиля, на которой галочками проставляются повреждения, а затем специалист выписывает код повреждения. Эти данные вносятся в TOS или ERP вручную, тратится время на заполнение бумаг и переписывание кодов. Мы нашли способ, как автоматизировать и ускорить этот процесс. При этом сюрвейер работает по привычной ему схеме», – отмечают в компании «СОЛВО», добавляя, что промониторили приложения ведущих мировых автопроизводителей, переняв лучшие практики.

Пользователям доступны следующие функции:

– выбор условий осмотра – времени суток и погодных условий (ясно, дождливо, туманно и пр.);

– идентификация объектов посредством сканирования штрихкода или ручного ввода VIN-номера – из системы Solvo.TOS автоматически подгружаются данные об автомобиле и дополнительные требования завода-изготовителя к осмотру (например, проверить наличие того или иного аксессуара), отображающиеся на экране с формой осмотра;

– разные варианты выполнения осмотра – с фиксацией или без фиксации повреждений, а также переиспользование информации из ранее выполненных осмотров;

– повторное сканирование штрих-кода автомобиля для ускорения подтверждения осмотра;

– возможность добавления фото обнаруженных повреждений;

– фиксация повреждения с помощью ввода его кода;

– формирование и фиксация кода повреждения через графический модуль пятью касаниями:

Также пользователям приложения доступна история всех выполненных осмотров.

Отметим, SOLVO SURVEY уже успешно показало свою эффективность в условиях промышленной эксплуатации на одном из крупных многоцелевых терминалов под управлением системы Solvo.TOS.

Источник: rzd-partner.ru, 13.02.2024

РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ

Железные дороги Люксембурга покупают зеленую энергию в Германии

Национальное общество железных дорог Люксембурга (CFL) и компания Enovos Group подписали контракт сроком на 7 лет о поставках зеленой электроэнергии по фиксированным ценам. Начиная с 1 января 2024 г. CFL по этому контракту будет покрывать до 15 % своей потребности за счет поставок энергии с солнечной электростанции, построенной в регионе Айфель (федеральная земля Рейнланд-Пфальц) на западе Германии и генерирующей 200 млн кВт·ч электроэнергии ежегодно.

Рис. 5. Парк фотоэлектрических панелей

Парк фотоэлектрических панелей (рис. 5), один из крупнейших в Германии, занимает территорию 220 га. Размещенные здесь 380 тыс. фотоэлектрических панелей вырабатывают зеленую электроэнергию в объеме, достаточном для снабжения порядка 60 тыс. домохозяйств.

Кроме того, CFL активно участвует в продвижении солнечной энергетики в Люксембурге, устанавливая фотоэлектрические панели на крышах административных зданий и на строящихся пристанционных парковках.

Источник: zdmira.com, 08.02.2024