



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

**ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

№49/ДЕКАБРЬ 2023

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	5
Михаил Мишустин рассказал о главных направлениях работы в рамках среднесрочной стратегии развития внешнеэкономической деятельности	5
Михаил Мишустин о достижениях и задачах железнодорожного машиностроения.....	5
Строительство суперсовременных железных дорог обсудили в СФ	6
Между Москвой и Минском проектируют высокоскоростную железную дорогу	7
ТМХ продает Брянский машиностроительный завод «ЛокоТех–Сервису»	8
Великобритания: дальнейшая модернизация Транспеннинского маршрута получит финансирование в размере 3,9 млрд фунтов стерлингов	8
Canadian National приобретет железную дорогу Iowa Northern.....	9
В Норвегии вернули компанию Spordrift в состав Vane NOR	9
Сальвадор инвестирует в возрождение национальной сети железных дорог	10
Проект по модернизации железнодорожной инфраструктуры Греции: в связи с грубыми нарушениями в мошенничестве ответственные чиновники и подрядчики находятся под следствием Европейской прокуратуры	11
Италия сообщает Китаю, что выходит из инициативы «Пояс и путь».....	13
Железные дороги США планируют реконструировать	14
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА.....	16
Бельгийский распорядитель железнодорожной инфраструктуры Infrabel сможет занять до 1 млрд евро.....	16
Железнодорожные перевозки в США достигли самого высокого уровня за последние два года.....	17
Siemens Mobility запросил у правительства Германии компенсацию инвестиций в РФ	18
«Железная дорога Молдовы» не может платить зарплаты из-за спада грузоперевозок.....	19
Эстонская железная дорога потеряла 60 процентов грузоперевозок.....	20
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ	21
ВЭБ выдал гарантии на создание инфраструктуры Восточного полигона на 39 млрд руб.21	
РЖД: В рамках третьего этапа развития Восточного полигона необходимо построить более 300 объектов инфраструктуры	22
РЖД» развивает провозные возможности Восточного полигона к портам Татарского пролива	23
Перспективы развития погранперехода Забайкальск – Маньчжурия.....	24
ТРАНСПОРТНЫЙ ПОЛИГОН «СЕВЕР-ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ	25
Казахстан готовится увеличивать объемы перевозок по МТК «Север-Юг»	25
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА	26

Агроэкспорт из стран ЕАЭС вырос более чем в два раза	26
Amazon увеличивает интермодальные перевозки в Европе	27
Перевозки в Китай через железнодорожные погранпереходы с начала года выросли более чем на 35%	28
Председатель Совета директоров FESCO встретился с руководством «Узбекской железной дороги» и «Узжелдорконтейнер»	28
Погрузка экспортных грузов в направлении морских портов на сети РЖД в январе–ноябре 2023 года выросла на 0,9%	29
Между Приморьем и Челябинском запустили регулярный железнодорожный грузовой маршрут.....	30
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ	30
Network Rail может сделать больше для повышения точности исполнения графика движения поездов в Великобритании	30
Ночные поезда Nightjet нового поколения приступили к перевозкам пассажиров.....	32
Пунктуальность Deutsche Bahn упала до рекордно низкого уровня (Германия).....	32
В течение года перевозки поездами Amtrak выросли на четверть.....	33
Европейский индекс железнодорожных вокзалов: самые недружелюбные железнодорожные вокзалы находятся в Германии.....	34
Канадская авиакомпания Air Canada запускает новое воздушно-железнодорожное сообщение	35
Сербы вновь полюбили железные дороги	36
РЖД добавили в новый график больше поездов по России и в СНГ	36
РЖД заморозили цены на новогодние «Сапсаны»	37
ФПК реализует безналичную оплату во всех вагонах своих поездов в начале 2024 года... 37	37
В Дагестане планируют развивать железнодорожную инфраструктуру на популярных у туристов маршрутах.....	38
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ	39
Stadler выпустила первый электропоезд FLIRT в рамках крупнейшего контракта в Швейцарии.....	39
Электрические «сверхлегкорельсовые» поезда будут испытаны на железнодорожной сети Великобритании.....	39
Siemens Mobility предложила к поставкам в Калифорнию высокоскоростной поезд American Pioneer 220	40
Беспилотные рельсовые экипажи с тяговыми аккумуляторами испытают в Западной Австралии.....	41
Запуск поездов IC5 от Alstom в Дании перенесен на 2 года.....	42
Innofreight разработала новый вагон-лесовоз.....	43
Eversholt заказал 3 предсерийных состава RVLR	44
CRRC освоила производство среднеоборотных аммиачно-дизельных двигателей	44

TEXOL создает новое производство грузовых вагонов в Казахстане	45
Как улучшить ситуацию с вагоноремонтом в Казахстане	46
Предварительные данные по выпуску подвижного состава и его комплектующих	48
Поезд для ВСМ оборудуют системой управления на базе ИИ.....	48
Грузоподъемные полувагоны могут спасти Восточный полигон. Почему их выпускают так мало?	49
Получен сертификат соответствия требованиям технического регламента таможенного союза ТР ТС 002/2011 на подшипники производства ООО «ЕПК-Бренко» для высокоскоростных электропоездов «Сапсан».....	53
Группа ПТК заявила об исчерпании резервов собственных средств на продолжение НИОКР	53
UMNO digital задействует дроны для сервиса «Умное депо»	54
Рынок специализированного подвижного состава увеличился в России на 23% за последние 2 года	55
Реакция компании «Синара – Транспортные Машины» на критику, в адрес нового электропоезда ЭС104	55
РЖД планируют получить 20 российских улучшенных аналогов «Ласточек» в 2024 году	56
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ	57
Rainews24: 17 человек пострадали при столкновении двух поездов в Италии	57
Железнодорожников призвали учитывать безопасность, связанную с космической погодой.....	57
ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА	59
Немецкие железнодородники опять бастуют	59
Alstom открывает новый центр тестирования мобильности и технологий в Вестеросе (Швеция)	59
Варикоз не пройдет: Тюменские врачи разработали рекомендации для работников железнодорожного транспорта	60
ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ	61
Knorr-Bremse и Nexxiot представили технологии для цифрового поезда	61
Newag отрицает намеренную манипуляцию бортовым программным обеспечением	63
Система Visor получила премию в области автоматизации и оптимизации систем самообслуживания для пассажиров	63
Как АУМ позволяет снижать на 30% нагрузку на поездных диспетчеров и повышать безопасность движения на железной дороге	64
РЕСУРСОБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ	65
Siemens начинает ходовые испытания поездов на водородном топливе Mireo Plus H.....	65
Hitachi Rail признана первой компанией, отслеживающей этический жизненный цикл поездов	66

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Михаил Мишустин рассказал о главных направлениях работы в рамках среднесрочной стратегии развития внешнеэкономической деятельности

Президент поручил правительству разработать проект среднесрочной стратегии развития внешнеэкономической деятельности. Михаил Мишустин подчеркнул, что в рамках данной работы необходимо по максимуму использовать потенциал сотрудничества с традиционными стратегическими партнерами.

Кроме того, предстоит решить несколько масштабных задач:

- Продолжить переориентацию внешних потоков, для чего в рамках национальных целей, нацпроектов и госпрограмм развивается транспортная инфраструктура: трубопроводы, автомобильные и железные дороги, морские и речные порты.

- Уделить особое внимание развитию международных транспортных коридоров, проходящих через территорию России.

- Реализовать логистические проекты, которые обеспечат российское присутствие в Африке и Латинской Америке, где открываются перспективные рынки для продвижения отечественных технологий, продукции и услуг, в том числе в сферах образования и здравоохранения.

- Увеличить количество морских судов под российским флагом и самолетов с отечественной регистрацией.

«Для поддержания конкурентоспособности нашей экономики важно обеспечить не только стабильный экспорт, но и расширить встречный поток, чтобы российские компании имели необходимый доступ к критически важным сырьевым ресурсам, технологическому оборудованию и комплектующим», – сказал Председатель Правительства.

Источник: rollingstockworld.ru, 13.11.2023

Михаил Мишустин о достижениях и задачах железнодорожного машиностроения

Премьер-министр Михаил Мишустин заявил о необходимости замещения парка полувагонов Восточного полигона инновационными моделями с повышенной грузоподъемностью (25 тс) до 2030 года.

«Будем развивать рынок ключевых высокотехнологичных комплектующих. Уже к концу десятилетия надо обеспечить полное замещение парка полувагонов Восточного полигона – на инновационные повышенной грузоподъемности», – отметил Председатель Правительства.

Главными достижениями железнодорожного машиностроения Михаил Мишустин назвал замещение критически важных иностранных комплектующих и организацию производства тепловоза с российским дизельным двигателем. Премьер-министр также отметил необходимость организации серийного производства отечественного дизельного двигателя.

Источник: tass.ru, 07.12.2023

Строительство суперсовременных железных дорог обсудили в СФ

Поезда, который поедут по российским высокоскоростным магистралям, будут полностью из российских материалов и комплектующих. Об этом сенаторам рассказали представители Минтранса.

На заседании комитета Совета Федерации по экономической политике обсудили строительство суперсовременных железных дорог. Первую построят по маршруту Москва – Санкт–Петербург. Время в пути сократится с 4 часов до 2 часов 15 минут.

«Отмечу, что проект Москва – Санкт–Петербург включает в себя прохождение через шесть регионов РФ: Москва, Московская область, Тверь, Великий Новгород, Ленинградская область, Санкт–Петербург. Соответственно, связанность этих регионов и качество жизни в этих регионах, и качество услуги железнодорожного транспорта приобретет совершенно новый уровень», – сказал директор департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Министерства транспорта РФ Александр Федорчук.

В Правительстве РФ создана рабочая группа. В нее вошли представители Российских железных дорог, Сбербанка и регионов, через которые пройдет первая высокоскоростная магистраль.

Предполагаются льготы для участвующих в строительстве компаний. Например, нулевая ставка по налогу на имущество.

Трассу возведут по новым технологиям. Появятся новые мосты, новая контактная сеть и новая система безопасности. Начнется буквально всероссийская стройка, в ней примут участие предприятия более чем из 20 регионов.

«Попытки приступить к строительству ВСМ делались неоднократно – и в 90–е, и в 2000–е. Речь шла о нескольких направлениях – это и Санкт–Петербург, и Нижний Новгород, Ростов–на–Дону. Всегда находились какие–то причины, которые мешали реализации проектов – от финансирования до выделения земельных участков и ряда еще проблем», – отметил председатель Комитета СФ по экономической политике Андрей Кутепов.

Предполагается, что по высокоскоростной трассе ежегодно будут перевозить больше 23 миллионов пассажиров. По аналогу первой магистрали планируется построить пути еще по нескольким направлениям. Например, из Москвы в Екатеринбург через Казань, из столицы в Адлер, проезжая Воронеж и Ростов–на–Дону, а также дорогу Москва – Минск.

Источник: vmeste–rf.tv, 11.12.2023

Между Москвой и Минском проектируют высокоскоростную железную дорогу

Россия и Белоруссия ведут совместное проектирование высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Минск. Об этом членов Совета Федерации проинформировал заместитель генерального директора РЖД Олег Тони, сообщает ТАСС.

«Российская часть трассы внесена в схему территориального планирования, сейчас мы ведем работу с нашими белорусскими коллегами по определению порядка дальнейших совместных действий», – сказал Тони на заседании в Совете Федерации по развитию транспортного комплекса.

Он также сообщил, что завершено проектирование части высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва – Казань – Екатеринбург. А для проекта ВСМ Москва – Воронеж – Ростов–на–Дону – Адлер в увязке с международным транспортным коридором «Центр – Юг» разработаны обоснования инвестиций, трасса внесена в схему территориального планирования.

1 ноября текущего года сообщалось, что запуск ВСМ между Москвой и Петербургом позволит снизить стоимость билетов для пассажиров.

Движение по ВСМ Москва – Петербург откроют в 2028 году.

23 октября стало известно, что строительство высокоскоростных магистралей в России не будут финансировать из бюджета.

Ранее в РЖД раскрыли сроки создания высокоскоростного поезда нового поколения.

Источник: gazeta.ru, 11.12.2023

ТМХ продает Брянский машиностроительный завод «ЛокоТех–Сервису»

Россия: Сообщение о продаже предприятия другой компании, входящей в периметр группы «Трансмашхолдинга» (ТМХ), опубликовано в Центре раскрытия корпоративной информации «Интерфакса».

Согласно ему, договор купли–продажи заключен 6 декабря. АО «Трансмашхолдинг» (продавец) передает ООО «ЛокоТех–Сервис» (покупатель) принадлежащие ему 2250 акций АО «УК «БМЗ» составляющие 100% уставного капитала», – указано в сообщении. Цель такой передачи завода не раскрывается.

Размер сделки обозначен в 10,7 млрд руб. Ее условия предполагают, что «ЛокоТех–Сервис» должен провести оплату в течение одного года с даты заключения договора.

БМЗ – одно из крупнейших производств ТМХ, специализируется на выпуске магистральных и маневровых тепловозов. Заявляемые мощности – 300 магистральных и 240 маневровых тепловозов в год. За последнее время БМЗ поставил на производство несколько моделей новых машин – магистральный локомотив 3ТЭ28 и маневровый ТЭМ23. На самом БМЗ указывают, что 91% его продаж приходится на рынок России, а также тепловозы идут на экспорт в Казахстан, Белоруссию, Узбекистан и Монголию.

«ЛокоТех–Сервис» занимается обслуживанием локомотивов на сети РЖД. Производственную базу компании составляют 86 сервисных локомотивных депо, расположенных по всей территории России. Входит в ГК «ЛокоТех».

Источник: rollingstockworld.ru, 12.12.2023

Великобритания: дальнейшая модернизация Транспеннинского маршрута получит финансирование в размере 3,9 млрд фунтов стерлингов

Министр железных дорог Великобритании Хью Мерриман подтвердил финансирование в размере 3,9 млрд ф. ст. на дальнейшее развитие Транспеннинского маршрута (Transpennine Route Upgrade), предусматривающее модернизацию коридора Манчестер – Хаддерсфилд – Лидс – Йорк на севере Англии. Таким образом, суммарные инвестиции в этот проект увеличиваются до 6,9 млрд ф. ст. с учетом уже ведущихся в этом коридоре работ по электрификации стоимостью 3 млрд ф. ст.

Дополнительные средства направят на увеличение с двух до четырех числа путей на участке Хаддерсфилд – Равенсторп, что позволит отделить скорые пассажирские поезда от местных, следующих с большим числом

остановок, и грузовых. Завершение реконструкции в середине 2030-х годов увеличит пропускную способность коридора и сократит время поездки между Манчестером и Йорком на 10 мин.

Эти инвестиции усилят эффект от реализации еще одного проекта – Northern Powerhouse Rail (NPR), который направлен на улучшение железнодорожных сообщений в коридоре Ливерпуль – Манчестер. Так, в данный проект включено сооружение станции в Бредфорде за счет средств, высвобожденных благодаря отказу от строительства второй очереди BSM HS2 – участка от Бирмингема до Манчестера.

Источник: railway-news.com, 05.12.2023 (англ. яз.)

Canadian National приобретет железную дорогу Iowa Northern

Североамериканская железная дорога первого класса Canadian National (CN) объявила о приобретении железной дороги Iowa Northern (IANR). Проходящие по территории штата Айова (США) линии IANR суммарной протяженностью более 440 км стыкуются с линиями CN на станциях Уотерлу и Сидар-Рапидс, а также с линиями железных дорог первого класса Union Pacific и СРКС.

IANR, основанная в 1984 г., осуществляет перевозки сельскохозяйственной и промышленной продукции, в частности зерна и биотоплива. Сделку, открывающую новые возможности для поддержания роста местного бизнеса за счет создания прямых сообщений с различными пунктами назначения в Северной Америке, должен утвердить Совет по наземному транспорту США (Surface Transportation Board, STB). Ожидается, что решение будет принято в 2024 г.

Ранее Canadian National приобрела у корпорации Genesee & Wyoming долю в компании Cape Breton & Central Nova Scotia Railway.

Источник: railjournal.com, 07.12.2023 (англ. яз.)

В Норвегии вернули компанию Spordrift в состав Bane NOR

Власти Норвегии вновь объединили государственные компании Bane NOR (оператор железнодорожной инфраструктуры) и Spordrift (занимается текущим содержанием железных дорог и их технической эксплуатацией).

Компания Spordrift была выведена из состава Vane NOR в 2019 г. при правоцентристском правительстве, которое готовилось к открытию рынка услуг технического обслуживания объектов железнодорожного транспорта. За прошедшие с тех пор годы в Норвегии ухудшилась ситуация с соблюдением графиков движения пассажирских и грузовых поездов.

После прихода к власти левоцентристского правительства в 2021 г. началась подготовка к реинтеграции компаний. Новое руководство министерства транспорта страны считает недопустимым потерю компетенций Vane NOR в сфере содержания инфраструктуры. Объединение компаний должно повысить эффективность эксплуатации и содержания объектов инфраструктуры железных дорог, а также улучшить ситуацию с контролем их состояния. Компания Spordrift формально ликвидирована 1 декабря 2023 г., ее сотрудники перешли в штат Vane NOR, который теперь составляет примерно 5000 чел.

Источник: zdmira.com, 07.12.2023

Сальвадор инвестирует в возрождение национальной сети железных дорог

Правительство Сальвадора объявило о планах инвестировать 700 млн долл. США в реализацию проекта Pacific Train, что позволит связать железнодорожным коридором тихоокеанское побережье этой страны с Гватемалой, Мексикой, США и Канадой.

Проект является частью генерального плана региональной мобильности и логистики (Regional Mobility and Logistics Master Plan 2035), одобренного странами, входящими в систему Центральноамериканской интеграции (SICA).

Проект Pacific Train предполагает создание новой железнодорожной инфраструктуры колеи 1435 мм протяженностью 535 км вместо реконструкции разрушенной сети колеи 914 мм общей длиной 555 км, но и с использованием ее полосы отвода в направлении Гватемалы.

По данным Министерстве общественных работ Сальвадора, завершено строительство одного участка первой очереди этого проекта от города Сонсонате до порта Акахутла. В настоящее время сооружается второй участок от Акахутлы до кантона Ситио-дель-Ниньо (муниципалитет Опико). Также ведутся работы и на третьем участке пути до столицы страны Сан-Сальвадора.

Общая протяженность этих участков первой очереди проекта составляет 103 км. План региональной мобильности и логистики, который страны SICA рассчитывают реализовать до 2035 г., предусматривает инвестиции в размере около 52 млрд долл. США. Их распределяют между шестью странами

Центральной Америки. В том числе Сальвадор планирует инвестировать 10,7 млрд долл., из которых 1,827 млрд долл. потратят на возрождение национальной сети железных дорог. В Сальвадоре рассчитывают получить финансовую помощь от Всемирного банка, Межамериканского банка развития (IDB) и Центральноамериканского банка экономической интеграции (CABEI).

В 2002 г. железнодорожная корпорация Сальвадора FENADESAL (Ferrocarriles Nacionales de El Salvador) прекратила работу из-за финансовых проблем. Предпринимаемые в период с 2007 по 2012 г. попытки частично возобновить движение поездов успеха не имели главным образом из-за износа инфраструктуры.

Источник: railjournal.com, 08.12.2023 (англ. яз.)

**Проект по модернизации железнодорожной инфраструктуры Греции:
в связи с грубыми нарушениями в мошенничестве ответственные
чиновники и подрядчики находятся под следствием Европейской
прокуратуры**

Европейская прокуратура (EPPO) в Афинах (Греция) предъявила обвинения 23 подозреваемым, в том числе 18 государственным чиновникам, в преступлениях, связанных с реализацией софинансируемых Европейским союзом (ЕС) контрактов на модернизацию систем дистанционного управления движением поездов и сигнализации на железнодорожной инфраструктуре Греции.

Расследование EPPO, инициированное 28 ноября 2022 г., затрагивает контракты, подписанные между ERGOSE – дочерней компанией национального оператора железнодорожной инфраструктуры OSE, и консорциумом-подрядчиком, состоящим из 2 фирм. На основе собранных доказательств обвинения предъявлены 23 подозреваемым, а именно:

– 14 государственным служащим ERGOSE, обвиняемым в мошенничестве с субсидиями. Двое из них также обвиняются в поддельной сертификации в целях получения неправомерной выгоды для другого лица;

– 4 государственным чиновникам греческого филиала оперативной программы ЕС по транспортной инфраструктуре, окружающей среде и устойчивому развитию, обвиняемым в нецелевом присвоении средств;

– 5 законным представителям и сотрудникам подрядчика, обвиняемым в подстрекательстве к мошенничеству с субсидиями и подстрекательстве к поддельной сертификации в целях получения неправомерной выгоды для другого лица.

Обвинения связаны с выполнением контракта №717 на модернизацию систем дистанционного управления движением и сигнализации на участке Афины – Салоники – Промахонас, подписанного в 2014 г. и подлежащего выполнению к 2016 г.

Еще один контракт был подписан в 2019 г., он уточнял условия контракта №717. Данное дополнительное соглашение предусматривало монтирование совершенно новой системы сигнализации с новыми блоками телеметрии, обеспечивающими связь и передачу данных между железнодорожными станциями и диспетчерскими центрами. Оба контракта софинансировались Фондом сплочения ЕС в рамках программы «Модернизация системы сигнализации и телекоммуникаций, и монтирование Европейской системы управления движением поездов (ETCS)». Финансирование проекта со стороны ЕС составляет 85%.

На основании конфиденциального соглашения две компании, входившие в консорциум, произвольно разделили между собой проект сразу после подписания контракта №717. Одна из компаний взялась за северный участок проекта, а вторая – за участок от Афин до Салоников и Плати, включая сегмент возле Темпе, на котором 28 февраля 2023 г. произошла серьезная авария

Кроме того, вторая компания поручила технические исследования системы сигнализации для участка Афины – Плати третьей компании, не обладавшей необходимыми техническими знаниями. Это нарушало условия контракта, который предусматривал, что экспертизу должен был провести конкретный поставщик. Это привело к нарушению договорных обязательств по предоставлению экспертизы, за что на ERGOSE был наложен штраф в размере около 2 млн евро после проверки в 2018 г., проведенной Комитетом финансового аудита Греции (EDEL).

По имеющимся данным, в соответствии с решениями совета директоров ERGOSE срок контракта незаконно продлевался 7 раз. В результате спустя 9 лет после подписания контракта проект до сих пор не завершен. Прокуроры утверждают, что сотрудники ERGOSE, ответственные за управление проектом, намеренно предоставили управляющему органу неполную и ложную информацию в части распределения средств и сроков.

Кроме того, по версии следователей, должностные лица управляющего органа, осуществляющие надзор за использованием средств, действовали с нарушением принципов разумного управления активами. Подразумевается, что, несмотря на то, что информация, предоставленная сотрудниками ERGOSE, была заведомо неточной или ложной, должностные лица управляющего органа одобрили распределение соответствующих средств, нанеся ущерб финансовым интересам ЕС и Греции на сумму до более чем 15,6 млн евро.

Преступления, в которых обвиняются подсудимые, наказываются лишением свободы на срок до 10 лет со штрафом.

Источник: railwaypro.com, 12.12.2023 (англ. яз.)

Италия сообщает Китаю, что выходит из инициативы «Пояс и путь»

Италия официально проинформировала Китай о том, что она выходит из инициативы «Пояс и путь» (BRI), отвергнув опасения, что этот шаг может испортить отношения и нанести ущерб итальянской экономике, сообщили в среду правительственные источники.

Италия в 2019 году стала первой и пока единственной крупной западной страной, присоединившейся к программе торговли и инвестиций, проигнорировав предупреждения Соединенных Штатов о том, что это может позволить Китаю взять под контроль чувствительные технологии и жизненно важную инфраструктуру.

Однако, когда премьер-министр Джорджия Мелони вступила в должность в прошлом году, она заявила, что хочет выйти из сделки, которую отстаивал президент Си Цзиньпин, заявив, что она не принесла Италии существенных выгод.

Срок действия соглашения 2019 года истекает в марте 2024 года, и источник в правительстве Италии сообщил, что Рим направил Пекину письмо «в последние дни», информирующее Китай о том, что он не будет продлевать действие пакета.

Немедленных комментариев от Китая не последовало.

«У нас есть все намерения поддерживать отличные отношения с Китаем, даже если мы больше не являемся частью инициативы «Один пояс и один путь», – сказал второй источник в правительстве.

«Другие страны Большой семерки имеют более тесные отношения с Китаем, чем мы, несмотря на то, что они никогда не были в [BRI]», – добавил он.

Италия примет председательство в G7 в 2024 году.

С момента запуска программы в 2013 году более 100 стран подписали соглашения с Китаем о сотрудничестве в инфраструктурных и строительных проектах BRI. Тогдашний премьер-министр Италии Джузеппе Конте надеялся на выгодную торговлю, когда подписывал соглашение в 2019 году, но китайские фирмы, похоже, были главными бенефициарами.

Итальянский экспорт в Китай в прошлом году составил 16,4 млрд евро (17,7 млрд долларов) по сравнению с 13 млрд евро в 2019 году. Напротив,

согласно итальянским данным, китайский экспорт в Италию вырос до 57,5 млрд с 31,7 млрд за тот же период.

Основные торговые партнеры Италии по еврозоне, Франция и Германия, в прошлом году экспортировали значительно больше в Китай, несмотря на то, что они не являются частью инициативы BRI, которая создана по образцу старого Шелкового пути, связывавшего Китай с Западом.

Стремясь сохранить стратегические связи, министр иностранных дел Антонио Таяни посетил Пекин в сентябре, а президент Серхио Маттарелла должен посетить Китай на определенном этапе в следующем году.

Сама Мелони заявила, что хочет посетить Пекин, но дата пока не назначена.

Несмотря на то, что они были частью BRI, сменявшие друг друга правительства в Риме сигнализировали о своих сомнениях по поводу пакта, накладывая вето на некоторые предлагаемые поглощения или ограничивая влияние китайских компаний на их итальянских коллег.

В июне кабинет Мелони ограничил влияние китайского акционера Sinochem на итальянского производителя шин Pirelli, используя правила «золотой силы», разработанные для защиты стратегических активов.

Мелони, возглавляющая консервативную коалицию, стремилась укрепить свои позиции в качестве убежденного лидера, выступающего за НАТО, и источник в правительстве сообщил, что ранее в этом году она заверила президента США Джо Байдена, что Италия выйдет из BRI

Источник: index1520.com, 08.12.2023

Железные дороги США планируют реконструировать

Старомодные, медленные, редкие и часто несуществующие поезда уже давно стали бедным родственником автомобилей и самолетов в Соединенных Штатах.

Администрация президента Джо Байдена надеется изменить ситуацию, объявив в пятницу о крупных инвестициях в железную дорогу, включая строительство первого высокоскоростного поезда в США между Лос-Анджелесом и Лас-Вегасом, строительство которого она планирует завершить к 2028 году. Этот шаг является частью более масштабной программы по удвоению количества пассажиров на железных дорогах Америки к 2040 году. «Это страна, которая не была бы той страной, которая есть сегодня, без железных дорог», – сказал министр транспорта Пит Буттиджич, отметив, что

Соединенные Штаты сейчас отстают «от других стран, когда дело касается пассажирских железных дорог».

Крупные железнодорожные проекты являются частью плана инвестиций в инфраструктуру, который Байден разработал вскоре после вступления в должность, в рамках которого на пассажирские поезда было выделено 66 миллиардов долларов. Это крупнейшая сумма, выделенная на пассажирские перевозки с момента создания компании Amtrak в 1971 году. Квазигосударственная компания была создана, чтобы разгрузить частные грузовые перевозки от бремени пассажирских перевозок, и теперь управляет междугородними железнодорожными линиями по всей стране. Целью дополнительного финансирования является начало «новой эры пассажирских железных дорог», рассказала AFP Лаура Мейсон, исполнительный вице-президент Amtrak, отвечающий за ремонтные работы. «Это будет настоящая трансформация для пассажирских железных дорог США», – сказала она, добавив, что большая часть сегодняшней сети работает на инфраструктуре, «построенной более 100 лет назад».

Десятки проектов получают выгоду от нового финансирования: от создания новых линий до расширения существующих. Помимо линии Лос-Анджелес–Лас-Вегас, в разработке находится еще одна линия между Сан-Франциско и Лос-Анджелесом, каждая из которых получит примерно до 3 миллиардов долларов. Также будет увеличена частота движения, будут отремонтированы устаревшие станции и запланированы новые, более быстрые и комфортабельные поезда. Например, закрытая линия, соединяющая город Новый Орлеан, штат Луизиана, с Мобилом, штат Алабама, должна вновь открыться почти через 20 лет после того, как она была разрушена ураганом Катрина. А станция Amtrak в Балтиморе, штат Мэриленд, реконструируется для приема большего количества поездов, а неподалеку будет вырыт новый туннель, чтобы увеличить скорость движения.

Поезд сыграл решающую роль в расширении западной части Соединенных Штатов в 19 веке, но сегодняшняя сеть является «скелетной», сообщил агентству Франс Пресс Джим Мэтьюз, глава Ассоциации железнодорожных пассажиров США. В результате «есть много поездов, которые просто невозможны», сказал он. Путешествие на северо-восток между Бостоном, Нью-Йорком и Вашингтоном «будет относительно безболезненным», пояснил он. «Это будет медленнее, чем должно быть, но скоро ситуация улучшится», – сказал он, добавив, что новые поезда и модернизированная инфраструктура вскоре помогут сократить время в пути. С другой стороны, пересечение страны с востока на запад занимает от двух до двух с половиной дней. «В Чикаго вам придется сделать пересадку на поезд», –

сказал Мэтьюз. А если вам нужен спальный отсек, вам придется забронировать его за несколько месяцев вперед».

Речь идет не только о ремонте железнодорожных путей и строительстве новых поездов, но и о «изменении способа передвижения людей и о том, как мы поощряем переход от автомобилей, самолетов к поездам», – сказал Мейсон из Amtrak. Несмотря на проблемы, нынешняя ситуация является благоприятной для поездок на поезде, настаивает Мейсон. «Мы видим реальные изменения, происходящие из-за пандемии и того, как люди хотят передвигаться», – сказала она, добавив, что число пассажиров растет. Некоторые делали это из соображений экологии, в то время как другие выбирали поездку на поезде из-за ее спокойствия, удобства для работы из-за Wi-Fi или просто «ради впечатлений», добавила она. В зале ожидания на вокзале Юнион в Вашингтоне Алан Бобьен, живущий во Флориде, находился в городе в командировке. «Как только я окажусь на северо-востоке, я всегда буду пользоваться поездом», – сказал он агентству Франс Пресс. Но «когда вы попадаете на Средний Запад или Запад, у вас не так много вариантов», – сказал он. Чуквуэмека Чукс-Океке – еще один лояльный пользователь Amtrak. «Очевидно, что здесь нет пробок, и мне нравится ездить на поезде. Это расслабляет», – сказал он агентству Франс Пресс на станции Юнион. «Мы могли бы лучше сократить выбросы углекислого газа и воспользоваться поездами».

В прошлом месяце Байден, который в качестве сенатора США так часто пользовался поездом между своим домом в Делавэре и Вашингтоном, что получил прозвище «Амтрак Джо», настаивал на том, что финансирование в размере 66 миллиардов долларов – это только «начало». «Мы можем сделать гораздо больше», – сказал он. «Вы можете поехать и сесть на поезд в Китае со скоростью 210 миль в час», – добавил он, кивнув на прогресс, достигнутый в области высокоскоростных железных дорог второй по величине экономикой мира. «Мы можем сделать это здесь, в Соединенных Штатах».

Источник: android-robot.com, 12.12.2023

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Бельгийский распорядитель железнодорожной инфраструктуры Infrabel сможет занять до 1 млрд евро

Распорядитель железнодорожной инфраструктуры Infrabel может занять до 1 млрд евро для завершения нескольких приоритетных проектов. Эта сумма

завершает финансирование средств инвестиционного плана на 2023-2032 годы, предоставленного федеральным правительством Бельгии.

Совет директоров Infrabel одобрил получение кредита на максимальную сумму в 1 млрд евро для реализации ряда проектов, направленных на максимально быстрое увеличение пропускной способности железнодорожной сети страны. Проекты включают завершение работ на Региональной сети экспрессов (RER), Оси 3 (граница Оттиньи – Люксембург) и железнодорожной линии Ганд-Брюгге, а также расширение портов в Брюсселе, Генте и Антверпене. Кредит будет предоставлен Федеральным долговым агентством (AFD) двумя траншами. Совет директоров Infrabel принял решение о том, что первый транш в размере 800 млн евро будет получен в 2025 г.

Располагая 9400 сотрудниками с полной занятостью и ежегодными инвестициями в размере свыше миллиарда евро, Infrabel является двигателем бельгийской экономики. Проведенное консалтинговой компанией Deloitte в 2022 г. исследование показало, что Infrabel оказывает значительное влияние на национальное благосостояние: на каждый инвестированный Infrabel евро, ВВП страны прирастает на 2,83 евро.

В декабре 2022 г. Совет министров Бельгии утвердил контракт на выполнение работ Infrabel и приложения к нему, финансовый план и многолетний инвестиционный план на период 2023-2032 гг. На следующие 10 лет бюджет в размере 16,4 млрд евро (в 2023 г.) в настоящее время предназначен для инвестиций в железнодорожную сеть (около 11 млрд евро) и текущих затрат, связанных с эксплуатацией и техническим обслуживанием железнодорожной сети (около 5,4 млрд евро).

Источник: railtech.com, 07.12.2023 (англ.яз.)

Железнодорожные перевозки в США достигли самого высокого уровня за последние два года

Ассоциация американских железных дорог (AAR) представила данные по железнодорожным перевозкам в США за неделю, закончившуюся 2 декабря 2023 г., а также за ноябрь 2023 г.

В ноябре 2023 г. повагонные отправки составили 1128573 единицы, что на 102 вагона меньше, чем в том же месяце предыдущего года.

В ноябре 2023 г. железными дорогами США было перевезено 1279906 контейнеров и прицепов, что на 60486 единиц или на 5%, больше по сравнению с ноябрем 2022 г.

По словам старшего вице-президента ААР Джона Т. Грея, 5,0% ноябрьский рост интермодальных перевозок в США является третьим ростом подряд в годовом исчислении после 18 периодов падений и самым большим процентным приростом в годовом исчислении для интермодальных перевозок за 29 месяцев. В последнюю неделю ноября был зафиксирован самый большой уровень погрузки вагонов с интермодальными перевозками за последние 2 года. Многие будут зависеть от развития экономики в целом, но железные дороги надеются, что ноябрь придаст столь необходимый импульс до конца 2023 г. и в 2024 г.

По сравнению с ноябрем 2022 г., в ноябре текущего года наблюдалось увеличение погрузки вагонов в 12 из 20 товарных категорий, которые ААР отслеживает ежемесячно. К ним относились химикаты – увеличение на 5,7%; автомобили и запчасти – увеличение на 6,6%; а также бензин и нефтепродукты – увеличение на 10,1%.

За неделю, закончившуюся 2 декабря 2023 г., совокупный объем железнодорожных перевозок по 10 заявленным железным дорогам США, Канады и Мексики составил 351272 вагона, что на 2,3% больше, чем за ту же неделю предыдущего года, и 356459 интермодальных единиц, что на 6,9% больше. По сравнению с аналогичной неделей 2022 г. общий недельный объем железнодорожных перевозок в США на конец 2 декабря составил 509626 вагонов и интермодальных единиц, что является увеличением на 4,9%.

Источник: railway-technology.com, 08.12.2023 (англ.яз.)

Siemens Mobility запросил у правительства Германии компенсацию инвестиций в РФ

Две немецкие компании сферы транспортного машиностроения, Siemens Mobility и Volkswagen Bank, запросили у правительства Германии компенсации из-за финансовых потерь в России.

«Как и многие другие немецкие компании, Siemens обезопасила инвестиции в России, прибегнув к инструменту инвестиционных гарантий со стороны Федерального Правительства», – сказал представитель Siemens Mobility. У компании есть контакт по возмещенным инвестициям с федеральным правительством и аудиторской фирмой PwC, которой было поручено реализовать инвестиционные гарантии.

В последние годы у Siemens действовал только один прямой контракт на импорт подвижного состава в Россию: заключенный в 2019 году с ОАО «РЖД» на поставку 13 высокоскоростных поездов «Сапсан» (модель Velaro Rus) за

1,1 млрд евро. В октябре 2022 года компания объявила о расторжении этого контракта, однако арбитражный суд Москвы обязал Siemens завершить поставку. Помимо этого контракта, арбитражный суд Московского округа обязал Siemens также исполнять контракт на техобслуживание поездов «Сапсан», заключенный с ОАО «РЖД» еще в 2007 году.

После того как Siemens объявила об уходе из России в мае 2022 года, компания продала свою дочернюю лизинговую компанию «Сименс Финанс». Siemens заявил, что по итогам 2022 года из-за санкций компания потеряла 600 млн евро.

Ранее инструментом инвестиционных гарантий от немецкого правительства воспользовалась нефтегазовая компания Wintershall Dea, это подтвердил представитель министерства финансов Германии. Сообщалось, что компании будут компенсированы инвестиции в Россию, которые были сделаны в период с 2006 по 2016 год.

В середине ноября госсекретарь Германии по экономическим вопросам Михаэль Келлнер заявил, что поступило 16 заявок от восьми компаний, которые хотели воспользоваться ранее выданными государственными инвестиционными гарантиями на проекты в России. Общая сумма таких гарантий составляет около 2,8 млрд евро.

Источник: techzd.ru, 12.12.2023

«Железная дорога Молдовы» не может платить зарплаты из-за спада грузоперевозок

Компания «Железная дорога Молдовы» (ЖДМ) столкнулась с финансовыми трудностями после возобновления работы одесского порта и спада грузоперевозок по территории республики. Об этом сообщил директор госпредприятия Олег Тофилат, передает ТАСС.

Он отметил, что компания продолжает работу над решением проблемы. «На данный момент часть коллектива не получила зарплаты за сентябрь, октябрь и ноябрь», – уточнил Тофилат в интервью телеканалу «ТВ-8».

ЖДМ уже много лет находится в тяжелом финансовом положении. В 2021 году на некоторых филиалах предприятия прошли забастовки, в ходе которых трудовые коллективы блокировали железнодорожные пути. Ситуация значительно улучшилась с увеличением транзита товаров между Украиной и странами ЕС по территории Молдавии. Власти республики при поддержке ЕС начали срочную модернизацию железнодорожных путей для наращивания

товарооборота, а также предоставили скидку в размере 27% на перевозку украинской сельхозпродукции

Источник: rzd-partner.ru, 11.12.2023

Эстонская железная дорога потеряла 60 процентов грузоперевозок

В железнодорожной компании GoRail отмечают, что объемы грузоперевозок начнут восстанавливаться только через несколько лет.

Объем грузоперевозок по железной дороге Эстонии обвалился на 60 процентов по сравнению с периодом до начала конфликта на Украине, заявила аналитик Департамента статистики Ану Айнсаар.

«По сравнению с периодом до конфликта на Украине объем грузоперевозок упал на 60 процентов. Больше всего сократились перевозки продукции химической промышленности, в том числе удобрений», – приводит ее слова портал ERR.

Отмечается, что только в третьем квартале этого года грузовые железнодорожные перевозки сократились до двух миллионов тонн. При этом за тот же период 2022-го было перевезено 3,8 миллиона тонн, тогда как в третьем квартале 2021 года объемы перевозок составили 5,1 миллиона тонн.

Наибольшее сокращение наблюдается в сфере транзитных грузоперевозок. Так, они обвалились с двух миллионов тонн в третьем квартале 2021-го до 0,36 миллиона тонн в третьем квартале этого года.

Исполнительный директор эстонского железнодорожного оператора GoRail Юри Этверк признал, что в «последние два года все по-другому». Так, в компании надеются, что объемы грузоперевозок начнут восстанавливаться через несколько лет.

«Вероятно, прежде чем торговля между Востоком и Западом найдет какую-то новую форму, пройдет еще один, два, три года. Может быть, пять», – считает глава предприятия.

По его словам, многолетние усилия по поиску товаров для транспортировки в направлении с севера на юг пока не увенчались успехом, несмотря на то, что транзитные товары можно найти в странах Азии.

Айнсаар рассчитывает, что вся эта ситуация станет толчком к тому, чтобы торговые пути «наконец заработали». Так, в настоящее время по железной дороге в основном перевозятся лишь внутригосударственные товары. Кроме того, в компании также рассчитывают перевозить материалы для строительства железнодорожной магистрали Rail Baltica.

«Самая большая услуга, которую государство могло бы оказать железной дороге, – это четко сказать и включить в условия тендеров, что все товары, необходимые для строительства Rail Baltica, – весь камень, наполнитель, песок, металл, бетон – должны идти по железной дороге до места строительства. Это порядка трех-четырёх миллионов тонн», – заявил Этверк.

В настоящее время власти Эстонии в основном инвестируют только в сектор пассажирских железнодорожных перевозок. Так, исполнительный директор GoRail считает, что именно на пассажирские перевозки следует переложить три четверти расходов на содержание инфраструктуры, тогда как оставшаяся четверть должна взиматься с грузоперевозчиков.

Ранее власти Эстонии предписали государственным предприятиям начать сокращать деловые отношения с Россией и Белоруссией. В частности, железнодорожную компанию Operail с 1 января обязали прекратить перевозку грузов российского и белорусского происхождения.

Так, еще 15 декабря 2022 года Operail сообщила клиентам о прекращении подобных перевозок. При этом 12 января 2023 года компания Eesti Viljasalv OÜ предъявила Operail претензию, в которой требовала немедленно возобновить железнодорожные перевозки грузов российского происхождения, а также сами отправления в Россию. В дальнейшем административный суд Таллина отклонил апелляцию компании Eesti Viljasalv OÜ, поскольку не нашел «никаких признаков» нарушения Закона о конкуренции из-за отказа от перевозки грузов российского и белорусского происхождения.

При этом губернатор Калининградской области Антон Алиханов также отметил, что Литва, Латвия и Эстония теряют очень многое из-за драматического снижения объемов транзитного товаропотока. По его словам, санкции, которые ввели страны Балтии, бьют по ним самим. При этом они «в самоубийственном раже» только продолжают наращивать недружественные шаги по отношению к России.

Источник: lt.sputniknews.ru, 11.12.2023

ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ

ВЭБ выдал гарантии на создание инфраструктуры Восточного полигона на 39 млрд руб

ВЭБ выдал 108 гарантий на 39,45 миллиарда рублей в рамках проекта создания инфраструктуры так называемого Восточного полигона (железнодорожной сети в границах Красноярской, Восточно-Сибирской,

Забайкальской и Дальневосточной железных дорог), при этом лимит выдач установлен на уровне 42 миллиардов, следует из сообщения госкорпорации.

«В рамках реализации проекта «Восточный полигон» ВЭБ.РФ предоставил гарантийную поддержку ООО «УК БСМ» (входит в состав АО «ГК «Нацпроектстрой»)... в обеспечение исполнения обязательств перед ОАО «РЖД» по возврату авансовых платежей... ВЭБ.РФ установлен лимит выдачи независимых гарантий на общую сумму не более 42 миллиардов рублей. В рамках указанного лимита ВЭБ.РФ уже выдано 108 гарантий на общую сумму 39,45 миллиарда рублей», – говорится в сообщении.

Отмечено, что гарантии госкорпорации обеспечат финансирование проекта в 2024 году на общую сумму более 140 миллиардов рублей. Проект предполагает выполнение комплекса работ, включающего в себя строительномонтажные и пусконаладочные работы на объектах железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона.

«Участие ВЭБ.РФ в проекте путем выдачи гарантии способствует скорейшей реализации важнейшего инфраструктурного проекта», – добавили в госкорпорации.

РЖД в настоящее время реализуют второй этап развития Восточного полигона стоимостью 1,1 триллиона рублей. Он рассчитан до 2024 года и предусматривает увеличение провозной способности до 180 миллионов тонн со 158 миллионов тонн в 2022 году. Холдинг РЖД ведет предпроектные работы и в отношении третьего этапа. Он разделен на подэтапы, исходя из прогноза увеличения грузооборота. Первый предполагает рост провозной способности до 197 миллионов тонн.

Источник: Iprime.ru, 13.12.2023

РЖД: В рамках третьего этапа развития Восточного полигона необходимо построить более 300 объектов инфраструктуры

В рамках третьего этапа модернизации Восточного полигона необходимо будет построить 316 объектов инфраструктуры. Это позволит обеспечить провозные возможности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей (БАМ и Транссиб) в 255 млн тонн к 2032 году. В настоящее время Российские железные дороги (РЖД) одновременно ведут работы на 271 объекте второго этапа развития Восточного полигона. Об этом сообщил на круглом столе в Совете Федерации замглавы РЖД Андрей Макаров.

Как сообщает компания, из запланированных к сдаче в 2023 году 80 объектов 67 открыты или находятся в финальной стадии проработки. В РЖД заверяют, что оставшиеся будут введены в эксплуатацию до конца месяца.

Сейчас единый строительный фронт растянулся на 4,5 тыс. км. В пиковое время, в сентябре, на БАМе и Транссибе было задействовано больше 30 тыс. строителей и около 7 тыс. единиц техники.

«Мы сейчас прорабатываем вопросы реализации третьего этапа развития Восточного полигона. Там сформирована серьезная база строителей и техники: если возникнет временной разрыв между реализацией второго и третьего этапов, мы не сможем быстро сконцентрировать это все обратно. Задача основная – это бесшовный переход из второго этапа в третий», – приводится цитата Андрея Макарова.

При этом по информации пресс-службы Совета Федерации, председатель комитета СФ по экономической политике Андрей Кутепов на мероприятии сообщил о трудностях, связанных со значительной индексацией тарифов, а также о переносе сроков строительства. «Мониторинг Счетной палаты РФ показывает, что если до конца 2023 года планируется ввести в эксплуатацию 152 объекта, то по состоянию на ноябрь введено только 67 объектов – 44% плана», – уточнил сенатор. В ответ на это Андрей Макаров сообщил, что в текущем году плановые показатели выполненных работ на Восточном полигоне составили 250 млрд рублей, что почти в два раза больше прошлогоднего показателя. «Плановые параметры финансирования и затрат, которые были перед нами поставлены и включены в инвестпрограмму, в этом году даже чуть перевыполнены», – сказал он.

Как сообщало ИАА «ПортНьюс», по итогам ВЭФ-2023 президент России поручил начать реализацию третьего этапа развития Восточного полигона до конца 2023 года.

Ранее также прогнозировалось, что пропускная способность Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей к 2024 году должна увеличиться в 1,5 раза – до 180 млн тонн в год.

Источник: portnews.ru, 03.12.2023

РЖД» развивает провозные возможности Восточного полигона к портам Татарского пролива

Открыли движение поездов по новому главному пути на перегоне Дакка – Датта линии Комсомольск-на-Амуре – Ванино в Хабаровском крае. Он проходит через горный хребет Сихотэ-Алинь, что осложняло труд

железнодорожников. Несмотря на это строители: уложили 10 км нового пути и 8 стрелочных переводов, отсыпали 576 тыс. куб. м земляного полотна и возвели 12 искусственных сооружений. В этом году развернули работы на 18 перегонах линии Комсомольск-на-Амуре – Ванино. На 6 из них уже открыли движение. В 2024-м планируем начать строительство ещё на 14 объектах этой линии. Это позволит к началу 2025-го увеличить провозную способность к портам на берегу Татарского пролива с 40 до 82 млн тонн.

Источник: advis.ru, 13.12.2023

Перспективы развития погранперехода Забайкальск – Маньчжурия

По информации железных дорог Китая (CR), за 10 мес 2023 г. через погранпереход Забайкальск – Маньчжурия пропущено 4157 поездов с 449 тыс. TEU, что больше, чем годом ранее, на 4 и 17,3 % соответственно. В сторону России проследовал 1771 поезд (+2,4 %), в обратном направлении – 2386 (+5,3 %). Оператор China Railway Express (CRE) организовал 21 маршрут, связавший 13 стран, включая Россию, Польшу, Германию и Бельгию, с 60 промышленными центрами Китая, такими как Харбин, Шэньян, Сиань, Нанкин, Чжэнчжоу, Чанша и Чэнду. Основными грузами являются товары повседневного спроса, промышленное оборудование, металл и древесина.

Для повышения уровня сервиса в начале 2023 г. дочерняя компания железных дорог Китая в Харбине CR–Harbin создала специальную координационную группу, которая организует регулярные встречи с администрациями железных дорог для оперативного решения вопросов по работе станций и грузовых терминалов, а также по планированию перевозок. Круглосуточно осуществляется поддержка по таможенному оформлению грузов.

Дальнейшего роста пропускной способности погранперехода и сокращения простоя вагонов на станциях Забайкальск (РФ) и Маньчжурия (КНР) планируется достичь за счет расширения терминально-логистических комплексов. Так, общая длина путей приемо-отправочного парка ст. Забайкальск (как российской, так и европейской колеи) доведена до 7,5 км, что позволяет одновременно разместить в нем около 300 вагонов колеи 1435 мм. Следующий этап реконструкции станции нацелен на увеличение пропускной способности до 32 пар поездов в сутки.

Операторская компания FESCO планирует построить второй главный путь колеи 1435 мм на перегоне Забайкальск – Маньчжурия, а также транспортно-логистический центр «Терминал Забайкальск» с

перерабатывающей способностью 1,5 млн т контейнерных и генеральных грузов на участке 120 га, примыкающем к станции Забайкальск.

Источник: advis.ru, 13.12.2023

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

Казахстан готовится увеличивать объемы перевозок по МТК «Север-Юг»

Правительство и железные дороги Казахстана «Қазақстан темір жолы» (ҚТЖ) активизируют международное сотрудничество с целью наращивания пропускной способности сети, в том числе для транзитных перевозок по международному транспортному коридору (МТК) «Север-Юг».

На очередном заседании рабочей группы по развитию трансграничных хабов с участием представителей ОАО «РЖД» и ҚТЖ намечен ряд мер по увеличению к 2025 г. объема грузов, перевозимых через Казахстан по МТК «Север-Юг», с нынешних 6 до 20 млн т в год.

За это время поэтапно будут удлинены пути на станции Илецк-1, расположенной между Оренбургом и границей с Казахстаном, уложены вторые пути на участке протяженностью 213 км от российского Орска до станции Кандыгааш с внедрением на участке автоблокировки, что позволит увеличить число передаваемых на границе с Казахстаном поездов с 7 до 15 пар/сут.

Предстоит построить четыре разъезда на линии Макат – Шубаркудук длиной 311 км и три – на участке Мангышлак – Узень, который также будет оснащен автоблокировкой. Вторые пути построят на трансграничном участке Илецк-1 – Актобе (195 км), а также Кандыгааш – Кигаш (808 км), Шалкар – Бейнеу (496 км), Бейнеу – Мангыстау – порт Актау – порт Курык (490 км), Узень – Болашак (147 км).

На межправительственной встрече в декабре 2023 г. Казахстан и Иран приняли решение создать комиссию по транспортному сотрудничеству, а в начале 2024 г. подписать дорожную карту по развитию восточной ветви МТК «Север-Юг».

Источник: kapital.kz, 07.12.2023

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА

Агроэкспорт из стран ЕАЭС вырос более чем в два раза

В условиях кардинальных изменений на российском рынке логистики продолжился рост объемов перевозок в рамках проекта «Евразийский Агроэкспресс» на китайском направлении. По итогам 2022-2023 гг. между Россией и Китаем в рамках этого проекта перевезено уже более 800 тыс. т грузов, в том числе 400 тыс. т рефрижераторных.

О реализации данного проекта на XXI Международной конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство» рассказала генеральный директор АНО «Евразийская Агрологистика» А. Г. Кириллова.

В настоящее время перед российскими участниками перевозочного процесса стоит задача обеспечить быстрый бесшовный вывоз сельхозпродукции с сохранением ее качества, а также встречный импорт тех культур, которые в России не выращиваются. С этой целью организуются новые маршруты и создаются агрохабы. Первый такой хаб проектируется в Уфе. Затем подобные объекты появятся в Оренбурге, Казани, Ставрополе, а также в городах стран ЕАЭС – в Алматы, Бишкеке и др. (в настоящее время в состав ЕАЭС входят пять стран: Армения, Беларусь, Казахстан, Киргизия и Россия).

Агрохабы являются мультитемпературными комплексами плодоовощехранилищ с функциями экспортно-импортного логистического центра. В числе технологических ноу-хау таких комплексов – регулируемая газовая среда в зоне длительного хранения, цифровая система мониторинга и учета движения продукции от сада до прилавка, автономные системы обеспечения холодом и газовой средой камер хранения продукции и др.

Ключевым мультимодальным оператором при реализации проекта «Евразийский Агроэкспресс» выступает компания «РЖД Логистика», логистическая экосистема которой охватывает территорию России и стран, через которые проходят маршруты агроэкспресса. «РЖД Логистика» организует формирование и отправку агропоездов совместно с казахстанской компанией KTZ Express, железными дорогами Киргизии, Белоруссии и Узбекистана.

По данным АНО «Евразийская Агрологистика», за последние 5 лет объем агроэкспорта из стран ЕАЭС увеличился более чем в 2 раза, превысив 40 млрд долл. США в 2022 г. По отдельным видам сельхозпродукции государства Евразийского экономического союза занимают лидирующие позиции на мировом рынке и обладают значительным экспортным

потенциалом. География аграрного экспорта ЕАЭС охватывает более 55 стран мира.

Источник: zdmira.com, 11.12.2023

Amazon увеличивает интермодальные перевозки в Европе

Крупнейший гигант электронной коммерции американская компания Amazon предпринимает решительные шаги по декарбонизации своих европейских цепочек поставок. Еще в 2020 г. компания сообщила о впечатляющем 300% росте железнодорожных перевозок по всей Европе,

Компания сообщила, что в течение 2023 года доля железнодорожного и морского транспорта в ее логистических решениях увеличилась на 50% – вырос объем перевозок, выполняемых в Европе по железной дороге и с использованием коротких морских маршрутов, что позволило вдвое сократить выбросы углекислого газа при транспортировке отправок. Полностью исключить вредные выбросы при перевозке грузов в ближайшей перспективе вряд ли возможно, поскольку на первой и последней миле грузовые автомобили по-прежнему необходимы.

В настоящее время Amazon пользуется услугами европейских операторов (Cargo Beamer, VIIA, Mercitalia Group, Grimaldi, Stena Line и DFDS и др.) более чем на 100 железнодорожных и 300 судоходных маршрутах.

Как правило, перевозки начинаются в центре по обработке заказов Amazon, где происходит загрузка полуприцепа и его отправка до морского порта или железнодорожной станции. Далее по окончании перевозки на основном плече тягач транспортирует полуприцеп до конечного пункта. Маршрут планируется таким образом, чтобы большая часть расстояния перевозки приходилась на морское или железнодорожное плечо.

Но самое главное – это будущий потенциал, который такие компании имеют для европейских железных дорог. Уже есть примеры, когда почтовые компании перегружают свои отправления в поезда, например, для поездок на короткие и средние расстояния. Рост доли железных дорог в таких операциях, или операций Amazon, сигнализирует о том, что железнодорожные грузоперевозки со временем могут стать надежным партнером не только для поездок на дальние расстояния.

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

Перевозки в Китай через железнодорожные погранпереходы с начала года выросли более чем на 35%

Перевозки в Китай через железнодорожные погранпереходы с начала года выросли более чем на 35%, сообщили РЖД.

«Перевозки в Китай через железнодорожные погранпереходы с начала года выросли более чем на 35%. На экспорт отправлено более 33 млн тонн. В том числе по новому железнодорожному мосту в Китай (Нижнеленинское–Тунцзян) – 3 млн тонн. Такие данные привел на брифинге для грузоотправителей замглавы РЖД Алексей Шило», – говорится в сообщении.

В целом экспорт в восточном направлении увеличен на 7%, в том числе через дальневосточные порты – на 1%, добавили в компании.

Замглавы РЖД Михаил Глазков рассказал, что дополнительная возможность вывоза грузов появилась на казахстанском направлении: компания договорилась с казахстанскими коллегами об увеличении передачи составов на территорию соседней республики с 69 до 77 в сутки.

В РЖД также отметили, что в условиях опережающего темпа роста объемов перевозок компания продолжает расширять применение на Восточном полигоне технологии вождения тяжеловесных поездов. Так, их количество в этом году выросло на треть, превысив 27 тысяч составов.

«Эффективному использованию пропускной способности инфраструктуры также способствует вождение поездов в режиме виртуальной сцепки. За 11 месяцев провели по этой технологии порядка 34 тысяч поездов, что втрое больше, чем годом ранее», – заключили в холдинге.

Источник: Iprime.ru, 07.12.2023

Председатель Совета директоров FESCO встретился с руководством «Узбекской железной дороги» и «Узжелдорконтейнер»

Председатель Совета директоров Транспортной группы FESCO («FESCO», «Группа») Андрей Северилов провел встречу с заместителем председателя правления АО «Узбекские железные дороги» («УЖД», «Узбекистон темир йуллари») Абдумаликом Камилджановым и председателем правления АО «Узжелдорконтейнер» («Узтемирйулконтейнер», входит в «Узбекские железные дороги») Акмалом Камаловым во время официального визита делегации FESCO в Республику Узбекистан.

В мероприятии со стороны Группы также приняли участие вице-президент по линейно-логистическому дивизиону Герман Маслов и вице-президент по железнодорожному дивизиону Айдемир Усахов. Со стороны

«УЖД» – заместитель председателя правления по промышленности Хуснутдин Хасилов, начальник управления экономического анализа и прогнозирования Умид Киличев, начальник управления цифровизации Авазбек Ахмедов и другие.

По итогам встречи стороны условились развивать контейнерные перевозки между Узбекистаном и Россией и совместно работать на новых транзитных маршрутах через Киргизстан в Китай, а также через Туркменистан в Турцию, страны Африки и Средиземноморья с использованием интермодальных сервисов FESCO.

Помимо этого, FESCO, «УЖД» и «Узжелдорконтейнер» договорились о создании прямого контейнерного сообщения между Ташкентом и Москвой. Также руководство Группы и узбекская сторона обсудили возможность участия FESCO в развитии транспортной инфраструктуры Республики и потенциальных проектах в области цифровизации логистической отрасли Узбекистана.

Источник: fesco.ru, 12.12.2023

Погрузка экспортных грузов в направлении морских портов на сети РЖД в январе–ноябре 2023 года выросла на 0,9%

Погрузка на сети ОАО «Российские железные дороги» в адрес российских морских портов за 11 месяцев 2023 года составила 306,6 млн тонн, что на 0,9% больше, чем за аналогичный период прошлого года. В том числе в порты Северо-Запада отправлено 119,6 млн тонн различных грузов (+3,7%), в порты Дальнего Востока – 104,3 млн тонн (–0,5%), в порты Юга – 82,7 млн тонн (–1,2%). Об этом сообщает пресс-служба РЖД.

В январе-ноябре драйверами роста стали такие грузы, как зерно (рост в 2 раза, до 13,2 млн тонн), химикаты и сода (в 1,7 раза, до 2,5 млн тонн), удобрения (+8,9%, до 22,6 млн тонн). В структуре экспортного грузопотока доля угля составила 53,9%, нефтяных грузов – 20,9%, удобрений – 7,4%, черных металлов – 5%, зерна – 4,3%, руды – 1,7%.

В направлении портов Северо-Запада выросли перевозки угля (+6,2%, до 51 млн тонн), удобрений (+13,3%, до 19,1 млн тонн), химикатов (+45,7%, до 1,1 млн тонн) и зерна (в 8,6 раза, до 569,4 тыс. тонн).

В адрес морских терминалов Дальнего Востока положительная динамика отмечена в перевозках угля (+0,7%, до 86,4 млн тонн), нефтяных грузов (+1,5%, до 6,3 млн тонн), химикатов и соды (рост в 3,9 раза, до 687 тыс. тонн), а также зерна (рост в 6,4 раза, до 214,5 тыс. тонн).

Через порты Юга выросла отправка нефтяных грузов (+0,6%, до 23,9 млн тонн), зерна (рост в 1,9 раза, до 12,4 млн тонн), черных металлов (+5,4%, до 9,1 млн тонн) и химикатов (+39,9%, до 625,6 тыс. тонн).

Источник: portnews.ru, 11.12.2023

Между Приморьем и Челябинском запустили регулярный железнодорожный грузовой маршрут

Регулярный железнодорожный сервис по отправке грузовых контейнеров связал Приморский край и Челябинск, сообщает пресс-служба регионального правительства.

«Грузовой маршрут проходит от станции Находка-Восточная до станции Челябинск. Составы будут отправляться один раз в две недели, время в пути – 10 суток. Сервис ориентирован на широкую номенклатуру импортных товаров, прибывающих морем на терминал «Восточной стивидорной компании» из стран Азиатско-Тихоокеанского региона», – отметили в ведомстве.

Маршрут запущен ПАО «ТрансКонтейнер» и стивидорным холдингом Global Ports (оба входят в группу компаний «Дело»). Новым сервисом уже доставили первую партию груза – 146 контейнеров с продукцией черной металлургии, машиностроения, нефтехимической промышленности.

Старший вице-президент ГК «Дело» по операционной деятельности Денис Илатовский отметил, что новый сервис между Приморским краем и Челябинском увеличит точность логистики и поможет сбалансировать грузопотоки на железной дороге.

Правительство Приморья и «Управляющая компания «Дело» заключили соглашение на полях Восточного экономического форума в начале сентября.

Источник: tass.ru, 08.12.2023

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

Network Rail может сделать больше для повышения точности исполнения графика движения поездов в Великобритании

Управления железных и автомобильных дорог Великобритании (ORR) приветствовало повышение точности исполнения графика движения

пассажирских поездов, но отрасли предстоит сделать гораздо больше для обеспечения стабильных пассажирских и грузовых перевозок.

Исполнительный директор ORR Джон Ларкинсон написал письмо распорядителю железнодорожной инфраструктуры Великобритании Network Rail, в котором он высоко оценил увеличение на 1,5% до 69,2% количества пассажирских поездов, курсирующих по графику в III квартале 2023 г. по сравнению с аналогичным периодом 2022 г.

Однако, в обзоре работы распорядителя инфраструктуры Network Rail за полгода также говорится, что будет расследоваться отсутствие эквивалентного восстановления в Уэльсе и Западном регионе, и подчеркивается, что показатели грузоперевозок по-прежнему ниже нормативного уровня в 92,5%, достигнув 88,1% за последний период.

Хотя основное внимание было уделено Network Rail, ORR также призвало железнодорожных операторов Великобритании играть более активную роль, указав, что более половины отмененных поездов происходят из-за проблем с операторами поездов.

В рамках своих рекомендаций железнодорожной отрасли Великобритании ORR выделил пять областей, дальнейшее внимание к которым могло бы помочь решить проблемы с надежностью поездов: совершенствование расписаний; разработку последовательного подхода к использованию временных ограничений скорости; более эффективное управление происшествиями, в том числе предоставление диспетчерам возможности принимать оперативные решения; использование отраслевой программы восстановления движения поездов; и использование точного анализа для более эффективного инвестирования в важные области.

Директор по планированию и эффективности ORR Ферас Альшакер отметил, что опубликованные данные, показали, что пассажиры в некоторых регионах по-прежнему сталкиваются с несоответствиями расписанию поездов и высоким уровнем отмен. Тем не менее, мы начинаем замечать признаки улучшения вклада Network Rail. Как показывает наш анализ, компания может сделать гораздо больше для обеспечения того, чтобы железнодорожная отрасль страны предоставляла надежное и пунктуальное обслуживание всем своим пользователям.

Источник: railway-technology.com, 08.12.2023 (англ. яз.)

Ночные поезда Nightjet нового поколения приступили к перевозкам пассажиров

Федеральные железные дороги Австрии (ÖBB) ввели в эксплуатацию первые ночные поезда Nightjet нового поколения. С вводом в действие нового расписания 10 декабря 2023 г. начались коммерческие перевозки пассажиров в этих поездах по маршрутам Вена – Гамбург и Инсбрук – Гамбург. Допуск к эксплуатации поездов Nightjet в Германии, Италии, Австрии и Швейцарии был получен в конце ноября 2023 г.

В семивагонном поезде Nightjet постройки Siemens Mobility имеется два вагона с местами для сидения, в остальных расположены капсульные мини-купе, четырехместные купе со спальными местами и просторные двухместные купе с индивидуальными туалетными комнатами.

Источник: railfreight.com, 11.12.2023 (англ. яз.)

Пунктуальность Deutsche Bahn упала до рекордно низкого уровня (Германия)

В ноябре текущего года только каждый второй поезд дальнего следования Deutsche Bahn (DB) прибывал вовремя, при этом пунктуальность на уровне 52% является новым минимумом для этого года. По словам DB, главной причиной являются многочисленные строительные работы на немецких путях, направленные на восполнение «отставания в ремонте».

Пунктуальность как на региональных, так и на междугородних маршрутах снизилась с начала года, но особенно в период с октября по ноябрь. Наиболее существенно это касается поездов дальнего следования IC и ICE. В январе текущего года пунктуальность в поездах дальнего следования ещё составляла 73%, в то время как в ноябре она упала до 52%. В региональных поездах пунктуальность значительно выше, но также снизилась с 93% в январе до 85,5% в ноябре.

Остановка считается своевременной, если запланированное время прибытия превышено менее чем на 6 минут на приведенном ниже графике для красной линии, а серая линия указывает на поезда, у которых запланированное время прибытия превышено менее чем на 16 минут. В ноябре 74% поездов дальнего следования опаздывали не более чем на 16 минут, что означает, что оставшиеся 26% фактически опаздывали еще больше (рис. 1).

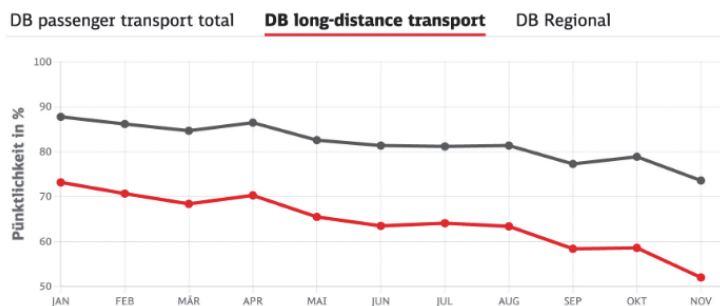


Рис. 1. Пунктуальность DB для поездов IC и ICE постоянно падает

По заявлению немецкого альянса Allianz Pro Rail, объединяющего 24 некоммерческих организаций и более 150 компаний железнодорожного сектора, DB явно не достигнет своего целевого показателя пунктуальности более чем на 70% в текущем году.

По данным DB, около 75% поездов дальнего следования снижали скорость во время проезда по крайней мере через одну строительную площадку. Из-за масштабного отставания в ремонте DB пришлось значительно увеличить объемы строительства в текущем году: около 2 млрд евро из собственных средств DB были также использованы для «стабилизации инфраструктуры, подверженной сбоям».

Активность в сфере краткосрочного строительства значительно возросла в годовом исчислении. В ноябре 2023 г. количество строительных площадок увеличилось на 11% по сравнению с предыдущим годом. Пунктуальность снизилась на 9 процентных пунктов по сравнению с ноябрем 2022 г. «Крайне удручающе с точки зрения пассажира, но и неудивительно, учитывая десятилетия пренебрежительного отношения к инвестициям в железнодорожный транспорт», – заключил Allianz Pro Schiene

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

В течение года перевозки поездами Amtrak выросли на четверть

По итогам 2023 финансового года (с 1 октября 2022 г. по 30 сентября 2023 г.) объем пассажирских перевозок поездами национального оператора США Amtrak вырос на 24,6%, составив 28,6 млн чел. При этом в четвертом квартале пассажиропоток в Северо-восточном коридоре на 8% превысил допандемийный уровень.

Такие результаты явились отражением возобновления в полном объеме перевозок на всех маршрутах, где они были ограничены в период пандемии COVID-19. Увеличилось количество поездов, курсирующих под брендами Northeast Regional, Piedmont и Amtrak Cascades. В целом перевозки поездами дальнего следования выросли на 12%, примерно до 3,9 млн чел. Рекордных

показателей удалось добиться в перевозках поездами Amtrak Downeaster, а также на территории штатов Вирджиния и Северная Каролина.

В 2023 финансовом году оператор начал реализацию инвестиционных проектов общей стоимостью 3 млрд долл. США. К работе приступили 4800 новых сотрудников. Финансовые ресурсы идут на модернизацию подвижного состава, реконструкцию станций, тоннелей, мостов и др.

Был дан старт реализации нескольких крупных проектов, которые позволят ликвидировать узкие места. Так, начались работы по замене отслужившего почти 150 лет тоннеля Балтимор – Потомак, а также реконструкция тоннеля под проливом Ист-Ривер в Нью-Йорке в рамках программы Gateway, охватывающей также два таких крупных проекта, как реконструкция тоннеля под рекой Гудзон и Пенсильванского вокзала.

В 2023 финансовом году Amtrak не получил прибыли, однако убыток от основной деятельности удалось сократить до 752,2 млн долл. США (для сравнения, годом ранее они составили 882,2 млн долл. США). Доход от основной деятельности вырос на 20%, до 3,4 млрд долл. США.

Источник: zdmira.com, 13.12.2023 (англ. яз.)

Европейский индекс железнодорожных вокзалов: самые недружелюбные железнодорожные вокзалы находятся в Германии

Согласно Европейскому индексу железнодорожных вокзалов, в пятерку самых недружелюбных железнодорожных вокзалов вошли немецкие вокзалы Эссен, Берлин Осткройц, «Берлинский зоологический сад», Мюнхен-Пасинг и Бремен, которые предлагают наименьший комфорт для пассажиров. Причина – задержки и длительное время ожидания.

С другой стороны, главный железнодорожный вокзал в Цюрихе, Швейцария, занимает первое место в списке лучших вокзалов Европы со 102 баллами, опережая главный вокзал в Вене с 94 баллами.

Цюрих отличается небольшим временем ожидания, наиболее выгодными часами работы билетных касс, легким доступом к входам, платформам и туалетам для инвалидов-колясочников, а также количеством первоклассных магазинов, киосков, ресторанов и залов ожидания, лучшим покрытием Wi-Fi и связью со станцией и обратно. Ежегодно через Цюрихский вокзал проходит более 154 млн пассажиров.

Согласно исследованию, Берн находится на третьем месте, рядом с Берлинским центральным вокзалом, оба набрали по 90 баллов.

Центральный вокзал Утрехта в Нидерландах находится на пятом месте, набрав в общей сложности 89,5 балла. Это самая большая станция в Нидерландах по размеру, с 21 рельсовым путем, и самая загруженная – ежедневно вокзал пропускает более 285 тыс. пассажиров. Шестое место с 87 баллами занимает вокзал Франкфурта, Германия, с более чем 164 млн пассажиров в год. Это второй по загруженности вокзал Германии после Гамбурга. На седьмом месте с 86 баллами находится Центральный вокзал Неаполя, который ежедневно посещают около 137 тыс. человек и 50 млн в год, а ежедневно через станцию проходит 390 поездов.

Источник: railwaypro.com, 07.12.2023 (англ. яз.)

Канадская авиакомпания Air Canada запускает новое воздушно-железнодорожное сообщение

Канадский авиаперевозчик Air Canada запустил свое новое предложение, которое расширяет возможности бронирования авиабилетов по железной дороге для клиентов в крупнейших аэропортах Европы.

Соглашение основано на партнерских отношениях с четырьмя основными железнодорожными партнерами: французской SNCF, немецкой Deutsche Bahn, швейцарскими федеральными железными дорогами (SBB) и австрийской ÖBB.

Программа предусматривает создание «интермодальных хабов» в европейских аэропортах с возможностью продажи билетов для мультимодальных поездок.

По заявлению Air Canada, предлагая удобное дальнейшее сообщение аэропортов с национальными железнодорожными системами Франции, Германии, Швейцарии и Австрии, мы создаем интермодальные узлы и открываем клиентам доступ к станциям в крупных городах и популярным направлениям по всей территории этих стран. Облегчая использование железнодорожного транспорта в поездках наших клиентов на короткие расстояния, мы можем обеспечить устойчивые варианты путешествий по Европе.

Авиа- и железнодорожное сообщение различается в каждом регионе. Билеты во Францию будут продаваться в рамках соглашения с SNCF Voyageurs, при котором клиенты приобретают единый билет в аэропорту Шарля де Голля до 22 пунктов назначения по высокоскоростной железной дороге.

В Германии Air Canada расширит свое партнерство с Lufthansa Express Rail, охватив более 5600 железнодорожных станций от Франкфурта до Мюнхена.

Присутствие Air Canada в Швейцарии позволит пассажирам, летящим в Цюрих или Женеву, осуществлять пересадки на 11 станциях по всему региону.

Пассажиры летящие в аэропорт Вены, смогут воспользоваться услугами ÖBB на 9 станциях, включая Линц, Зальцбург и Инсбрук.

Источник: railway-technology.com, 06.12.2023 (англ. яз.)

Сербы вновь полюбили железные дороги

В будущем году железные дороги Сербии получают обновление – 18 новых поездов для регионального сообщения, ожидается ввод в строй новых железнодорожных путей.

И.о. Директора компании «Сербиявоз» Иван Булайич рассказал, что будут введены новые поезда, которые соединят Ниш и Лесковац, Нови Сад и Сремску Митровицу, а также Панчево и Нови Сад.

По словам Булайича, благодаря тому, что новые поезда стали удобнее, а их расписание более продуманным, сербы вновь полюбили железные дороги, так в 2021 году было перевезено 2,6 миллиона пассажиров, а в этом году – более 7 миллионов.

Источник: ruserbia.com, 11.12.2023

РЖД добавили в новый график больше поездов по России и в СНГ

Компания РЖД ввела обновленный график движения поездов. В нем предусмотрено больше как электричек, так и поездов дальнего следования в разные точки России и страны СНГ. Об этом сообщает пресс-служба компании.

График движения поездов обновляется каждый год во второе воскресенье декабря. Таким образом, в этом году новый график начал работать в 00:00 по московскому времени 10 декабря и будет действителен до 8 декабря 2024 года.

Согласно новому графику, по стране будут курсировать 614 пар поездов дальнего следования – на 16 пар больше, чем в предыдущем графике. Так, станет больше двухэтажных поездов – 31 пара на 23 маршрутах (до этого было 29 пар на 21 маршруте). Новые поезда поедут из Москвы в Адлер, на Имеретинский Курорт, в Чебоксары. А также из Уфы на Имеретинский Курорт.

Особое внимание уделено развитию межрегиональной маршрутной сети. Появится пассажирское железнодорожное сообщение из Смоленска в Архангельск и Мурманск, из Саратова в Мурманск, из Тюмени в Дербент, из Перми в Кисловодск, из Грозного в Казань.

Также в новом графике предусмотрено 56 пассажирских поездов международного сообщения в Беларусь и страны Средней Азии. Так, РЖД восстановила маршруты из Минска в Минеральные Воды, в Архангельск, из Челябинска в Ташкент. Кстати, пассажирские перевозки между Россией и СНГ осуществляют также железнодорожные компании этих государств.

Маршрутная сеть пригородных поездов стала больше на 243 пары (или плюс 5,6%). Ее общая численность теперь – 4585 пар.

Также в РЖД сообщили, что на период новогодних праздников, с 22 декабря по 8 января, будет назначено более 1300 дополнительных рейсов по самым востребованным маршрутам. За праздники планируется перевезти 5,3 млн пассажиров

Источник: rg.ru, 10.12.2023

РЖД заморозили цены на новогодние «Сапсаны»

РЖД заморозили цены на новогодние «Сапсаны». Об этом сообщил на брифинге заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Иван Колесников.

«Для пассажиров, планирующих путешествие на «Сапсане» накануне и в первый день Нового, 2024 года, мы подготовили приятный сюрприз: они могут купить билеты в экономический класс по сниженной фиксированной стоимости», – сообщил Колесников.

По его словам, это касается всех поездов, которые будут отправлены с 19:00 31 декабря (стоимость билета эконом-класса составит 2 023 рубля) до 11:00 1 января (стоимость составит 2 024 рубля). Поездка в базовом классе обойдется еще дешевле – от 1 830 рублей. Тариф зависит только от категории места, а не от спроса и даты покупки.

Источник: tass.ru, 08.12.2023

ФПК реализует безналичную оплату во всех вагонах своих поездов в начале 2024 года

Безналичная оплата товаров и услуг станет доступна в каждом вагоне поездов дальнего следования Федеральной пассажирской компании в первом

квартале 2024 года. Для этого перевозчик ведет работу по обновлению программного обеспечения специальных терминалов, с помощью которых проводники осуществляют контроль посадки пассажиров в поезд. Об этом журналистам сообщил глава ФПК Владимир Пястолов, передает ТАСС.

«Сегодня в каждом нашем поезде у пассажиров есть возможность оплатить товары и услуги банковскими картами. Однако мы работаем над тем, чтобы терминалами был оснащен каждый вагон. Сегодня эта работа проведена в 90 поездах. В первом квартале 2024 года завершим», – сказал он.

Ранее ФПК планировала завершить оснащение каждого вагона банковским терминалом до конца 2023 года. Однако с учетом большого объема работы на федеральном уровне оснастить приложением все устройства планируется в начале 2024 года.

Источник: rzd-partner.ru, 12.12.2023

В Дагестане планируют развивать железнодорожную инфраструктуру на популярных у туристов маршрутах

Власти Дагестана совместно с РЖД планируют развивать железнодорожную инфраструктуру в связи с ростом туристического потока в регионе. Стороны рассматривают возможность запуска скоростных электропоездов между Махачкалой и Дербентом, реконструкции вокзалов и перронов на популярных у туристов локациях, сообщил в интервью ТАСС в Координационном центре правительства РФ на Международной выставке-форуме «Россия» глава Дагестана Сергей Меликов.

«Мы встречались с руководителем ООО «РЖД» Олегом Белозёровым и обсуждали вопросы в том числе участия РЖД в программах развития туризма в Дагестане. Безусловно, на комфортное прибытие на территорию потенциальных мест отдыха влияет наличие инфраструктуры, и железная дорога будет этому способствовать. Благодаря решению Северо-Кавказской железной дороги мы увеличили количество поездов, мы видим, что потенциал на сегодняшний день возрастает и, наверное, пойдем по пути не только увеличения, но и запуска в эксплуатацию скоростных современных электропоездов, для того чтобы можно было эти потребности удовлетворить», – сказал Меликов.

По его словам, турпоток в регион активно растет, и в этом году уже достиг 1 млн 700 тыс. человек. В связи с этим рассматривается вопрос создания локальных железнодорожных перевозок по типу Москвы и Московской области. «Например, нам очень нужно увязать аэропорт, который является

основной транспортной магистралью, с такими туристическими локациями, как Дербент, рассмотреть здесь создание легких поездов», – добавил Меликов.

Также стороны рассмотрели вопрос реконструкции вокзалов Махачкалы и Дербента, железнодорожных платформ, куда прибывают туристы, в том числе в прибрежной зоне и северной части региона – городе Кизляре.

Международная выставка-форум «Россия» проходит с 4 ноября 2023 по 12 апреля 2024 года на ВДНХ в Москве. Ее организуют для демонстрации важнейших достижений страны в разных отраслях экономики, свои экспозиции представляют все 89 российских регионов. ТАСС – генеральное информационное агентство форума.

Источник: tass.ru, 08.12.2023

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Stadler выпустила первый электропоезд FLIRT в рамках крупнейшего контракта в Швейцарии

Производитель опубликовал в своих соцсетях видео доставки одноэтажного четырехвагонного поезда с завода в швейцарском Бусснанге в центр запуска подвижного состава в Эрлене. Сообщается, что в феврале начнутся его эксплуатационные испытания на сети общего пользования.

Контракт на поставку таких поездов для национального пассажирского перевозчика SBB и двух его «дочек» Turbo и RegionAlps был заключен летом прошлого года. За 1,8 млрд евро предполагаются поставки 286 одноэтажных FLIRT в трех- и четырехвагонной составности с опционом еще на 224 машины. Сделка сопровождалась апелляцией со стороны Alstom. Ожидается, что подвижной состав начнут вводить в эксплуатацию в 2026 году.

Трехвагонные поезда длиной 57,8 будут рассчитаны на перевозку до 256 человек, включая 134 сидячих места, четырехвагонные длиной 73,5 м – на перевозку до 370 пассажиров, включая 146 местами для сидения.

Источник: rollingstockworld.ru, 07.12.2023

Электрические «сверхлегкорельсовые» поезда будут испытаны на железнодорожной сети Великобритании

Компания Eversholt Rail в партнерстве с Transport Design International (TDI) за 2 года поставит на британские железные дороги новый электропоезд.

Поезд Revolution Very Light Rail (RVLR) будет разработан компанией TDI благодаря новому соглашению о финансировании с Eversholt Rail. Будут построены 3 локомотива (рис. 2). Их сборка начнется в 2024 г., и по заявлению TDI, они будут готовы для коммерческих пассажирских перевозок к 2026 г.



Рис. 2. Поезд RVLR будет использоваться для участков сети с низкой плотностью движения

Разработчики заявили, что соглашения об испытаниях в режиме реального времени на сети железных дорог пока не заключены, но ведутся активные переговоры.

Как заявили в TDI, эти испытания позволят получить фактическую информацию о востребованности данного вида подвижного состава у пассажиров и предоставит обоснования для внедрения RVLR, а также даст дополнительную информацию пассажирам и операторам об их конструкции и возможностях.

Председатель TDI Сэм Уошоуп сказал, что разработка и испытания RVLR позволит модернизировать участки железнодорожной сети Великобритании с низкой плотностью движения с помощью экологически устойчивого и экономичного решения. TDI инвестирует в новое производственное предприятие для этих поездов, и в рамках этой программы разрабатывает свою технологию зарядки в процессе эксплуатации, необходимую для работы только от аккумуляторов.

Источник: railway-technology.com, 07.12.2023 (англ.яз.)

Siemens Mobility предложила к поставкам в Калифорнию высокоскоростной поезд American Pioneer 220

Компания Siemens Mobility намерена предложить для будущих ВСМ в США высокоскоростной поезд American Pioneer 220. Изготовитель приветствовал решение правительства США о выделении грантов в размере 6,1 млрд долл. на реализацию проектов строительства ВСМ Сан-Франциско – Лос-Анджелес и Лас-Вегас – Южная Калифорния, о котором президент страны Джо Байден заявил 8 декабря 2023 г.

Электропоезд American Pioneer 220 рассчитан на скорость движения 220 миль/ч (354 км/ч) и построен на основе технологической платформы Velaro Novo (рис. 3). Разработкой этой технологической платформы компания Siemens занимается с 2013 г., испытания опытного вагона, построенного в 2017 г., начались в начале 2018 г. Концепция поезда была впервые.



Рис. 3. Электропоезд American Pioneer 220

Siemens отмечает, что Velaro Novo должна быть на 15% легче и до 30% энергоэффективнее предыдущего поколения благодаря облегчению и улучшению аэродинамики кузова, на 10% увеличится и пассажироместимость. Также в Siemens считают, что внедрение системы предиктивной диагностики позволит перевозчику на 30% сократить расходы на техобслуживание.

Поставки предполагаются для линии Мерсед – Бейкерсфилд. На днях Федеральная железнодорожная администрация США одобрила выделение 3,1 млрд долл. для строительства линии и закупки 6 поездов для максимальной скорости 350 км/ч.

Источник: t.me, 11.12.2023

Беспилотные рельсовые экипажи с тяговыми аккумуляторами испытают в Западной Австралии

Оператор железнодорожной инфраструктуры Arc Infrastructure (западноавстралийское подразделение компании Brookfield Infrastructure Partners) и американский стартап Parallel Systems представили в Перте беспилотный рельсовый экипаж Hiivr Rail с тяговыми аккумуляторами, предназначенный для перевозки морских контейнеров (рис. 4). На 2024 г. запланированы испытания экипажа на магистральных линиях в условиях эксплуатации с системой управления движением поездов оператора Arc Infrastructure.



Рис. 4. Беспилотный рельсовый экипаж Hiiv Rail с тяговыми аккумуляторами

Hiiv Rail предназначен для доставки контейнеров из порта на один из мультимодальных терминалов в течение считанных часов после выгрузки судов. Такой подход позволяет строить терминалы небольшой площади, использовать для подзарядки аккумуляторов возобновляемые источники энергии и уменьшить долю грузовых автомобилей в контейнерных перевозках. Производство беспилотных рельсовых экипажей может быть налажено на местном вагоностроительном предприятии в Белвью.

Идея беспилотных рельсовых экипажей для контейнерных перевозок хорошо вписывается в программу штата Западная Австралия по переносу операций по переработке морских контейнеров из Фримантла в новый порт Куинана, запланированному на конец 2020-х годов.

В США аналогичные испытания намерены в 2024 г. провести две малые железные дороги: Georgia Central (GC) и Heart of Georgia (HOG).

Источник: zdmira.com, 11.12.2023

Запуск поездов IC5 от Alstom в Дании перенесен на 2 года

Запланированное на 2025 год датской компанией Danish State Railways (DSB) введение в эксплуатацию 100 электропоездов Alstom для обновления парка DMU повторно отложено (рис. 5). В мае 2022 года Alstom уже заявлял о задержке поставки на шесть месяцев и её переносе на декабрь 2024 года.



Рис. 5. Поезд IC5

Согласно вновь пересмотренным планам, первые поезда IC5 будут доставлены в 2025 году только для проведения испытаний, а их ввод в эксплуатацию перенесен на 2027 год. По данным DSB, Alstom требуется больше времени, чем ожидалось, для завершения окончательного проектирования IC5 и выстраивания новых, надежных цепочек поставок.

Производство пятивагонных поездов IC5 ведется на предприятиях Alstom в Катовице (Польша) и Зальцгиттере (Германия). Пассажировместимость IC5 составит 300 человек, поезда будут основаны на модульной концепции электропоезда Alstom Coradia Stream и способны развивать скорость до 200 км/ч. Контракт на поставку 100 электропоездов, подписанный в 2020 году, также включает опцион на дополнительные 50 составов и их техническое обслуживание, в результате чего общая стоимость сделки может составить 2,6 млрд евро.

Источник: techzd.ru, 07.12.2023

Innofreight разработала новый вагон-лесовоз

Австрийская логистическая компания создала вагон Sgwrs для транспортировки круглого леса и пиломатериалов (рис. 6). Он представляет собой две сочлененные четырехосные 45-футовые платформы с навесными стойками высотой 2,5 м. Вагон может перевозить 120 м³ бревен или 191 м³ пиломатериалов, максимальная полезная нагрузка составляет 144 т. Также возможно вместо древесины транспортировать ISO-контейнеры, и эта технология сейчас тестируется Innofreight.



Рис. 6. Вагон Sgwrs для транспортировки круглого леса и пиломатериалов

Первая партия из 23 таких вагонов в текущем году обеспечивает перевозки древесины для немецкой компании Schwaiger Holzindustrie. Лесовозы загружаются упаковками пиломатериалов на лесопильном заводе в Хенгерсберге и отправляются на экспорт в порты Северного и Балтийского морей. На обратном пути через Германию вагоны загружают круглым лесом,

который отвозится на завод. Отмечается, что это позволяет минимизировать порожние пробеги.

Источник: rollingstockworld.ru, 06.12.2023

Eversholt заказал 3 предсерийных состава RVLR

Британская лизинговая компания Eversholt Rail заказала у консорциума компаний во главе с Transport Design International (TDI) 3 предсерийных пассажирских состава Revolution Very Light Rail (RVLR) для испытаний с пассажирами на железнодорожной сети в Великобритании, конкретный участок не называется. Три вагона будут построены в Мидлендсе, сборка начнется в следующем году, а первый состав будет готов к пассажирской эксплуатации в 2026 году.

RVLR имеет длину 18,9 м и вмещает до 56 пассажиров. Его максимальная скорость составляет 104 км/ч. Он был построен по модульной конструкции с использованием легких материалов, включая композитные панели кузова из углеродного волокна, а также алюминиевую конструкцию кабины и крыши. В составе используется гибридный дизель-электрический двигатель с аккумуляторными блоками и тележка LN25, включая систему рекуперации энергии во время торможения. Благодаря этому RVLR достигнет нулевого уровня выбросов CO₂ в окружающую среду.

Испытания предоставят данные о спросе пассажиров на новые составы. По данным Eversholt и TDI, крупные пассажирские перевозчики в Великобритании проявляют интерес к RVLR, поскольку они стремятся к декарбонизации.

Источник: techzd.ru, 10.12.2023

CRRC освоила производство среднеоборотных аммиачно-дизельных двигателей

На заводе в Даляне был показан стенд с первым двухтопливным двенадцатицилиндровым двигателем 12V240H-DFA. Заявляется, что он может вырабатывать от одного цилиндра до 208 кВт энергии, 85% мощности дает аммиак. Отмечается, что это позволяет снизить выбросы CO₂ на 80%. Также предусмотрена работа в исключительно дизельном режиме.

В двигателе используется технология многоточечного впрыска аммиака под низким давлением и впрыска дизеля под высоким давлением. Кроме того,

для оптимизации расхода топлива он оснащен турбокомпрессором с переменной геометрией.

Пока двигатель предназначен для морского транспорта: в 2024 году должна начаться его пилотная эксплуатация на буксирном судне (заказчик силовой установки – контейнерный оператор COSCO). Однако стоит отметить, что двигатель создан на основе агрегата 12V240H, которым комплектуется представленный CRRC в 2018 году маневровый локомотив FXN3B мощностью 2,7 тыс. кВт.

Источник: rollingstockworld.ru, 11.12.2023

TEXOL создает новое производство грузовых вагонов в Казахстане

Выпуск подвижного состава должен начаться в Атырау в 2024 году. На днях глава Атырауской области Серик Шапкенов, заявил, что в регионе будет возводиться вагоностроительный цех с проектной мощностью до 6 тыс. вагонов в год и планом первичных инвестиций в 76 млрд тенге (17 млн долл.).

В ответ на запрос член совета директоров ГК TEXOL Сергей Горский сообщил, что этот проект реализуется группой. TEXOL сегодня оказывает различные услуги в сфере нефтегазового комплекса, включая перевозки, а также осуществляет ремонт грузовых вагонов на мощностях «Западно-Казахстанской сервисной компании» в Атырау.

По словам представителя TEXOL, на первом этапе в новом цехе планируется производить полувагоны и платформы с осевой нагрузкой 23,5 тс. Впоследствии должен быть налажен выпуск сочлененных фитинговых платформ модели 13-6741 с тележками 25 тс. Первый образец к выставке «PRO//Движение.Экспо» выпускала «Объединенная вагонная компания» (ОВК), однако права на модель принадлежат заказавшей ее ГК TEXOL.

Затем уже с 2025 года будет налажено производство цистерн, включая модели для перевозки СУГ. Сейчас у TEXOL заканчивается второй контракт с ОВК на поставку сочлененных цистерн для СУГ модели 15-9541-01: это был первый вагон сочлененного типа на рынке СНГ. По его окончании на сети будет свыше 750 цистерн этой модели. Также в парке TEXOL есть и другие сочлененные цистерны ОВК – для перевозки легких нефтепродуктов модели 15-629.

На данный момент в Казахстане действуют 3 площадки по выпуску грузовых вагонов – «ЗИКСТО», Cool Infinity и «Казахстанская вагоностроительная компания». Как ранее указывало в аналитическом отчете, в 2022 году было зарегистрировано 2,2 тыс. грузовых вагонов, произведенных в

Казахстане (в три раза больше, чем в 2021-м). По данным ОСЖД, всего в Казахстане на конец 2022 года был зарегистрирован парк в 134,1 тыс. вагонов, из которых 43% – полувагоны.

Источник: rollingstockworld.ru, 11.12.2023

Как улучшить ситуацию с вагоноремонтом в Казахстане

Казахстан сегодня является вторым после России по показателю грузооборота железнодорожного транспорта среди стран колеи 1520. Показатели погрузки и транзита грузов через его территорию растут постоянно, что обуславливает большой интерес со стороны российских операторов. Но при этом эксплуатация вагонов в Казахстане автоматически создает определенные сложности в содержании парка.

Опрос владельцев грузовых вагонов из России показывает, что проблемы при заключении договоров на текущий ремонт вагонов с ремонтными предприятиями Казахстана не возникает. Кроме вагоноремонтных предприятий в республике оформилась группа посредников, которые неплохо организуют работу по организации ремонта вагонов. Сроки текущих ремонтов сравнимы со сроками при устранении аналогичных неисправностей в России. Их качество также не уступает российскому.

Основной проблемой текущего ремонта в Казахстане является его высокая стоимость. Сегодня средняя цена на текущий ремонт вагона в республике выше в среднем в 2 раза, чем аналогичный ремонт в России. Причины заключаются в следующем. Это слабая конкуренция среди вагоноремонтных предприятий Казахстана. В России при эксплуатационной длине железных дорог 86 тыс. км деятельность по текущему ремонту в объеме ТР-2 осуществляют 438 предприятий, в Казахстане при эксплуатационной длине железных дорог 16 тыс. км – 60.

То есть, условно одно предприятие по текущему ремонту в РФ приходится на 196 км на сети, а в Казахстане – на 267 км.

В Казахстане в отличие от России отсутствуют производители большинства видов комплектующих к вагонам. Кроме того, в стране ниже ежегодный объем списания вагонов по сроку службы, соответственно и меньше образуется деталей, пригодных к дальнейшей эксплуатации.

Вопросы вызывает непрозрачное ценообразование. Калькуляции вагоноремонтных предприятий Казахстана с одной стороны, как правило, содержат обширный перечень, устанавливаемых на вагон деталей, с другой – из документации сложно понять, что конкретно на вагоне устанавливалось и

почему каждый раз при текущем ремонте требуется так много деталей и материалов.

Кроме того, в качестве обязательной услуги при текущем ремонте выставляются сборы за простой вагона на станции с момента отцепки и до момента выпуска из ремонта, а также расходы по хранению вагона.

Обозначенная проблема высокой стоимости текущих ремонтов стоит перед российскими владельцами вагонов уже не первый год. При этом многие операторы стараются предъявлять повышенные требования к техническому состоянию своего парка перед отправкой его в Казахстан, но тем не менее статистика отцепок в ТР постоянно показывает рост.

Нам видится один путь решения. Сегодня рынок вагоноремонта на территории РФ достиг своего потолка. За последние 5 лет открылось только одно вагоноремонтное предприятие, производящее плановые ремонты. При этом закрываются или перепрофилируются депо, имеющие малые объемы ремонтов.

Республика Казахстан, как новый рынок, подходит для этого как нельзя лучше – большой парк российских вагонов, постоянно обращающихся на данной железнодорожной администрации; слабая конкуренция действующих вагоноремонтных предприятий; высокие цены на ремонт.

Российские игроки могли бы принести в Казахстан свои компетенции. Им проще будет обеспечить ремонтные мощности страны всеми видами комплектующих из России, за счет чего возможно снижение цены.

Если взять статистику плановых видов ремонта российских вагонов в республике, то мы увидим, что эти цифры стабильно низкие. Наши операторы, имея высокую стоимость текущего ремонта, опасаются проводить плановые ремонты на территории Казахстана, поэтому предпочитают ремонтироваться исключительно в России. Естественно, если бы в Казахстане размещались вагоноремонтные предприятия, аффилированные с российским вагоноремонтным сектором, то степень доверия к таким предприятиям у операторских компаний была бы выше, что обеспечило загрузку объемами как планового, так и непланового ремонтов со стороны отечественных операторов.

Источник: rzd-partner.ru, 11.12.2023

Предварительные данные по выпуску подвижного состава и его комплектующих

ОПЖТ представили предварительные данные по выпуску подвижного состава и его комплектующих промышленными предприятиями Российской Федерации за 11 месяцев 2023 года:

– Рост производства локомотивов составил 12,57% – с 1074 секций в 2022 году до 1209 секций в 2023 году, при этом совокупная мощность произведенных локомотивов выросла на 11,9 % – с 2 910 592 кВт до 3 257 444 кВт;

– Производство пассажирских вагонов выросло на 45,58% – с 509 вагонов в 2022 году до 741 вагона в 2023 году;

– Производство электропоездов увеличилось на 7,71% – с 519 вагонов до 559 вагонов;

– Производство инновационных вагонов с осевой нагрузкой 25 тс увеличилось на 58,97% – с 10 673 до 16 967 единиц;

– Производство путевых машин снизилось на 33,47% – с 708 до 471 единицы;

– Рынок конических подшипников отечественного производства вырос более чем в 2 раза – с 150 035 единиц до 317 876 единиц.

Источник: opzt.ru, 10.12.2023

Поезд для ВСМ оборудуют системой управления на базе ИИ

Поезд для высокоскоростных ж/д магистралей будет оборудован цифровой системой управления на базе искусственного интеллекта, следует из презентации заместителя генерального директора РЖД Олега Тони, представленной на заседании в Совете Федерации по развитию транспортного комплекса в субъектах РФ.

«Первый российский высокоскоростной электропоезд будет оборудован цифровой системой управления и автоведения на базе ИИ», – говорится в презентации.

В материалах также отмечается, что электропоезд сможет развивать скорость до 400 км/ч. Поезд будет модифицироваться для перевозки высокодоходных и специальных грузов, а также иметь возможность сменной компоновки салона поезда. Тони добавил, что пассажироместимость поезда около 460 человек.

Производство электропоезда будет импортонезависимым. Строительством высокоскоростного поезда для ВСМ занимается «Синара –

транспортные машины» совместно с РЖД. К сборке состава планируется приступить в 2026 году.

Всего на развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей в РФ в 2024 году предполагается выделение около 21,7 млрд рублей за счет внебюджетных средств.

Источник: tass.ru, 11.12.2023

Грузоподъемные полувагоны могут спасти Восточный полигон. Почему их выпускают так мало?

Российским вагоностроителям поставлена задача – нарастить выпуск полувагонов повышенной грузоподъемности для Восточного полигона. Сейчас их доля на железной дороге составляет 28%. И даже среди новых полувагонов доля инновационных не превышает 35%. Почему вагоностроители не увеличивают их производство, разобрался MASHNEWS.

Инфраструктура Дальневосточной железной дороги. Что инновационного может быть в полувагоне?

Премьер-министр России Михаил Мишустин объявил 6 декабря, что к 2030 году на Восточном полигоне должны работать только инновационные полувагоны.

Полувагон – это вагон без крыши, он предназначен для транспортировки самых разных грузов. В типовом полувагоне, конструкция которого была сформирована еще в советские времена, можно перевести 69,5 тонн грузов, в инновационном – от 75 до 77 тонн.

В этом и есть главный смысл инициативы российских властей – Восточный полигон РЖД перегружен. Если составы формировать из полувагонов повышенной грузоподъемности, количество перевезенных грузов увеличится.

Сейчас дефицит пропускной способности Восточного полигона влияет на целые отрасли. Например, Кузбасс не может нарастить добычу угля из-за сложностей доступа к рынкам сбыта на востоке. Подробнее об этом можно почитать здесь.

Предложения решить проблему Восточного полигона с помощью инновационных полувагонов высказывались и раньше. В 2022 году исследователи из Иркутского государственного университета путей сообщения проанализировали, как могут измениться объемы перевозки грузов на участке Иркутск – Тайшет Восточно-Сибирской железной дороги. Выяснилось, что составы с обычными вагонами перевозят 32,174 млн тонн в год, а если заменить

их все на инновационные, то при том же графике движения поездов объем перевозок возрастет на 18 млн тонн (до 50,9 млн тонн).

Инновационные полувагоны бывают люковыми, то есть, на днище есть люк, с помощью которого происходит выгрузка товара, они, как правило, вмещают 75 тонн груза. Глуходонные полувагоны люка не имеют, опорожняют их с помощью специальных устройств – вагоноопрокидывателей, применяется и ручной труд.

Помимо повышенной грузоподъемности инновационные полувагоны имеют еще ряд преимуществ. Эксперт консалтинговой компании «Рельсы&Шпалы» Артем Ужанский по просьбе MASHNEWS перечислил их сильные стороны:

- У инновационных полувагонов жизненный цикл колесной пары выше более чем в два раза, риск отцепок по эксплуатационным дефектам соответственно меньше. У некоторых моделей инновационных полувагонов колесная пара живет до 20 лет, когда как колесная пара массовых полувагонов – 6-10 лет;

- Сохранность корпуса (крышки люка, сварные швы, лестницы, подножки и т.п.) у инновационных полувагонов в значительной степени выше, чем у массовых;

- Отцепки из-за неисправности буксового узла у инновационных полувагонов случается в два раза реже, чем у массовых полувагонов.

Вывод эксперта: по эксплуатационным показателям инновационные вагоны выгоднее обычных.

Еще инновационные вагоны можно реже ремонтировать.

«Инновационный вагон Тихвинского вагоностроительного завода до первого планового (деповского) ремонта должен проехать 1 млн км, а типовой полувагон того же завода – 210 тыс. км. Или соответственно 8 лет и 3 года до первого планового ремонта», – рассказал MASHNEWS эксперт Института экономики и регулирования инфраструктурных отраслей НИУ ВШЭ, кандидат экономических наук Фарид Хусаинов.

Нормативный срок службы у инновационного полувагона – 32 года, что выше, чем у типового (22 года), отметил он.

До 1 января 2022 года для стимулирования использования инновационных вагонов действовал набор скидок с тарифа на порожний пробег инновационных вагонов. В частности, для моделей, которые выпускаются Тихвинским вагоностроительным заводом, средняя скидка составляла 23%, максимальная – 28%. Для продукции «Уралвагонзавода» и «Алтайвагона» – от 13% до 28%. Скидка устанавливалась за ось-км и увеличивалась с расстоянием перевозки. С начала прошлого года эти преференции были отменены, но появились скидки на груженный пробег инновационных полувагонов.

Считалось, что эта мера позволит транспортным компаниям снизить убытки и сохранит спрос на такие полувагоны, объясняет Фарид Хусаинов.

Выпускать инновационные полувагоны российские компании начали девять лет назад. Но до сих пор в общем парке грузового железнодорожного транспорта их доля невелика.

«Если в декабре 2022 года доля инновационных вагонов в парке вагонов российской принадлежности составляла чуть больше 16%, то на начало декабря 2023 года – 17%. Доля инновационных полувагонов в общем парке полувагонов составляла год назад 27%, а сейчас, на начало декабря 2023 года, – 28%», – рассказывает Фарид Хусаинов.

На Восточном полигоне ситуация лучше – доля инновационных полувагонов составляет около 40%.

В этом году вагонов в целом в России стали делать меньше. По данным Объединения производителей железнодорожной техники, за 11 месяцев 2023 года российскими компаниями произведено 17 890 полувагонов, это на 1088 единиц меньше, чем к декабрю 2022.

Как сообщил MASHNEWS заместитель генерального директора компании «РМ Рейл» Александр Куликов, в 2022 году предприятие выпустило 2,5 тысячи полувагонов, а в 2023-м сделала акцент на специализированный подвижной состав – вагоны-цистерны, хопперы.

«В настоящее время только у четырех вагоностроителей, в том числе у «РМ Рейл», есть собственная инновационная тележка с нагрузкой на ось 25 тс. Основной спрос в сегменте полувагонов приходится на инновационные полувагоны. Спрос на типовые полувагоны также есть, но формируется он в основном ввиду ограниченного предложения на инновационные полувагоны», – отметил Александр Куликов.

Топ-менеджер подчеркнул, что инновационные и типовые полувагоны могут перевозить абсолютно одинаковую номенклатуру грузов.

Для того, чтобы полувагон признали инновационным, он должен не только отличаться повышенной грузоподъемностью, но и нагрузкой — от 25 тс.

Этому критерию в 2022 году соответствовало только 34,3% новых вагонов, следует из статьи «Новые грузовые вагоны в парке России», опубликованной начальником отдела Проектно-конструкторского бюро вагонного хозяйства – филиала ОАО «РЖД» М.С. Агафоновым на портале Объединения производителей железнодорожной техники.

Остальные – это так называемые типовые полувагоны с нагрузкой – 23,5 тс и с грузоподъемностью до 70 тонн.

Самая продаваемая модель в России по итогам 2022 года – универсальный люковый полувагон модели 12-1253 производства

АО «Алтайвагон». На эту модель приходится 19,6% всех новых проданных полувагонов.

На втором месте с результатом 16,68% – инновационный полувагон от «Уралвагонзавода» (модель 12-9853).

Из 14 продаваемых в России моделей полувагонов признаки инновационности по грузоподъемности и осевой нагрузке есть лишь у четырех моделей.

Почему при всех преимуществах инновационных полувагонов вагоностроители продолжают выпускать обычные модели? Одна из причин – проблема с комплектующими. «В 2022 году возникла проблема дефицита комплектующих, в частности кассетных подшипников для инновационных полувагонов, ввиду ухода нескольких иностранных производителей. Удастся ли отечественным производителям нарастить производства в условиях жесткой ценовой конкуренции с китайскими производителями во многом зависит от государственной поддержки», – отметил Ужанский.

Инновационные минусы

Но даже до санкций на массовый выпуск инновационных полувагонов производители не переходили. Поскольку у полувагонов повышенной вместимости кроме плюсов есть и минусы.

«Эксплуатация инновационных полувагонов имеет как положительные, так и отрицательные последствия. Не случайно дискуссия на эту тему идет между вагоностроителями, путейцами и грузовладельцами уже не первый год. Ряд исследований балластной призмы показал, что эксплуатация подобных вагонов в долгосрочной перспективе приводит к некоторым негативным последствиям, что потребует существенного увеличения расходов на ремонт и содержание пути. Но эта тема пока дискуссионная, по ней нет консенсуса в среде специалистов, поэтому пока нельзя однозначно утверждать, кто здесь прав – путейцы или вагоностроители», – рассказал Хусаинов.

Вторую причину, почему инновационные вагоны не панацея: в полувагонах перевозят не только сыпучие грузы, например, зерно или уголь, но и, например, крупные детали для различных агрегатов.

«Простой пример: вы погрузили в полувагон две стальные заготовки по 34,5 тонны, всего 69 тонн. Будет ли при этом грузоподъемность полувагона 70 тонн или 75-77, не влияет на количество перевезенного груза. В этой ситуации вы вполне могли обойтись и обычным вагоном, но покупаете «более дорогой» вагон, чтобы «возить воздух». А выражение «дорогой вагон» здесь не метафора – стоимость нового инновационного вагона у завода изготовителя выше, чем у стандартного в среднем на 1 млн рублей», – объясняет Фарид Хусаинов, отмечая, что отпускная цена вагона влияет и на ставку аренды.

Транспортные компании приобретают те типы вагонов, которые им выгодны здесь и сейчас. А заводы производят то, что нужно рынку, а не то, чего хочет правительство.

Источник: advis.ru, 13.12.2023

Получен сертификат соответствия требованиям технического регламента таможенного союза ТР ТС 002/2011 на подшипники производства ООО «ЕПК-Бренко» для высокоскоростных электропоездов «Сапсан»

29 ноября был получен сертификат соответствия требованиям технического регламента таможенного союза ТР ТС 002/2011 на подшипники производства ООО «ЕПК-Бренко» для высокоскоростных электропоездов «Сапсан».

Это результат плотной работы специалистов компаний ООО «ВСМ-Сервис», группы компаний «ЕПК-Бренко» и ОАО «РЖД». Этот сертификат является подтверждением того, что подшипники прошли все необходимые проверки и соответствуют высоким стандартам качества и безопасности.

Благодаря сертификату ТР ТС 002/2011, подшипники производства «ЕПК-Бренко» могут использоваться в электропоездах «Сапсан», обеспечивая надежность и безопасность их эксплуатации.

Это значимое достижение для всех участников проекта, так как подтверждает их профессионализм, техническую компетентность и соблюдение требований законодательства.

Источник: rollingstockworld.ru, 06.12.2023

Группа ПТК заявила об исчерпании резервов собственных средств на продолжение НИОКР

Такая позиция от первого замгендиректора Группы ПТК Ильи Постникова опубликована в официальном Telegram-канале производителя путевой техники. «Сегодня, в отсутствии долгосрочных контрактов с заказчиком на тиражирование инновационных продуктов, резерв собственных средств на продолжение НИОКРов исчерпан и единственным источником для дальнейшего продолжения становятся меры государственной поддержки», – приводится его цитата.

По его словам, цикл разработки и создания путевых машин составляет 5-7 лет, а финансирование НИОКР в прошедшие 8 лет осуществлялось за счет

прибыли холдинга. Ранее в ПТК отмечали, что в последние 3 года входящий в группу завод «Тулажелдормаш» выделял на НИОКР около 15% выручки. По данным компании, ее долгосрочная программа разработок составляла 5,8 млрд руб. и включал постановку в производство 11 новых моделей техники. Многие из них уже получили сертификаты на серийный выпуск и идут в эксплуатацию.

Производители путевой техники неоднократно указывали на потребность в долгосрочных заказах со стороны основного заказчика – РЖД. В конце ноября в РЖД сообщали о готовности перейти на долгосрочные контракты на такие машины. Актуальная программа холдинга по обновлению путевой техники до 2035 года предполагает потребность в закупках около 10,1 тыс. единиц путевой техники для капремонта и текущего содержания путей, уборки снега и содержания полосы отвода, а также вагонов для путевых работ. «Совершенно очевидно, что стратегическая задача нормативного состояния путевого комплекса без просроченных сроков ремонта может быть решена исключительно за счет внедрения новых высокоэффективных технологий с использованием инновационных путевых комплексов», – указывает Постников.

В части привлекаемых сегодня Группой ПТК мер поддержки Постников назвал программу грантов на «доращивание» технологической компаний, запущенную Правительством России в 2022 году. С соответствующим финансированием «Тулажелдормаш» сейчас разрабатывает комплекс для создания смеси подбалластного защитного слоя. Представитель ПТК отмечает, что процедура получения такой поддержки организована эффективно и удобно для грантополучателя, однако имеет нормативное ограничение: каждое предприятие может претендовать только на один такой грант.

Источник: finance.rambler.ru, 08.12.2023

UMNO digital задействует дроны для сервиса «Умное депо»

Дроны дополнили комплексный сервис компании, направленный на повышение эффективности работы вагоноремонтных мощностей. Как указывают в UMNO digital, предполагается, что дроны программируют на ежедневные полеты по одному и тому же маршруту на высоте 10-12 м. Они совместно со стационарными антеннами осуществляют сканирование территории и сбор данных о местоположении деталей (колесных пар и др.). На этой основе регулярно актуализируется виртуальная карта вагоноремонтного

предприятия и отслеживается перемещение деталей по цехам и открытым площадкам.

В UMNO digital указывают, что расширили функционал сервиса и другими решениями. Так, был настроен считыватель RFID-меток по принципу «горячо-холодно» для ускорения поиска нужной детали. Дополнительно была усовершенствована и автоматизирована технология учета. К тому же в компании отмечают, что при внедрении сервиса создают технологическую карту предприятия

Источник: umno.digital, 08.12.2023

Рынок специализированного подвижного состава увеличился в России на 23% за последние 2 года

Это подтверждают показатели всех крупнейших предприятий страны. Так, если общий рынок составил в 2023 году 62,5 тыс. вагонов, рынок спецвагонов – 42,4 тыс. единиц подвижного состава. Такие данные привел Георгий Зобов, руководитель департамента маркетинга ООО «УК «РМ Рейл» в ходе XXI Международной конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство».

Пять крупнейших производителей выпустили в 2022 году 30,6 тыс. вагонов. За истекший период 2023 года эта цифра составила 42,4 тыс. вагонов. На долю производства специализированного подвижного состава в «РМ Рейл» в 2023 году пришлось 25%, ОВК (17%), «Алтайвагон» (16%), «Уралвагонзавод» (12%). Прочие производители изготовили 31%.

Источник: rollingstockworld.ru, 09.12.2023

Реакция компании «Синара – Транспортные Машины» на критику, в адрес нового электропоезда ЭС104

Компания «Синара – Транспортные Машины» отреагировала на критику, которая ранее звучала в адрес нового электропоезда ЭС104 («импортозамещенная Ласточка»). В частности, поезд критиковали за дизайн маски головных вагонов и громкий звук, который исходит от преобразователя.

«Касаемо дизайна маски электропоезда мы бы хотели обратить внимание на то, что в данном вопросе, по нашему мнению, следует принимать в расчет поставленные технические задачи, а не только стремиться к красивой картинке. Изменение фронтальной части головного вагона позволило обеспечить

закрытие полости сцепного устройства, чего не было выполнено на «старой» Ласточке, обеспечив защиту находящихся там аппаратов. Также в сравнении с прошлым поколением это позволило на 15% улучшить показатель аэродинамического сопротивления», – говорится в сообщении компании, поступившем в адрес нашего телеграм-канала.

«В Вашей статье также поднимается вопрос о причинах высокочастотного шума при движении электропоезда (приложен видеоматериал с демонстрацией прибытия поезда на станцию Екатеринбург). Необходимо отметить, что съемка очевидно проводилась с платформы на расстоянии не более 5 метров от состава с усилением звука микрофонами. Мы бы хотели пояснить, что на видео зафиксирован момент прибытия с активным комбинированным (электродинамическим и фрикционным) торможением при следовании на запрещающий выходной сигнал.

Шум издает тяговый преобразователь, работающий в режиме электродинамического тормоза, также шум издают фрикционные тормоза при трении накладок о диски. Важно, что усиленный микрофоном высокочастотный шум в реальной жизни на платформе слышен незначительно. Ну, и не стоит забывать, что поезд прошел сертификационные и приемочные испытания, в том числе подтверждено выполнение нормативов ТР ТС по внешнему звуковому воздействию», – пояснили в компании.

Источник: rollingstockworld.ru, 07.12.2023

РЖД планируют получить 20 российских улучшенных аналогов «Ласточек» в 2024 году

РЖД планируют получить 20 российских улучшенных аналогов «Ласточек» в 2024 году. Об этом журналистам сообщил заместитель генерального директора холдинга Иван Колесников, передает ТАСС.

«В 2024 году ОАО «РЖД» планирует получить порядка 20 электропоездов серии ЭС104. В этом году «Российским железным дорогам» уже переданы четыре первых таких электропоезда. До конца 2023 года мы получим еще 8», – сказал Колесников.

Новые электропоезда начнут эксплуатироваться в пригородном сообщении на маршрутах в Свердловской области и в Пермском крае – рядом с заводом-изготовителем для того, чтобы при необходимости иметь возможность оперативного сервисного сопровождения и улучшения характеристик поезда.

«Начиная со следующего года планируется поставка таких электропоездов в восьмивагонном исполнении. Они ориентированы для перевозок на полигоне Октябрьской железной дороги», – добавил он.

Ранее РЖД заявляли, что электропоезд серии ЭС104 будет следующим этапом развития электропоездов серии ЭС2Г «Стандарт» с улучшенными техническими характеристиками и измененным внешним видом головного вагона и интерьером. Электропоезд ЭС104 полностью из российских комплектующих был сертифицирован 27 ноября 2023 года. Ожидается, что в перспективе ЭС104 станет базовой платформой для целой линейки отечественных электропоездов нового поколения.

Источник: rzd-partner.ru, 13.12.2023

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Rainews24: 17 человек пострадали при столкновении двух поездов в Италии

Семнадцать человек пострадали при столкновении двух пассажирских поездов в Италии на линии между городами Болонья и Римини.

Об этом информирует Rainews24.

По данным телеканала, оба состава двигались на крайне низкой скорости, и все пострадавшие получили лёгкие травмы.

Источник: russian.rt.com, 11.12.2023

Железнодорожников призвали учитывать безопасность, связанную с космической погодой

Аварии на поездах могут быть вызваны тем, что солнечные бури переключают сигнализацию с красного на зеленый, согласно новому исследованию, изучающему влияние космической погоды.

Солнечные бури могут вызывать мощные магнитные возмущения на Земле, создавая геомагнитно-индуцированные токи (ГИК), которые потенциально могут создавать помехи для передачи электроэнергии и распределительных сетей.

Команда, возглавляемая доктором философии Кэмероном Паттерсоном и профессором Джимом Уайлдом из Университета Ланкастера, смоделировала,

как GIC протекают по рельсовым цепям электрифицированных линий переменного тока, питаемых воздушными кабелями.

Используя два маршрута – участок Престон-Ланкастер главной линии Западного побережья и линию Глазго – Эдинбург – команда смоделировала, как помехи, вызванные на рельсах, могут привести к сбоям в работе железнодорожной сигнализации.

«Построив компьютерную модель сигнальных рельсовых цепей с использованием реалистичных спецификаций для различных компонентов системы, мы обнаружили, что явления космической погоды, способные вызвать сбои в этих рельсовых цепях, ожидаются в Великобритании каждые несколько десятилетий», – рассказывают ученые.

В более раннем исследовании Кэмерона, опубликованном в журнале Space Weather, изучалось то, что в отрасли известно как «правосторонние» сбои, когда сигнал переключается с зеленого на красный.

Это безотказный сценарий, но обратные сбои «не на той стороне» – когда сигнал меняется с красного на зеленый – гораздо более опасны.

Это последнее исследование, также посвященное космической погоде, показывает, что сбои «не на той стороне» могут возникать при меньшей напряженности геоэлектрического поля, чем при сбоях «с правой стороны». Это означает, что более слабая геомагнитная буря может легче вызвать сбои «не на той стороне».

Было подсчитано, что на исследованных линиях сбои «не на той стороне» могут возникать из-за геомагнитных бурь с частотой примерно в одно или два десятилетия.

Анализ также проводился для экстремальных явлений, происходящих раз в столетие, и было показано, что они потенциально могут вызвать множество сбоев обоих типов на линиях в обоих направлениях движения, в зависимости от количества поездов на линии в то время.

За последние несколько десятилетий было несколько примеров воздействия космической погоды на электросети, включая перебои в подаче электроэнергии, затронувшие миллионы людей в канадской провинции Квебек в 1989 году и в шведском городе Мальмё в 2003 году.

Существуют также исторические примеры того, как космическая погода влияла на железнодорожную сигнализацию еще в девятнадцатом веке. А в 1859 году мощное извержение вулкана на солнце вызвало геомагнитную бурю, которая нарушила работу телеграфных линий по всему миру.

Источник: yunostsibiri.ru, 11.12.2023

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

Немецкие железнодорожники опять бастуют

Со вчерашнего вечера (07.12.2023) и до 22:00 сегодняшнего дня (08.12.2023) в ФРГ бастуют машинисты.

Забастовку организовал профсоюз железнодорожных машинистов GDL, который требует сокращения рабочей недели с 38 до 35 часов в неделю и увеличения зарплат на 555 евро в месяц, а также выплату разового бонуса в размере 3 тыс. евро, чтобы компенсировать потери работников в доходах от инфляции. Deutsche Bahn предложил 11% увеличение зарплат, но категорически не готов сокращать рабочие часы, так как индустрия уже и так страдает от дефицита работников.

GDL заявил, что это предупредительная забастовка, и за ней последуют новые акции протеста – сразу после окончания праздников.

Источник: infranews.ru, 08.12.2023

Alstom открывает новый центр тестирования мобильности и технологий в Вестеросе (Швеция)

Компания Alstom, объявила о торжественном открытии своих новых, оснащенных по последнему слову техники объектов в Вестеросе, Швеция. Новый испытательный и технологический центр будет посвящен формированию будущих решений для устойчивой мобильности путем объединения талантов и технологического опыта Alstom в единую инновационную экосистему.

В новом испытательном и технологическом центре Alstom в Вестеросе работает около 500 человек по различным областям (подвижной состав и компоненты, цифровые и интегрированные системы, услуги, а также общее управление), включая инженерные, промышленные проекты, которые имеют решающее значение для различных направлений деятельности компании в области разработок и производства. Новый центр добавляет около 10 тыс. м² офисных площадей к существующим 16 тыс. м² торговых площадей и офисных помещений для обслуживания.

На церемонии открытия 30 ноября присутствовали Даниэль Вестлен, статс-секретарь Министра окружающей среды, Анри Пупар-Лафарж, председатель правления и главный исполнительный директор Alstom, Джан Лука Эрбаччи, президент Alstom Europe, Роб Уайт, управляющий директор

Alstom в странах Северной Европы, и Мария Сигнал Мартебо, управляющий директор Alstom в Европе. Швеция.

Расположенная в Вестеросе, колыбели шведской индустрии электрификации, Alstom на протяжении многих лет внедряла инновации в области мобильности, такие как энергоэффективные тяговые двигатели из карбида кремния и двигатели с постоянными магнитами.

Уже ведется сотрудничество с интересными стартапами, включая Stilride, шведскую компанию по технологиям и дизайну, которая разрабатывает электромобильные устройства и FLOX Robotics с их новаторской технологией обнаружения диких животных.

Новые возможности тестирования и разработки в Вестеросе будут способствовать более тесному и широкому сотрудничеству с ведущими университетами Швеции, что является значительным преимуществом при разработке и тестировании новых технологий.

Решения, разработанные, протестированные и внедренные в промышленную эксплуатацию командами в Вестеросе, используются по всему миру в ряде проектов, включая перевод региональных дизель-электрических поездов на питание от батарей для французской SNCF, скоростных поездов в Дели и пригородных поездов в Париж и метро в Сингапур. У Alstom также есть крупное предприятие по техническому обслуживанию в Вестеросе, которое, среди прочих проектов, контролирует модернизацию Стокгольмского метро C20.

Энергетическая лаборатория Alstom в Вестеросе предоставляет уникальную возможность для тестирования производительности и надежности инновационных силовых агрегатов перед их вводом в эксплуатацию. Объект направлен на дальнейшее повышение производительности и результативности участков по разработке компонентов тяги и тормозов и будет использоваться также внешними партнерами по сотрудничеству в рамках «e-mobility».

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 осуществляет внедрение ERTMS в Швеции как на борту поездов, так и на путях, и поставляет новую стандартную национальную систему управления движением для Trafikverket.

Источник: railway-news.com, 07.12.2023 (англ.яз.)

Варикоз не пройдет: Тюменские врачи разработали рекомендации для работников железнодорожного транспорта

Новыми методиками специалисты вуза поделились на 17 Российском Национальном конгрессе с международным участием «Профессия и здоровье».

Ученые Тюменского медицинского университета предложили работникам железнодорожного транспорта методы профилактики сердечно-сосудистых заболеваний и лечения варикоза. Новыми методиками и результатами своих исследований специалисты вуза и главный врач «ЧУЗ «КБ РЖД – Медицина» Тюмени Сергей Одинцов поделились на 17 Российском Национальном конгрессе с международным участием «Профессия и здоровье».

Особое внимание уделили профилактике, диагностике, лечению и реабилитации больных с профессиональными и производственно-обусловленными заболеваниями, оценке и управлению профессиональными и экологическими рисками, современным информационным технологиям, аспектам здоровьесберегающих технологий в производстве, сообщает «Тюменская область сегодня».

Ученые ТюмГМУ отмечают, что заболевания сердечно-сосудистой системы у пациентов возникают, в том числе, из-за дефицита магния. Включение в терапию комплексного препарата магния и витамина B6 снижает риск развития профессиональной непригодности работников железнодорожного транспорта, связанных с безопасностью движения поездов.

Одна из клинических баз вуза, где применяются на практике разработки ученых ТюмГМУ – «ЧУЗ «КБ РЖД – Медицина» Тюмени. Благодаря десятилетнему научному исследованию была улучшена диагностика хронических заболеваний вен путем разработки научно обоснованного способа определения степени венозной недостаточности от индекса деформабельности эритроцитов.

Источник: vsluh.ru, 09.12.2023

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Knorr-Bremse и Nexxiot представили технологии для цифрового поезда

Компании Knorr-Bremse и Nexxiot намерены в 2024 г. вывести на рынок интеллектуальную систему мониторинга и анализа состояния оборудования грузовых и пассажирских поездов.

В состав системы входят три компонента. Адаптеры Knorr-Bremse Node, подключаемые к устройствам, управляющим тормозами, дверями, кондиционерами и сцепками, собирают данные об излучаемом шуме,

местоположении, температуре, потреблении электроэнергии, вибрациях и т. п. Адаптер отправляет эти данные по каналу Bluetooth в телематическое устройство Knorr-Bremse Hub, которое агрегирует потоки информации от отдельных бортовых систем и передает их по каналу сотовой радиосвязи в облачную платформу компании Nexxiot. В будущем планируется также транслировать такую информацию по шине передачи данных грузового поезда.

Облачная платформа анализирует потоки данных при помощи искусственного интеллекта и алгоритмических методов, подготавливая отчеты для пользователей. Заказчикам через интерфейс пользователя доступна разнообразная информация, в том числе о местоположении, техническом состоянии, рабочих параметрах бортового оборудования и прогнозируемых сбоях в его работе. Это позволяет эффективно управлять содержанием парков подвижного состава.

В настоящее время в мире эксплуатируется более 130 тыс. устройств управления тормозами CubeControl и более 100 тыс. бортовых систем кондиционирования, которые Knorr-Bremse выпускает под брендом Merak. Значительная часть этих устройств может быть дооснащена адаптерами Knorr-Bremse Node. Для вновь поставляемого оборудования предусмотрена возможность интеграции функционала адаптеров в управляющие устройства.

Knorr-Bremse и Nexxiot планируют использовать бизнес-модели, основанные на абонировании услуг мониторинга состояния (Software as a Service, SaaS) или их оплате по факту использования. За счет предоставления цифровых услуг Knorr-Bremse рассчитывает уже в 2025 г. увеличить выручку своего железнодорожного подразделения на несколько десятков миллионов евро.

Представленные технологии нашли применение в нескольких проектах в разных странах мира. В частности, подобные технические решения использует лизинговая компания VTG, которая в 2024 г. намерена установить новые устройства на 50 грузовых вагонах в Великобритании. New York Air Brake (NYAB) – американское дочернее предприятие Knorr-Bremse размещает на грузовых вагонах адаптеры Knorr-Bremse Node, которые коммуницируют с установленными ранее бортовыми телематическими устройствами компании Nexxiot.

В 2022 г. Knorr-Bremse приобрела миноритарную долю в капитале Nexxiot за 60 млн евро. Кроме того, было подписано соглашение о стратегическом партнерстве обеих компаний.

Источник: zdmira.com, 12.12.2023

Newag отрицает намеренную манипуляцию бортовым программным обеспечением

Польский производитель подвижного состава Newag опроверг утверждения о том, что намеренно запрограммировал на выход из строя поезда, которые он поставляет региональным польским операторам. В день публикации обвинений в этом цена акций компании упала на 23% к моменту окончания торгов.

Польское издание Onet сообщает, что в 2022 году поезда, произведенные Newag и эксплуатируемые Нижнесилезской железной дорогой (НЖД), стали массово выходить из строя. Компания SPS Mieczkowski, с которой НЖД заключила контракт на обслуживание подвижного состава, не смогла устранить неисправности и теперь должна выплатить неустойку, которая составляет 2 млн злотых (500 тыс. долл.). В НЖД решили передать составы обратно Newag, которая после дополнительной оплаты устранила неисправности.

Согласно отчету Onet со ссылкой на источники среди операторов поездов, подобные сбои происходили также в других поездах, которые простаивали в течение 10 или более дней. После этого SPS Mieczkowski совместно с польской хакерской группой Dragon Sector обвинила Newag в том, что поезда были намеренно запрограммированы на прекращение работы при определенных обстоятельствах.

Представители Newag заявили, что обвинения основаны на ложной информации, поскольку программное обеспечение системы управления поездов работает в автономном режиме без подключения к Интернету. Это делает невозможным любое удаленное вмешательство со стороны, а у Newag с момента передачи подвижного состава перевозчику не было физического доступа к поездам.

Компания обвинила SPS Mieczkowski в желании таким образом избежать выплаты неустойки за неудачный ремонт подвижного состава. В Newag заявили, что компания намерена подать иск против SPS Mieczkowski и Dragon Sector.

Источник: t.me, 11.12.2023

Система Visor получила премию в области автоматизации и оптимизации систем самообслуживания для пассажиров

Система Visor была разработана компанией GoMedia совместно с Королевским национальным институтом слепых (Royal National Institute of Blind People, RNIB). Она использует коды NaviLens BIDI, а также

информационную систему GoMedia для отображения маршрутов в приложениях NaviLens и NaviLens GO.

Вручение премии состоялось в ходе саммита Self-Service Innovation Summit, который был проведен в Майами (шт. Флорида, США). В ходе данного мероприятия были представлены инновационные разработки, внедрение которых способствует повышению уровня комфорта пассажиров.

Система Visor стала победителем в категории «Доступность», она в определенном смысле олицетворяет будущее всей транспортной системы, т.к. предоставляет пассажирам, потерявшим зрение, возможность самостоятельно пользоваться общественным транспортом, обеспечивая навигацию и предоставляя персонализированную информацию о маршруте.

Источник: railway-news.com, 12.12.2023 (англ. яз.)

Как АУМ позволяет снизить на 30% нагрузку на поездных диспетчеров и повышать безопасность движения на железной дороге

Умная система автоматической установки маршрутов (АУМ) поездов позволяет снизить на 30% нагрузку на диспетчеров и повышать безопасность движения на железной дороге.

Программа, разработанная НИИАС, анализирует маршруты движения, технические возможности железнодорожных путей и станций. У диспетчера остается главная функция – контроль.

Как это работает:

- в систему поступают суточный график и текущие данные о поездах;
- программа формирует расписание для каждого поезда с учетом его особенностей и возможностей инфраструктуры;
- комплекс АУМ во взаимодействии с диспетчерской централизацией обеспечивает своевременный перевод стрелок для поездов на участке.

Сейчас система применяется на 21 диспетчерском участке Октябрьской, Восточно-Сибирской, Красноярской, Забайкальской и Московской железных дорог. До конца 2024 года, после исключения импортозависимых программных компонентов, продолжится ее внедрение на сети РЖД.

Источник: rollingstockworld.ru, 08.12.2023

РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ

Siemens начинает ходовые испытания поездов на водородном топливе Mireo Plus H

В испытательный центр компании Siemens Mobility в Вегберг-Вильденрате прибыли все семь двухвагонных поездов Mireo Plus H, предназначенных для немецкого пассажирского оператора Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) (рис. 7). Последний, седьмой поезд отправлен с завода в Крефельде (Германия) 30 октября 2023 г. Контракт на поставку этих поездов с питанием от водородных топливных элементов был подписан летом 2022 г.



Рис. 7. Двухвагонный поезд Mireo Plus H

В испытательном центре начнется углубленное тестирование поездов, в том числе испытания на электромагнитную совместимость и тормозные характеристики. Затем будут проведены ходовые испытания, после чего поезда должны получить допуск к эксплуатации у регуляторов.

На следующем этапе с середины 2024 г. в Вегберг-Вильденрате машинисты оператора NEB пройдут курс обучения вождению поездов Mireo Plus H. Ввод нового подвижного состава в эксплуатацию намечен на декабрь 2024 г.

Поезда будут курсировать по линии Heidekrautbahn столичного региона Берлин-Бранденбург в рамках пилотного проекта, предусматривающего также создание установки для производства «зеленого» водорода и пункта заправки, где водород будет храниться в сжатом виде при давлении от 300 до 500 бар. Суточное потребление водорода для заправки поездов составит примерно 900 кг.

На заводе в Крефельде Siemens Mobility строит также 31 контактно-аккумуляторный поезд для оператора NEB в соответствии с контрактом подписанным в ноябре 2021 г. Эти поезда начнут отправлять в Вегберг-Вильденрат для испытаний в начале 2024 г. С декабря 2024 г. они будут

курсировать по 10 частично электрифицированным маршрутам в столичном регионе.

Источник: press.siemens.com, 11.12.2023

Hitachi Rail признана первой компанией, отслеживающей этический жизненный цикл поездов

Японский производитель подвижного состава Hitachi Rail объявил о социальной декларации продукта (SPD), которая позволит отслеживать «этические жизненные циклы» своих поездов.

Это позволит Hitachi Rail стать первой компанией в мире, которая сможет отслеживать как социальное, так и экологическое воздействие своей железнодорожной продукции.

Сертификация позволит оценить влияние поезда на целый ряд факторов, включая уход в конце срока службы и переработку на производстве и в цепочке поставок.

SPD был создан после того, как компания протестировала этический жизненный цикл своего нового парка гибридных аккумуляторов Masaccio. В настоящее время парк поездов, работающих на дизельном топливе, электричестве и аккумуляторах, развернут по всей Италии, что позволило сократить выбросы углекислого газа на 50% по сравнению с другими поездами.

Исполнительный директор Hitachi Rail Group и генеральный директор Hitachi Rail Italy Лука Д'Аквила, подчеркнул, что система оценивает социальные показатели поставщиков. Мы гордимся тем, что запускаем эту первую в мире сертификацию поездов, позволяющую нам отслеживать их социальное воздействие от производства до вывода из эксплуатации и вторичной переработки десятилетия спустя. Эта система позволяет нам оценить, соответствует ли наша цепочка поставок таким практикам, как безопасность сотрудников, справедливая заработная плата и гендерное равенство, придавая уверенность нашим клиентам и их пассажирам в социальных и экологических характеристиках нашей продукции.

Получая сертификацию для проектов, Hitachi Rail стремится внести свой вклад в более устойчивую и социально ответственную отрасль и надеемся, что другие компании последуют нашему примеру.

Hitachi Rail ранее демонстрировала свой успех в бизнес-отчетности. В результате производитель получил стандарт снижения выбросов углерода PAS 2080, «ведущую в мире» аккредитацию на экологический дизайн для HS2.

«Новаторское решение» будет использовано в обновленном поезде EuroMasaccio, который планируется ввести в эксплуатацию к 2027 г.

Источник: railway-technology.com, 08.12.2023 (англ.яз.)