



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

**ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

№7/ФЕВРАЛЬ 2024

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	5
Владимир Путин о проекте ВСМ: «Нужно подойти к этому по-хозяйски»	5
Железнодорожную линию Сковородино – Рейново просят передать в аренду Железным дорогам Якутии	6
Строительство Мурманского транспортного узла планируется завершить в декабре – Белоусов	7
Минск начал модернизацию своей части железной дороги, ведущей к портам Петербурга – Минтранс.....	8
ЕС может заставить Германию разделить DB Cargo из-за убытков	9
Европейский парламент пересматривает требования к трансъевропейской сети коридоров TEN-T	10
CER против стимулирования автомобильных перевозок Европарламентом	11
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА.....	11
Deutsche Bahn потратит 12 млрд евро до 2030 года на закупку поездов ICE	11
Siemens Mobility представит на рынок аренды поездов инновационную модель лизинга..	12
Еврокомиссия запустила расследование против CRRC	13
Европейский инвестиционный банк участвует в модернизации железных дорог Хорватии	14
Белозёров заявил, что РЖД получили положительный финансовый результат за 2023 год.....	14
Сценарии развития ж/д перевозок на фоне геополитики	15
Создание ВСМ Москва – Санкт-Петербург оценивается почти в 2 трлн руб.....	17
Перевозка пассажиров по железной дороге выросла на 6%	19
ФПК в 2023 году увеличила чистую прибыль почти вдвое, до 21 млрд рублей	21
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ	22
На БАМе в этом году модернизируют 23 объекта в границах ВСЖД.....	22
Белоусов назвал 2035 г. сроком увеличения мощностей Восточного полигона до 270 млн тонн	22
Сбойка второго Дуссе-Алиньского тоннеля на БАМе начнется через несколько часов	23
Дополнительная электрификация Восточного полигона не нужна	24
ТРАНСПОРТНЫЙ ПОЛИГОН «СЕВЕР-ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ	25
РЖД наращивает работу с Туркменией и Казахстаном для развития МТК Север-Юг	25
В Астрахани заложили первые контейнеровозы	26
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА	26

Железная дорога свяжет Гвинею с глубоководным портом в Либерии	26
Объем грузовых железнодорожных перевозок в Эстонии сократился на 43%	27
Грузоперевозки по жд между Россией и Евросоюзом, 2023.....	28
РЖД в 2023 г. зафиксировали 36%-й рост объема перевозок с Китаем	30
«РЖД Логистика» поставила мясо птицы в Китай	30
Белоруссия начала реконструкцию железнодорожного коридора до портов Петербурга ..	31
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО- ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ	32
Минск ждет от Москвы ответа по проектам высокоскоростных ж/д магистралей.....	32
Надо сохранять перевозки в пригороде и удовлетворять спрос в дальнем следовании – Белоусов	32
РЖД обновят систему пассажирской навигации на вокзалах	33
В РЖД сообщили о готовности железнодорожных вокзалов к работе в дни «Игр Будущего».....	33
В Краснодаре утвердили границы зоны охраны привокзальной архитектуры.....	34
В Калининграде в рамках проекта запустили экскурсии по главному вокзалу.....	35
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ	36
Первый поезд Pesa для Ганы презентовали в Быдгоще	36
Wabtec модернизирует более 200 тепловозов железной дороги CSX	36
Турция озвучила планы по обновлению подвижного состава до 2027 года.....	37
Nymwag завершила испытания новой модели цистерны Spina.....	38
Поезда Alstom для Норвегии оборудуют дверями и кондиционерами Wabtec	38
Введены в эксплуатацию новые пригородные электропоезда Aventra компании Alstom...	39
Progress Rail поставит 54 тепловоза в Индонезию	40
В Китае прекращено использование паровозов	41
Качественное обновление и обеспечение надежности: задачи и планы РЖД по подвижному составу на 2024 год.....	42
До 60% нарастить отправку на восток в инновационных вагонах вряд ли удастся.....	43
Технологию «виртуальной сцепки» планируется распространить на БАМ и Урало-Сибирский полигон.....	44
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ	45
Германия: охотники за металлом вредят работе железной дороги и пассажирам	45
NTSB расследует гибель работника железной дороги в Огайо (США)	46
Ужесточение наказаний за ДТП с поездами может оказаться эффективным.....	47
ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА.....	48
Alstom поднимает зарплату своим работникам в Мексике.....	48
Машинисты поездов, обслуживающих перевозки железной руды в Западной Австралии, проводят первую за почти 20 лет забастовку	48
Во Франции пройдет забастовка работников SNCF	49
Ветераны-строители БАМа передали эстафету Российским студенческим отрядам	50

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.....	51
Российская система Solvo.TOS обработала свыше 1,2 млн контейнеров в России и СНГ за 2023 год.....	51
РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ	52
Дептранс Калифорнии и Транспортное агентство штата заключили контракт со Stadler на поставку 6 дополнительных водородных поездов.....	52
Поезда на бельгийской ВСМ будут питаться зеленой энергией	53

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Владимир Путин о проекте ВСМ: «Нужно подойти к этому по-хозяйски»

Президент России Владимир Путин с завода «Уральские локомотивы» провел совещание по развитию проекта высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург.

«Строительство ветки Москва – Санкт-Петербург должно стать первым, стартовым этапом развития высокоскоростного железнодорожного сообщения в России», – заявил президент.

Сама по себе готовность реализовывать такие проекты – показатель возросшего технологического, научного, индустриального и кадрового потенциала страны, отметил Президент. В будущем высокоскоростная сеть протянется от Москвы до Рязани, Казани, Екатеринбурга, Адлера и Минска. Однако для того, чтобы успешно реализовать первый проект ВСМ по маршруту Москва – Санкт-Петербург, необходимо детально проработать и просчитать все возможные риски.

Председатель рабочей группы по реализации проекта ВСМ министр транспорта Виталий Савельев доложил о результатах ее деятельности с августа 2023 года. В состав группы входят генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозёров, первый заместитель председателя правления ПАО «Сбербанк» Александр Ведяхин, заместитель мэра Москвы Максим Ликсутов. Федеральные и региональные ведомства также участвуют в работе.

Проект ВСМ предусматривает три основных направления работы:

1. Строительство участка Санкт-Петербург – Зеленоград. Стоимость проекта – 1 755 млрд рублей. Он будет реализован в рамках концессии.

2. Строительство выходов из Москвы. Стоимость проекта – 221,5 млрд рублей. Оно будет реализовано в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД», в проект уже вложено 40 млрд рублей.

3. Закупка подвижного состава. На производство и поставку первых 28 высокоскоростных поездов будет потрачено 148 млрд рублей.

Базовый вариант финансирования проекта – объединение частного и государственного финансирования:

- 218,5 млрд рублей – взносы в уставной капитал концессионера;
- 290 млрд рублей – облигации пенсионного фонда АО НПФ «Газфонд»;
- 903,8 млрд рублей – кредитные средства банков Сбербанк, ВТБ, Газпромбанк;

– 609 млрд рублей – совокупная поддержка государства, в том числе 580 млрд рублей – средства ФНБ;

– 28 млрд – капитальный грант на выкуп земельных участков за счет средств федерального бюджета;

– 299,4 млрд – субсидия федерального бюджета на поддержку операционной деятельности концессионера в 2028-2038 годах. Акционером-концессионером проекта будет выступать компания «ВСМ – две столицы».

Для проекта ВСМ предусмотрено создание полностью отечественного высокоскоростного поезда на базе производственных мощностей АО «Группа Синара» и АО «Трансмашхолдинг». После совещания Виталий Савельев отметил, что основным подрядчиком по проекту остается «Группа Синара».

На первом этапе реализации планируется производство 28 высокоскоростных поездов общей стоимостью 148 млрд рублей. Опытный образец должен быть изготовлен к 2026 году, тогда же начнутся сертификационные испытания. Вся первая партия высокоскоростных поездов должна быть готова к эксплуатации в 2028 году.

Как сообщил Виталий Савельев, в Китае ежегодно строится около 1000 км высокоскоростных путей. Развитие высокоскоростных линий в Китае показывает эффективность таких проектов для развития страны: население и экономика регионов, где построены ВСМ, растут быстрее, чем в регионах без подобной транспортной инфраструктуры.

Власти Санкт-Петербурга проработали вопрос финансового участия в проекте строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург, и город готов войти в концессию. Об этом сообщил губернатор Петербурга Александр Беглов.

По итогам совещания пресс-секретарь президента Дмитрий Песков сообщил, что основная схема ВСМ Москва-Санкт-Петербург согласована, все детали проекта планируется доработать в ближайшее время.

Источник: techzd.ru, 16.02.2024

Железнодорожную линию Сковородино – Рейново просят передать в аренду Железным дорогам Якутии

В этом году на данном приграничном направлении планируется начать перевозки.

Законсервированный на сегодня участок ОАО «РЖД» Сковородино – Рейново связан с проектом возобновления перевозок через пункт пропуска Джалинда – Мохэ (Китай) и строительством железнодорожного моста через

Амур. В конце минувшей недели в Минтрансе РФ прошло совещание по данному вопросу.

Как заявил первый зампред правительства Якутии Джулустан Борисов, за счет создания моста предполагается увеличить объемы экспорта угольной продукции региона, а также сократить расстояние и стоимость перевозки. Реализация проекта позволит сократить расстояние перевозки почти на 2 тыс. км. Общая протяженность нового маршрута поставки угля в южную часть КНР составит 2,8 тыс. км железнодорожным транспортом. Тогда как традиционный мультимодальный путь через дальневосточные порты – 4,5 тыс км.

В настоящее время потребность в перевозках превышает возможности действующей инфраструктуры Восточного полигона, добавил чиновник.

«Через пункт пропуска Джалинда – Мохэ планируется дополнительно увеличить экспорт промышленной продукции: в текущем и следующем году до 2,4 млн т с ростом в 2033 г. до 18 млн т», – сообщил Д. Борисов.

Он выступил с предложением приступить к реализации I этапа проекта (возобновление перевозок через смешанный пункта пропуска Джалинда), для чего требуется инициировать передачу в аренду и в последующем в уставный капитал АО «АК «ЖДЯ» линию Сковородино – Рейново.

В Железных дорогах Якутии выразили готовность приступить к восстановлению этого участка железной дороги.

Источник: rzd-partner.ru, 19.02.2024

Строительство Мурманского транспортного узла планируется завершить в декабре – Белоусов

Строительство Мурманского транспортного узла (МТУ) должно быть полностью завершено в декабре текущего года без срыва сроков, говорится в сообщении на сайте правительства РФ по итогам совещания о ходе реализации данного проекта, которое провел первый вице-премьер Андрей Белоусов.

«Морской порт Лавна является стратегическим, сегодня его значение возрастает. Срыв обозначенного ответственным ведомством срока недопустим», – приводятся в сообщении слова Белоусова.

В частности, на совещании был поднят вопрос реализации проекта с учетом проведения строительных работ с опережением графика. ОАО «РЖД», Минтрансу и Минфину при участии Главгосэкспертизы поручено проработать данный вопрос.

Как сообщалось, железнодорожная инфраструктура к порту Лавна (ООО «Морской торговый порт Лавна») Мурманского транспортного узла была введена в эксплуатацию 15 декабря 2023 г. В тот же день порт принял первый состав с углем.

Глава ОАО «РЖД» Олег Белозёров отмечал, что мурманское направление востребовано у грузоотправителей «как прямой выход на Северный морской путь и напрямую в Мировой океан».

Порт Лавна является незамерзающим и глубоководным: у берега глубины достигают 15 метров, он может принимать крупнотоннажные суда. Ожидается, что с завершением строительства порт сможет принимать 18 млн тонн грузов в год.

Отмечается, что мажоритарным собственником ООО «Морской торговый порт Лавна» (оператор проекта строительства порта) с долей 70% является АО «Центр развития портовой инфраструктуры». АО «ХК «СДС-Уголь» и ГТЛК (концессионер проекта) владеют 25% и 5% соответственно.

Мурманский транспортный узел – крупнейший у северных берегов РФ, а Мурманский порт – самый северный из незамерзающих российских портов. В проект комплексного развития МТУ входит создание транспортной инфраструктуры на западном берегу Кольского залива, в том числе строительство угольного и нефтяного терминалов, развитие железнодорожной инфраструктуры, а также реконструкция угольного и строительство контейнерного терминалов на восточном берегу Кольского залива. Проект развития МТУ реализуется в рамках государственно-частного партнерства.

Источник: interfax.ru, 16.02.2024

Минск начал модернизацию своей части железной дороги, ведущей к портам Петербурга – Минтранс

Белоруссия приступила к модернизации своей части железной дороги, ведущей к портам Санкт-Петербурга с целью увеличения ее пропускной способности, ждет, что РФ начнет работы на своей стороне с марта, сообщил министр транспорта и коммуникаций республики Алексей Ляхнович.

Он отметил, что в настоящее время российские коллеги разрабатывают проектную документацию по работам на своей стороне и «планируют с марта месяца тоже запустить в работу этот объект».

Глава минтранса Белоруссии подчеркнул, что модернизация железной дороги позволит в последующие годы нарастить перевозку железнодорожным транспортом белорусских экспортных грузов для перевалки в портах

Санкт-Петербурга до примерно 20 млн тонн в год против запланированных в текущем году 12,5-13 млн тонн. «Но скорее всего, с 2027 г. (будет такой годовой объем перевозки), когда будет проведена модернизация на территории России», – сказал Ляхнович.

Источник: ria.ru, 18.02.2024

ЕС может заставить Германию разделить DB Cargo из-за убытков

Почти полумиллиардные убытки DB Cargo – оператора железнодорожных грузовых перевозок немецкой государственной железнодорожной корпорации Deutsche Bahn – ставят компанию под угрозу вынужденного разделения, сообщает Reuters со ссылкой на источники.

Убыток DB Cargo за прошлый год сократился к уровню 2022 года, но примерно в два раза превышает прогнозы аналитиков, пишет Reuters.

ЕК уже начала расследование, предположив, что ситуация, в которой правительство Германии вынуждено компенсировать убытки, чтобы обеспечить DB Cargo возможность продолжать работу, искажает конкуренцию на рынке. В начале прошлого года аналогичное расследование было инициировано в отношении Fret SNCF, грузового оператора французской государственной железнодорожной компании SNCF.

Правительство Германии ежегодно компенсирует убытки DB Cargo примерно на 300 млн евро.

В последние годы DB Cargo стремительно теряла долю рынка, и теперь компания контролирует уже менее половины рынка железнодорожных грузовых перевозок в Германии.

DB еще не опубликовала финансовый отчет по итогам 2023 года. За первое полугодие DB Cargo получила операционный убыток EBIT 195 млн евро. Это на 15% меньше, чем за аналогичный период годом ранее. Выручка оператора выросла на 9% в годовом сопоставлении на фоне дополнительных доходов от нового прибыльного бизнеса по обслуживанию перевозок военных грузов для Украины по правительственным контрактам.

Источник: infranews.ru, 15.02.2024

Европейский парламент пересматривает требования к трансъевропейской сети коридоров TEN-T

В качестве важного шага в направлении модернизации транспортной инфраструктуры Европы Комитет Европейского парламента по транспорту и туризму одобрил компромиссный текст по пересмотру нормативных требований в области развития сети трансъевропейских коридоров TEN-T. Это является подготовительным этапом для принятия на пленарном заседании Европейского парламента в преддверии предстоящих выборов в Европейский парламента, за которыми, как ожидается, последует одобрение министрами ЕС.

Принятие этого текста знаменует собой важный шаг на пути к обеспечению ясности в отношении развития инфраструктуры в течение следующих нескольких десятилетий. Однако, признавая этот прогресс, Европейская ассоциация грузовых железнодорожных перевозок (European Rail Freight Association, ERFA) подчеркивает необходимость постоянного внимания к основополагающим задачам для обеспечения эффективной реализации этих требований.

Плюсы и минусы

Одной из основных задач является введение четких параметров инфраструктуры для грузовых поездов. ERFA особенно приветствует положение, предусматривающее, что инфраструктура обеспечит обращение поездов длиной до 740 м с нагрузкой на ось 22,5 тонны. Поскольку более 50% железнодорожных грузов пересекают национальные границы, установление общеевропейских стандартов инфраструктуры и обеспечение последовательных исключений крайне важно для поддержания эксплуатационной совместимости и бесперебойного функционирования железнодорожной сети.

Более того, включение оперативных приоритетов в Регламент, направленное на упрощение пограничных процедур и повышение эффективности грузовых перевозок, также считается позитивным. Согласованный текст устанавливает основные цели, включая ограничение времени пребывания на границах в среднем до 25 минут и обеспечение того, чтобы по меньшей мере 75% грузовых поездов, пересекающих границы по Европейским транспортным коридорам, прибывали в пункты назначения вовремя или с минимальной задержкой. Эти меры призваны повысить качество управления инфраструктурой и способствовать повышению надежности логистики грузовых перевозок.

Однако ERFA выражает обеспокоенность по поводу положений, связанных с внедрением Европейской системы управления движением поездов (ERTMS). Согласованный текст в основном посвящен внедрению на путях,

упуская из виду важный аспект стратегии внедрения ERTMS на борту. Для обеспечения плавного перехода на ERTMS и постепенного отказа от систем класса В ERFA подчеркивает необходимость согласованной и удобной для бизнеса стратегии внедрения и финансирования бортовых систем ERTMS. Теперь на Европейскую комиссию ложится ответственность за устранение этого пробела в предстоящем законодательном цикле.

Источник: railfreight.com, 19.02.2024 (англ. яз.)

CER против стимулирования автомобильных перевозок Европарламентом

Сообщество европейских железных дорог и инфраструктурных компаний (CER) выступило против пересмотра Комитетом Европарламента по транспорту и туризму (TRAN) нормативов габаритов и массы автотранспортных средств (WDD) в сторону их увеличения. Это решение создаст предпочтительные условия для автомобильного транспорта и ограничит возможности мультимодальных перевозок. Расширение использования 48-футовых контейнеров также будет ограничивать долю железнодорожного транспорта в мультимодальных перевозках ввиду отсутствия подходящего подвижного состава.

CER акцентирует внимание на том, что железнодорожный транспорт в 9 раз эффективнее автомобильного по выбросам углекислого газа и в 7 раз – по потреблению энергоресурсов, которые Евросоюзу приходится в основном импортировать. Кроме того, один машинист локомотива заменяет до 40 водителей автомобилей, что важно в условиях дефицита рабочей силы.

Источник: zdmira.com, 16.02.2024

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Deutsche Bahn потратит 12 млрд евро до 2030 года на закупку поездов ICE

Немецкий перевозчик Deutsche Bahn не отказывается от своих планов по обновлению пассажирского подвижного состава. Так прокомментировали слухи о возможной экономии при расширении парка подвижного состава в пресс-службе компании. К 2030 году на закупки новых поездов будет

потрачено около 12 млрд евро, а средний возраст поездов ICE и Intercity, эксплуатируемых DB, сократится с 18 до 12 лет.

Сейчас завершается поставка последних из 137 поездов ICE 4 по контракту, подписанному DB с Siemens Mobility. Также немецкий концерн продолжает поставки 90 поездов ICE 3neo, заказанных DB в 2020-2023 годах. Кроме Siemens Mobility, заказ на производство поездов серии ICE выполняет Talgo: в 2019 и 2023 годах DB заказал у испанской компании 23 и 56 поездов модели ICE L соответственно. Ожидается, что к концу десятилетия парк ICE в собственности немецкого перевозчика вырастет до 450 составов.

Источник: techzd.ru, 13.02.2024

Siemens Mobility представит на рынок аренды поездов инновационную модель лизинга

В качестве шага, который может изменить региональный железнодорожный транспорт, Siemens Mobility запустила Smart Train Lease GmbH, дочернюю компанию, предлагающую гибкую аренду современных составных поездов на аккумуляторных батареях, водороде и электричестве (рис. 1).



Рис. 1. Поезд компании Smart Train Lease

Этот шаг направлен на удовлетворение растущего спроса на развитие парка подвижного состава для устойчивых перевозок. Это также даст операторам гибкость для расширения парка поездов без долгосрочных обязательств.

По словам генерального директора по подвижному составу Siemens Mobility Альбрехту Нойманну, переход к мобильности требует гибких и легкодоступных вариантов. Smart Train Lease удовлетворяет эту потребность с помощью экономичной, надежной и быстрой модели аренды стандартизированных региональных поездов. Это меняет правила игры для операторов, стремящихся внедрять устойчивые технологии и быстро реагировать на меняющийся спрос.

Переход от традиционной дизельной к альтернативным системам тяги сопряжен с трудностями. Для их преодоления, Smart Train Lease предоставит операторам возможность протестировать и внедрить экологически чистый подвижной состав без значительных первоначальных инвестиций. Поступая таким образом, они надеются раскрыть возможности, которые предоставляют такие системы тяги, как аккумуляторные батареи и водород.

Лизинг поездов, как правило, сопряжен с долгосрочными контрактами с ограничительными условиями. Smart Train Lease предлагает краткосрочный и среднесрочный лизинг отдельных поездов или небольшого парка. В частности, операторы не могли брать в лизинг современные региональные поезда с альтернативными видами тяги, однако Siemens надеется изменить это, предложив возможности аренды своей популярной модели Mireo.

Компания Smart Train Lease будет предлагать парк поездов Mireo, которые завоевали репутацию благодаря низким затратам на жизненный цикл и передовым технологиям. Компания также подтвердила, что все поезда будут оснащены Европейской системой управления поездами (ETCS) и PZB.

Источник: railtechnologymagazine.com, 15.02.2024 (англ. яз.)

Еврокомиссия запустила расследование против CRRC

В Европе стартовала кампания по ограничению демпинга со стороны китайской CRRC. Еврокомиссия (ЕК) проведет расследование в отношении CRRC Qingdao Sifang Locomotive на предмет «необоснованных иностранных субсидий».

Расследование ЕК связано с тендером по приобретению 20 двухтактных электровозов и их техническое обслуживание в течение 15 лет, запущенным болгарским министерством транспорта и коммуникаций в 2023 году. Стартовая цена контракта составляла 610 млн евро. Сообщалось, что заявки на конкурс подали две компании: испанская Talgo и CRRC Qingdao Sifang Locomotive, причем предложение второй было в два раза ниже по стоимости (310 млн евро против 622 млн евро).

В Еврокомиссии подчеркнули, что в связи с новыми нормами контроля иностранных инвестиций, вступившим в силу в ЕС в 2024 году, все зарубежные компании, имеющие дело с государственным субсидированием, обязаны уведомлять о своем участии в тендерах стоимостью выше 250 млн. В случае, если компания получала свыше 4 млн евро инвестиций от любого иностранного государства за последние три года, Еврокомиссия имеет право аннулировать результаты выигранного ею тендера.

В сообщении Еврокомиссии сказано, что она изучит, «получала ли компания CRRC Qingdao Sifang Locomotive Co необоснованные субсидии, которые могли позволить ей внести чрезмерно выгодное предложение по болгарскому тендеру»

Источник: techzd.ru, 19.02.2024

Европейский инвестиционный банк участвует в модернизации железных дорог Хорватии

Европейский инвестиционный банк (ЕИВ) и Министерство финансов Хорватии подписали крупнейшее в истории страны рамочное кредитное соглашение на сумму 900 млн евро, которое поддержит выполнение программы стоимостью 2,6 млрд евро по модернизации около 500 км региональных линий и приобретению подвижного состава. Первый транш в размере 400 млн евро обеспечит реновацию той части национальной сети, которая не входит в трансъевропейские коридоры, а потому не позволяет привлечь софинансирование из европейских фондов.

По условиям соглашения хорватские национальные операторы инфраструктуры HŽ Infrastruktura и пассажирских перевозок HŽ Putnički prijevoz получают право выполнять проекты модернизации инфраструктуры и закупок подвижного состава под надзором Министерства транспорта Хорватии. Финансовая поддержка ЕИВ поможет ускорить решение задач по декарбонизации и цифровизации транспортного сектора национальной экономики.

Источник: zdmira.com, 14.02.2024

Белозёров заявил, что РЖД получили положительный финансовый результат за 2023 год

Финансовый результат холдинга РЖД за 2023 год оказался положительным, заявил гендиректор компании Олег Белозёров в ходе заседания правления РЖД.

«Финансовый результат в 2023 году – положительный. Качество нашей работы оценивается в первую очередь выполнением общекорпоративных функциональных ключевых показателей эффективности, заданных советом директоров. По результатам 2023 года из 36 КПЭ в полном объеме выполнен

31. Целый ряд показателей заметно перевыполнен. Вместе с тем 5 показателей – в «красной зоне», – отметил Белозеров.

По его словам, в 2023 году сводная программа мероприятий по повышению операционной эффективности и оптимизации расходов компании выполнена в полном объеме с суммарным эффектом свыше 49 млрд рублей. Темп роста себестоимости перевозок в сопоставимых ценах снижен на 0,1 процентного пункта к целевому значению, установленному директивой правительства РФ.

«Компания продолжает практику использования новых инструментов привлечения финансирования. Мы впервые выпустили цифровой финансовый актив. Данная сделка стала крупнейшей в России», – добавил Белозёров.

Источник: tass.ru, 14.02.2024

Сценарии развития ж/д перевозок на фоне геополитики

Аналитики представили три сценария развития железнодорожной отрасли в 2024 году.

Завершение конфликта на Украине в 2024 году привело бы к росту погрузки на сети РЖД почти на 3%. Затягивание на несколько лет приведет к падению погрузки угля и замедлению роста остальной номенклатуры, считают аналитики.

Развитие рынка железнодорожных перевозок будет зависеть от продолжительности специальной военной операции на Украине, доступа российских экспортеров на зарубежные рынки и поставок импортных комплектующих операторам железнодорожной техники, считают в информационно-аналитическом Rollingstock Agency (RSA).

Аналитики агентства разработали три сценария развития рынка на ближайшие годы:

– негативный – будет реализован, если специальная военная операция на Украине завершится после 2025 года;

– базовый – острая фаза конфликта закончится в 2025 году

– позитивный – военные действия закончатся в 2024 году.

Данные следуют из отчета «Операторы грузовых вагонов: итоги 2023 года и прогнозы на 2024 год» RSA.

Негативный

В 2024 году погрузка на сети РЖД вырастет всего на 0,4%, до 1,237 млрд тонн. Ожидается падение погрузки каменного угля, на который давят снижение мировых цен, активность конкурентов и ужесточение барьеров входа на

внешние рынки, на 1%, до 346,8 млн тонн. С трендом согласны в Национальном рейтинговом агентстве (НРА): «Падение может достигнуть и 3-4% на фоне недогруза экспортного угля в южном и северо-западном направлениях», – полагает Сергей Гришунин, управляющий директор рейтинговой службы НРА. Основными потребителями угля в 2024-м останутся Китай, Индия, Турция, Южная Корея и Япония.

В связи с дефицитом провозной способности железной дороги оборот грузового вагона (показатель отражает среднее время от погрузки вагона до его следующей погрузки) вырос до 18,75 суток, снизилась скорость доставки грузов, что, в свою очередь, замедлило работу сети и потребовало поставки большего количества вагонов для выполнения такого же объема перевозок. «Дефицит наблюдается по всем видам вагонов: он может превышать 100 тыс. вагонов. При иных технологических условиях работы у нас мог наблюдаться профицит парка», – говорит Александр Поликарпов, управляющий партнер Rollingstock Agency. При негативном сценарии в RSA допускают замедление работы сети в 2024 году до 5% по отношению к 2023 году.

Несмотря на давление негативных факторов, по отдельным видам грузов ожидается рост: погрузка удобрений вырастет на 4,1%, до 66,4 млн тонн, зерна – на 5,2%, до 34,5 млн тонн. Погрузке минеральных удобрений будет способствовать увеличение портовых мощностей, развитие которых активизировалось после ограничения доступа к портам Прибалтики из-за санкций.

Базовый

Погрузка на сети РЖД в 2024-м составит 1,253 млрд тонн (+1,7% к 2023 году). Погрузка угля вырастет на 1,4%, до 355,2 млн тонн. Драйверами роста выступят удобрения (рост на 5,2%, до 67,1 млн тонн) и зерно (на 8,7%, до 35,7 млн тонн). Умеренный рост спроса на черные металлы на внутреннем рынке приведет к росту погрузки на 0,9%, до 68,4 млн тонн. В долгосрочной перспективе (до 2029 года) рост показателя будут стимулировать химические и минеральные удобрения и уголь. А вот зерно будет демонстрировать разнонаправленную динамику – в отдельные годы неблагоприятные погодные условия приведут к снижению сбора и перевозок зерновых.

С тенденциями прогноза соглашаются в Информационном центре операторов (ИЦО), больше склоняясь при этом к базовому сценарию. «Наш прогноз ближе к базовому, но чуть ниже него. Рост общей погрузки на 1,4%. Дальнейшего падения перевозок угля с тем же темпом, думаю, ожидать не стоит. Вряд ли будет и сильный прирост, поскольку на Восточном полигоне сохранятся большие ограничения, в том числе из-за строительно-ремонтных работ», – сообщил представитель ИЦО. По его словам, погрузка удобрений будет увеличиваться, как и перевозки зерна, однако темпы роста для

последнего снизятся относительно 2023 года. «Улучшения ситуации на сети вряд ли стоит ожидать, скорее вероятно небольшое ухудшение, рост оборота в пределах 3-5%», – добавили в ИЦО.

Представитель Российской ассоциации производителей удобрений (РАПУ) рассказал РБК, что в 2023 году заводы увеличили производство до рекордных 59,3 млн тонн. «За последние десять лет инвестиции в индустрию превысили 1,8 трлн руб., производство минеральных удобрений выросло в 1,5 раза», – отмечает он. В ближайшие пять лет в РАПУ ожидают рост объема выпуска продукции до 70 млн тонн при условии дальнейшего восстановления экспорта и развития внутреннего рынка, который для производителей приоритетен. Ключевыми направлениями экспортных поставок представитель ассоциации называет страны глобального Юга, в частности Индию и Бразилию, а также страны Африки, где доля российской продукции составляет 10%. Продолжаются поставки и в страны Западной и Южной Европы.

Позитивный

Как сообщили РБК в пресс-службе РЖД, в 2024-м холдинг планирует придерживаться показателя погрузки на уровне 1,265 млрд тонн. Такой прогноз близок к позитивному сценарию, который описали аналитики RSA: они ожидают увеличения погрузки по всем видам грузов в 2024 году на 2,9%, до 1,268 млрд тонн. Наиболее существенное увеличение ожидается по рынку зерна – за 2024 год погрузка вырастет на 10,4%, до 36,2 млн тонн. Химические и минеральные удобрения за счет развития портовых мощностей и внедрения новых технологий перевозки увеличатся на 6,3%, до 67,8 млн тонн. Погрузка угля за счет роста поставок в дружественные страны вырастет на 2,4%, до 358,7 млн тонн. Низкая база прошлого года и стимулирование со стороны государства приведут к росту погрузки лесных грузов на 5,3%, до 28,3 млн тонн.

Источник: company.rzd.ru, 19.02.2024

Создание ВСМ Москва – Санкт-Петербург оценивается почти в 2 трлн руб.

Еще около 150 млрд руб. потребуются на приобретение первой партии высокоскоростных электропоездов.

Проект отдадут в концессию.

Основные финансовые параметры проекта ВСМ Москва – Санкт-Петербург озвучены на совещании по вопросу создания высокоскоростной

магистрали, которое прошло при участии главы государства на предприятии «Уральские локомотивы» в Верхней Пышме.

Проект ВСМ предусматривает 2 участка строительства. Первый захватит основную протяженность выделенной магистрали – от Санкт-Петербурга до Зеленограда. Его стоимость оценивается в 1 трлн 755 млрд руб. Строительство предполагается осуществлять в рамках концессионного соглашения.

Второй участок – это создание выходов из Москвы. Его планируется осуществить в рамках инвестпрограммы РЖД. Их стоимость оценивается в 221,5 млрд руб. Собственно, эти работы идут (пока в рамках МЦД-3), монополия уже вложила 40 млрд руб.

При разработке концессионного участия было проанализировано 4 варианта и 8 сценариев, сообщил глава Минтранса РФ Виталий Савельев. В том числе рассматриваются возможности привлечения в реализацию проекта средств ФНБ. В первом сценарии выделяемая сумма из Фонда национального благосостояния может составить 580,6 млрд руб., во втором – 300 млрд, в третьем – без этих средств.

«Варианты за исключением базового по оценке нашей рабочей группы и НПФ «Газфонд» не реализуемы. Это обусловлено невозможностью привлечь заемное финансирование свыше 1,5 трлн руб. и сроком свыше 20 лет ввиду наличия лимита на одного заемщика и отсутствия достаточной ликвидности банковского сектора», – сказал министр.

В этой связи в качестве базового сценария принята следующая структура финансирования. 218,5 млрд руб. – это взносы в уставный капитал концессионера, 290 млрд – облигации НПФ «Газфонд», 903,8 млрд – привлекаемые кредитные средства Сбербанка, ВТБ, Газпромбанка, которые готовы участвовать в проекте.

Также потребуются совокупная поддержка государства в объеме 609 млрд руб. на период строительства работ по проекту, в том числе 580,6 млрд рублей за счет средств ФНБ под 3% годовых с полным возвратом к 2050 году.

Также понадобится федеральный грант в 28,5 млрд руб. на выкуп земельных участков и еще субсидии федерального бюджета в размере 299,4 млрд руб. в 2028–2038 годах на поддержку операционной деятельности концессионера на начальном этапе эксплуатации ВСМ.

Акционером концессионной компании выступит ООО «ВСМ две столицы», концедентом – Росжелдор.

С концессионным соглашением связан контракт на поставку подвижного состава.

«Мы предлагаем подписать заключение концессионного соглашения до конца апреля, потому что это создает предпосылки для заказа поезда. Без этого

мы не можем стартовать и заказывать поезд, который требует еще разработки и сертификации», – проинформировал В. Савельев.

На закупку подвижного состава требуется 148 млрд руб. Это позволит приобрести первую партию электропоездов в количестве 28 ед.

Подвижной состав планируется поставить в 2028 году. Но опытные образцы для сертификационных испытаний необходимо получить уже в 2026 году.

Над созданием высокоскоростного электропоезда будут работать «Уральские локомотивы» (входят в группу «Синара»). К этому процессу также планируется подключить ТМХ.

По словам президента РФ Владимира Путина, «Уральские локомотивы» успешно проектируют и производят современную железнодорожную технику, поэтому на мощностях завода уже может быть налажено серийное производство и высокоскоростных поездов.

«Подчеркну, это важнейший технологический проект для нашего машиностроения в целом. Поэтому уже сейчас нужно заниматься вопросами тесной кооперации, выстраивания эффективных производственных цепочек», – заявил он.

Создание ВСМ позволит почти вдвое сократить время в пути между Москвой и Санкт-Петербургом – до 2 часов 15 минут. Причем между Москвой и Тверью оно составит 39 минут, а между Санкт-Петербургом и Великим Новгородом – 29.

В 2019 году пассажиропоток по всем видам транспорта между Санкт-Петербургом и Москвой составил 32,3 млн человек. При вводе ВСМ в 2030 году прогнозируется его увеличение на 35%, до 43,4 млн, из которых на высокоскоростную магистраль придется 23 млн.

«Наша авиация предполагает потерю пассажиров на 14%: переход на ВСМ составит 3,2 млн пассажиров, что не является критическим. Высвобожденные самолеты будут перераспределены на другие направления», – сказал В. Савельев.

Источник: rzd-partner.ru, 16.02.2024

Перевозка пассажиров по железной дороге выросла на 6%

В начале года жители Казахстана стали чаще пользоваться услугами железной дороги. Поездами было перевезено 1,8 миллиона людей, что на 5,6% превышает показатель предыдущего января.

Общий пассажиропоток достиг 1,4 миллиарда пассажиро-километров – это на 3,4% больше, чем в январе прошлого года. По сообщению сайта energyprom.kz, больше всего пассажиров было зафиксировано в столице – 502,5 тысяч, что на 9,4% выше годового показателя. Актюбинская, Карагандинская, Мангистауская, и Кызылординская области также показали значительный рост. При этом, некоторые регионы, например Алматинская, Западно-Казахстанская, и Туркестанская области показали более скромные результаты.

По отношению к грузоперевозкам, в этом же периоде было отмечено снижение общего объема транспортировки грузов – до 31,8 миллиона тонн, что на 5,5% меньше, по сравнению с прошлым годом. Грузооборот уменьшился до 25,3 миллиарда тонно-километров, увеличив дефицит на 6,5% по сравнению с январем 2023 года. Ведущими по показателям грузоперевозок стали Актюбинская и Карагандинская области, в то время как в Алматинской, Западно-Казахстанской, и Туркестанской областях показатели были наименьшими.

Что касается стоимости услуг железнодорожного транспорта, то здесь отмечается рост на 10,7% по сравнению с прошлым годом. Примечательно, что стоимость проезда в пригородных поездах подскочила на 11,5%, а в купейных вагонах дальнего следования – на 8,8%. Плацкартные вагоны также подорожали, и билеты в них выросли в цене на 11,8%. При этом в Мангистауской области наблюдается самый значительный прирост стоимости транспортных услуг — на целых 33%. Среди регионов с наиболее высокими темпами роста цен также Восточно-Казахстанская область и Алматы, зафиксировав прирост на 24,9% и 24% соответственно. Более умеренный рост цен можно было наблюдать в Жетысуской области, где они увеличились всего на 0,3%. В то же время в Атырауской области и Шымкенте отмечено снижение стоимости железнодорожных услуг – на 2,3% и 1,7%.

В Акмолинской области стоимость билетов на пригородные поезда значительно возросла, показав рост на 53,5%. Стоимость поездок в купейных вагонах внутриреспубликанских поездов возросла наиболее заметно в Мангистауской области, достигнув 45,9%, в то время как стоимость плацкартных мест подскочила на 42% в Восточно-Казахстанской области.

Капиталовложения в основные активы железнодорожного грузотранспорта за январь–декабрь предыдущего года составили 239,2 миллиарда тенге, что в 2,4 раза превышает предыдущие значения. Главная доля финансирования была направлена на развитие Астаны – составляя 78,6% от общенационального объема (188 миллиардов тенге), с 19,8% инвестиций, направленных в Акмолинскую область. Остальные средства были распределены между восьмью регионами, при этом их доли были относительно малы.

Касательно инвестиций в железнодорожный пассажирский транспорт на междугородних маршрутах, здесь наблюдается прирост до 47,7 миллиардов тенге, что на 3,3% превышает прошлогодние показатели. Лидером по объему инвестиций вышла Северо-Казахстанская область с показателем в 28,5 миллиардов тенге, что составляет 59,8% от всей страны, а следом за ней идут Карагандинская (с удвоением годовых показателей по стоимости и 5 миллиардами тенге) и Жетысуская области (4,5 миллиарда тенге, снижение на 18,3%).

Источник: bizmedia.kz, 19.02.2024

ФПК в 2023 году увеличила чистую прибыль почти вдвое, до 21 млрд рублей

Чистая прибыль АО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК, «дочка» РЖД), занимающегося перевозками пассажиров и багажа в дальнем следовании, в 2023 году выросла в 1,9 раза, до 21 млрд рублей.

Согласно годовой отчетности компании по РСБУ, она осталась прибыльной второй год подряд – после получения чистого убытка в 33,6 млрд руб. и 5,4 млрд руб. за ковидный 2020 год и за 2021 год соответственно. Почти все 11 млрд руб. прибыли, полученной в 2022 году, были направлены на покрытие убытков прошлых лет.

Выручка АО «ФПК» за 2023 год составила около 316 млрд руб., увеличившись более чем на четверть. Аналогичной была динамика роста доходов непосредственно от перевозок пассажиров – за прошлый год они увеличились до 279 млрд руб. с 221 млрд руб. в позапрошлом.

Совокупный долг компании к концу 2023 года был на уровне около 105 млрд руб. (-2,5%). Долгосрочные обязательства сократились на 18,5%, до 33,9 млрд руб.; краткосрочные – выросли на 7,9%, до 70,9 млрд руб.

Согласно ранее опубликованным оперативным данным РЖД, в 2023 году на сети холдинга были перевезены в дальнем следовании 122 млн пассажиров, что было на 12,7% больше, чем в 2022 году, и на 4,7% больше, чем в доковидном 2019 году. По итогам прошлого года был превышен доковидный показатель и в части пассажирооборота перевозок в дальнем следовании.

Источник: interfax.ru, 19.02.2024

ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ

На БАМе в этом году модернизируют 23 объекта в границах ВСЖД

Здесь планируется построить 2 разъезда, 15 двухпутных вставок, уложить вторые пути на 4 перегонах. Работы по реконструкции затронут ст. Тайшет, Новая Чара.

Модернизация инфраструктуры позволяет поэтапно увеличивать пропускную способность магистрали, в том числе – в отношении грузопотока, следующего в направлении Дальнего Востока.

Согласно паспорту программы развития Восточного полигона, по итогам II этапа проекта пропускная способность линии Тайшет – Лена-Восточная будет по-прежнему составлять 77 пар поездов в сутки. В то же время за счет обеспечения сквозной технологии вождения грузовых составов повышенного веса (до 7100 т) провозная способность данного направления возрастет с 60 млн до 71 млн т в год.

В свою очередь пропускная способность участков Лена-Восточная – Таксимо, Таксимо – Новая Чара увеличится с 22 (с начала реализации II этапа) до 43 пар поездов, а провозная – с 19,7 млн до 52 млн т.

Источник: rzd-partner.ru, 19.02.2024

Белоусов назвал 2035 г. сроком увеличения мощностей Восточного полигона до 270 млн тонн

Увеличение провозной способности Восточного полигона, куда входят БАМ и Транссиб, до 270 млн тонн планируется не позднее 2035 года, сообщил первый вице-премьер РФ и глава совета директоров РЖД Андрей Белоусов на заседании правления компании по итогам 2023 года.

Представитель Белоусова в январе 2024 года сообщал, что рабочая группа, заседание которой провел первый вице-премьер РФ, одобрила согласованные предложения РЖД и грузоотправителей по допмероприятиям развития БАМа и Транссиба для увеличения провозной способности Восточного полигона до не менее 270 млн тонн. Срок там не назывался.

«В настоящее время определены параметры развития Восточного полигона до 210 млн тонн в 2030 году и до 270 млн тонн не позднее 2035 года. Планы развития Восточного полигона должны быть сформированы уже в следующем месяце», – сказал Белоусов на правлении РЖД.

РЖД реализуют второй этап развития Восточного полигона стоимостью 1,1 трлн рублей. Он рассчитан на период до 2024 года и предусматривает увеличение провозной способности до 180 млн тонн (в 2023 году – 173 млн тонн). РЖД ведут предпроектные работы и по третьему этапу, в рамках которого планируется увеличить провозную способность до 255 млн тонн.

Стоимость реализации третьего этапа развития Восточного полигона с увеличением провозной способности к 2032 году до 255 млн тонн оценивается в 2,7 трлн рублей, сообщил журналистам замминистра транспорта РФ Валентин Иванов.

РЖД ранее сообщали, что для достижения провозной способности Восточного полигона к 2032 году не менее 255 млн тонн в год необходимо также строительство новых инженерных сооружений: второго Кодарского тоннеля, второго Кузнецовского тоннеля, второго Северомуйского тоннеля и моста через реку Амур. Компания осенью 2023 года заключила договор о совместной реализации этих проектов с Газпромбанком и «Бамтоннельстрой-Мостом» («БТС-Мост»). Их стоимость оценивается в 600 млрд рублей.

Источник: Iprime.ru, 14.02.2024

Сбойка второго Дуссе-Алиньского тоннеля на БАМе начнется через несколько часов

Новый тоннель на БАМе в Хабаровском крае планируют запустить в конце 2024 – начале 2025 года.

Сбойка второго Дуссе-Алиньского тоннеля на Байкало-Амурской магистрали (БАМ) начнется в Хабаровском крае через два-три часа. Об этом сообщил глава региона Михаил Дегтярев во время церемонии открытия Всероссийского военно-исторического форума «История для будущего. Дальний Восток» (проходит в Хабаровске 20 и 21 февраля).

«Первооткрыватели и первостроители, активные молодые люди построили Комсомольск-на-Амуре, БАМ. Сегодня их внуки и сыновья прокладывают тихоокеанскую железную дорогу, строят порт Эльга и новые порты в Ванино и Советской гавани, и сегодня будет произведена сбойка второго Дуссе-Алиньского тоннеля на БАМе», – сказал Дегтярев.

Новый тоннель на БАМе строится по программе модернизации БАМ, в работах задействовано почти 600 человек и около 100 единиц техники. Строительство первого Дуссе-Алиньского тоннеля началось в 1939 г., однако достроить тоннель удалось лишь с возобновлением активного строительства магистрали в 1975 г., ввод в эксплуатацию состоялся 4 ноября 1982 года.

В настоящее время первый Дуссе-Алиньский тоннель значительно затрудняет движение по БАМу: из-за его устаревшей конструкции введены габаритные ограничения по перевозке грузов. Закрывать сооружение на реконструкцию не представлялось возможным, поэтому было принято решение о строительстве нового Дуссе-Алиньского тоннеля.

Источник: tass.ru, 20.02.2024

Дополнительная электрификация Восточного полигона не нужна

Третий этап Восточного полигона будет реализован на тепловозной тяге, поэтому дополнительная электрификация и строительство электроэнергетической инфраструктуры не требуется.

Однако считают целесообразным согласованные параметры третьего этапа Восточного полигона дополнить рядом мер. Во-первых, необходима верификация спроса на инфраструктуру со стороны производителей неугольных грузов и оценка их соответствия планам развития терминальных мощностей стивидоров Дальнего Востока; во-вторых, нужна синхронизация вывоза всех видов грузов с ключевыми параметрами третьего этапа Восточного полигона – при меньших объемах транспортировки неэнергетических грузов это позволит нарастить поставки угля. Нельзя забывать и о развитии Западно-Сибирской и Красноярской железных дорог по направлению Кузбасс-Тайшет, портов Хабаровского и Приморского краёв; и о строительстве на отдельных участках вторых путей.

Вместе с синхронизацией провозной способности БАМа и Транссиба с мощностями приморских и хабаровских портов это позволит поэтапно увеличить вывоз угольной продукции из Кузбасса на экспорт в восточном направлении к 2030 году до 80 млн тонн, к 2035 – до 110 млн тонн.

Минэнерго готовит предложение рассмотреть возможность пропуска порожних поездов в обход Северомуйского тоннеля и строительства второго моста через реку Амур.

Автор: Евгений Грабчак, заместитель директора департамента оперативного контроля и управления в электроэнергетике Министерства энергетики Российской Федерации. Из выступления на заседании комиссии Госсовета по направлению «Энергетика»

Источник: rzd-partner.ru, 16.02.2024

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

РЖД наращивает работу с Туркменией и Казахстаном для развития МТК Север-Юг

Как отметил посол РФ в Ашхабаде Иван Волынкин, благодаря совместным усилиям в 2023 году удалоськратно нарастить объем экспортных, импортных и транзитных перевозок.

Компания «Российские железные дороги» наращивает работу с туркменскими и казахстанскими партнерами для достижения максимальной эффективности восточной части международного транспортного коридора (МТК) Север-Юг. Об этом сообщил журналистам на брифинге посол РФ в Ашхабаде Иван Волынкин.

«Мы наблюдаем активизацию двустороннего сотрудничества по линии наших министерств и ведомств в области транспорта. В первую очередь речь идет о развитии восточной хорды международного транспортного коридора Север-Юг. Особую роль в этом сыграло железнодорожное сообщение. Российский холдинг «РЖД» наращивает взаимодействие с туркменскими и казахстанскими партнерами для достижения максимальной эффективности маршрута», – сказал он.

Волынкин отметил, что благодаря совместным усилиям в 2023 году удалоськратно нарастить объем экспортных, импортных и транзитных перевозок. По его словам, в настоящее время ведется дальнейшая работа по совершенствованию сквозной технологии грузопотоков, настройке электронного обмена данными на маршрутах, формированию конкурентоспособных тарифных условий и привлечению дополнительных объемов грузов через международные логистические компании. «Немаловажным для развития мультимодальных перевозок станет включение в цифровой реестр транспортно-логистических центров для МТК Север-Юг информации о возможностях международного морского порта Туркменбаши», – добавил дипломат.

Межправительственное соглашение о создании мультимодального транспортного коридора Север-Юг подписано Россией, Индией и Ираном в 2000 году. Позже состав участников расширился до 14. Туркмения объявила о присоединении к соглашению в 2023 году.

Цель проекта – привлечение транзита грузопотоков из Индии, Ирана и стран Персидского залива через российскую территорию в Европу. В сравнении с морским маршрутом через Суэцкий канал расстояние сокращается более чем

в два раза, что снижает сроки и стоимость перевозок. Сейчас проект объединяет несколько различных транспортных систем отдельных государств.

Источник: Advis.ru, 16.02.2024

В Астрахани заложили первые контейнеровозы

На заводе им. Ленина в Астрахани состоялась торжественная закладка первых двух судов проекта РСД-81 по заказу ГТЛК, сообщил губернатор Астраханской области Игорь Бабушки в своем Телеграм-канале.

«Пять лет назад мы восстановили здесь судостроительное направление, а в прошлом году объем производства вырос практически вдвое, – сказал он. – И этот заказ не единичный. Всего будет построена серия из десяти судов. Четыре из них – в ближайшие два года. Таким образом, верфь обеспечена работой на несколько лет вперед».

Он добавил, что современные универсальные суда смогут активно использоваться для перевозок по Каспию. Это будет способствовать росту грузооборота и развитию транспортного коридора «Север-Юг».

Основные технические характеристики сухогруза проекта RSD-81:

Ширина габаритная – 16,98 м

Высота борта – 6,8 м

Осадка проектная в реке – 3,6 м

Осадка по ЛГВЛ в море – 5,348 м

Вместимость – 385 TEU

Скорость хода в грузу при осадке 4,72 – 10 узлов.

Источник: seanews.ru, 15.02.2024

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА

Железная дорога свяжет Гвинею с глубоководным портом в Либерии

Правительство Либерии вступило в переговоры с компаниями High Power Exploration (HPX) и Guma Africa Group по развитию инфраструктуры транспортного коридора Liberty между Гвинеей и Либерией. В рамках проекта планируется, в первую очередь, связать грузовой железнодорожной линией Гвинею с глубоководным портом Дибиа в Либерии.

Рассчитанные на 30-дневный срок трехсторонние переговоры должны завершиться заключением рамочного соглашения по вопросам, связанным с проектированием, финансированием и строительством коридора, а также с передачей прав на его эксплуатацию. После завершения переговоров документ будет вынесен на утверждение в законодательный орган Либерии.

Проект создания коридора Liberty во многом обусловлен стремлением американской компании НРХ увеличить объем добычи высококачественной железной руды в регионе Лола на юго-востоке Гвинеи.

По данным НРХ, в создание инфраструктуры коридора Liberty необходимо инвестировать от 3 до 5 млрд долл. США.

В рамках проекта также предусматривается обновление существующей автомобильной дороги, включение в гидроэнергетическую сеть Кот-д'Ивуара ряда территорий Либерии и Гвинеи, а также развертывание оптоволоконной системы телекоммуникации.

Реализация проекта позволит не только стимулировать добычу полезных ископаемых в богатом минералами либерийском округе Нимба, но и будет способствовать развитию сельского хозяйства, промышленного производства, здравоохранения, образования, создавая при этом постоянные рабочие места и существенно улучшая качество жизни местного населения.

Источник: railjournal.com, 13.02.2024 (англ. яз.)

Объем грузовых железнодорожных перевозок в Эстонии сократился на 43%

В 2023 г. по железным дорогам Эстонии было перевезено 10,1 млн т грузов, что на 43% меньше, чем годом ранее. Грузооборот сократился с 1,287 млрд до 766,3 млн ткм.

До 7,2 млн т в 2023 г. снизился и объем внутренних грузовых железнодорожных перевозок, в то время как в 2021 и 2022 гг. он превышал 12 млн т. Одними из основных грузов, перевозимых внутри страны по железной дороге, являются горючие сланцы и сланцевое масло.

По данным Управления статистики Эстонии, объем транзитных грузовых перевозок по железной дороге начал снижаться еще в середине 2021 г., но более резким падение стало в 2022 г. Если в 2021 г. по территории Эстонии было перевезено 9,5 млн т транзитных грузов, то в 2022 г. их объем снизился до 3,8 млн т, а в 2023 г. упал до 2,1 млн т.

Вместо нефтепродуктов наибольшую долю транзита в Эстонии в настоящее время составляют металлические руды и другие грузы горнодобывающей промышленности, а также продукты питания.

Объем грузовых перевозок через морские порты Эстонии в 2023 г. упал на 10 млн т, или на 31%, до 23 млн т. Объем погрузки на суда снизился на 30% – с 19,9 млн до 13,9 млн т, объем выгрузки – на 3 %, с 13,3 млн до 9,1 млн т.

Источник: railfreight.com, 13.02.2024 (англ. яз.)

Грузоперевозки по жд между Россией и Евросоюзом, 2023

По данным Евростата, объем грузовых перевозок по железной дороге между Россией и Евросоюзом по итогам 2023 года составил 5,4 млн тонн на сумму 3,5 млрд евро, тогда как в 2022 году было перевезено 13,5 млн тонн (-60%) на сумму 8,7 млрд евро (-59,8%).

В том числе перевозки грузов по железной дороге из ЕС в РФ в отчетном периоде составили 115,8 тыс. тонн на сумму 277,9 млн евро, тогда как в 2022 году было 388,3 тыс. тонн (-70,2%) на сумму 1,25 млрд евро (-77,8%).

Меньше всего грузов по железной дороге в отчетном периоде Евросоюз отправил в РФ в декабре 2023 года (рис. 2) – всего 5,9 тыс. тонн, на 65,7% меньше, чем в декабре 2022 года, когда было отгружено 17,8 тыс. тонн. Самый большой объем из ЕС в РФ по железной дороге поступил в марте – 16 тыс. тонн (-25,9% относительно марта предыдущего года) .

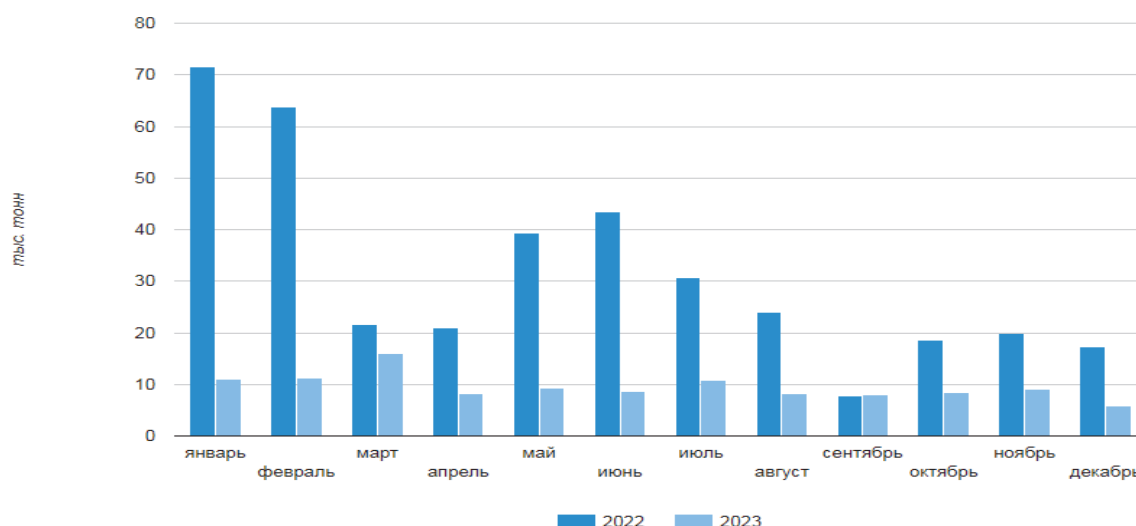


Рис. 2. Динамика объема грузовых перевозок по железной дороге из ЕС в РФ, 2023 год

Больше всего грузов по жд из ЕС в РФ в 2023 году отправили Латвия, Германия и Польша (рис. 3).

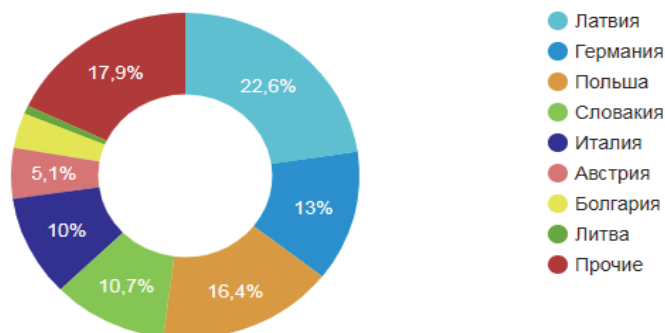


Рис. 3. Доли стран-экспортеров в грузоперевозках по железной дороге между РФ и ЕС, 2023г.

Латвия в отчетном периоде отправила в Россию по железной дороге 26,9 тыс. тонн грузов, тогда как годом ранее 34,5 тыс. тонн (-22%).

Германия в 2023 году отгрузила в РФ по железной дороге 15,4 тыс. тонн (-76% относительно 2022 года).

Польша по железной дороге экспортировала в РФ 19,5 тыс. тонн грузов, тогда как годом ранее 56,3 тыс. тонн (-65,3%).

Из России в Евросоюз в отчетном периоде по железной дороге было перевезено 5,3 млн тонн на сумму 3,2 млрд евро, тогда как годом ранее 13.1 млн тонн (-59,5%) на сумму 7,4 млрд евро (-56,6%).

Больше всего грузов по железной дороге в отчетном периоде Россия отправила в ЕС в марте – 529,7 тыс. тонн (-70,5% относительно марта 2022 года), меньше всего в июле – 313,9 тыс. тонн (-61,1%).

Больше всего грузов по железной дороге из РФ ушло в Латвию, Польшу и Литву (рис. 4).

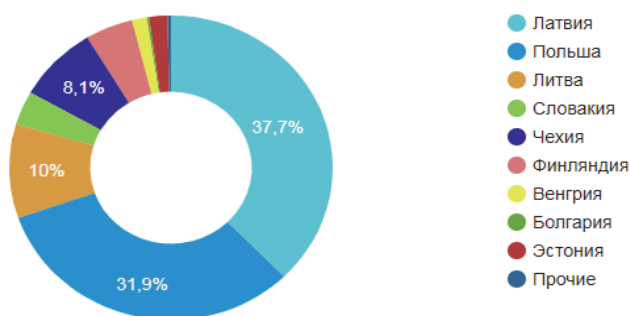


Рис. 4. Доли стран-импортеров в грузовых перевозках по железной дороге между РФ и ЕС

Латвия в отчетном периоде импортировала из РФ по железной дороге 2 млн тонн грузов, тогда как годом ранее 1,8 млн тонн (+9,5%).

Польша в 2023 по железной дороге получила из России почти 1,7 млн тонн (-66,9%).

Литва импортировала 531,9 тыс. тонн, тогда как годом ранее 1,4 млн тонн (-62,6%).

Источник: seanews.ru, 16.02.2024

РЖД в 2023 г. зафиксировали 36%-й рост объема перевозок с Китаем

Рост железнодорожных перевозок между Россией и Китаем в 2023 г. превысил прогнозы ОАО «РЖД» более чем в три раза.

«Более года назад, принимая плановые показатели на 2023 г., рост объема перевозок в сообщении с Китайской Народной Республикой на 10% мы рассматривали как оптимистическую оценку. Результаты превзошли все ожидания. По итогам 2023 года объем составил рекордный 161 млн тонн, что на 36% выше уровня 2022 г.», – заявил глава РЖД Олег Белозёров в ходе итогового за 2023 г. заседания правления.

По его словам, важную роль в этих перевозках сыграла работа погранпереходов. «Новый переход Нижнеленинское – Тунцзян перешел в стадию активной эксплуатации, по нему перевезено уже свыше 3 млн тонн», – подчеркнул он.

Как сообщалось, движение по железнодорожному мосту Нижнеленинское – Тунцзян было запущено в ноябре 2022 г.

Источник: interfax.ru, 14.02.2024

«РЖД Логистика» поставила мясо птицы в Китай

«РЖД Логистика» («дочка» РЖД) осуществила поставки мяса птицы в Китай из одного из крупнейших сельскохозяйственных холдингов России, сообщается в Telegram-канале РЖД.

«Компания «РЖД Логистика» организовала экспортную отправку в Китай мяса птицы для одного из крупнейших сельскохозяйственных холдингов России», – говорится в сообщении.

Компания также сообщила, что груз перевезли по схеме «от двери до двери». На первом этапе его доставили автотранспортом с завода-производителя в Ростовской области на станцию Чехов в Подмоскowie, а дальше мясо птицы в автономных рефконтейнерах «РЖД Логистики»

отправили по железной дороге до Чэнду (КНР), а оттуда на автомобилях – до пункта назначения в Шанхае.

«РЖД Логистика» занимается перевозкой, хранением и экспедированием груза, организацией цепей поставок, комплексным логистическим обслуживанием промышленных предприятий, а также перевозками мелких партий груза.

Источник: Iprime.ru, 19.02.2024

Белоруссия начала реконструкцию железнодорожного коридора до портов Петербурга

Белоруссия начала реконструкцию своей части железнодорожного коридора в направлении портов Санкт-Петербурга, сообщил министр транспорта и коммуникаций республики Алексей Ляхнович в эфире гостелеканала «Беларусь 1» в воскресенье.

«Самым популярным транспортным направлением остается коридор в сторону портов Санкт-Петербурга. (...) Потому что расстояние короче. Соответственно стоимость перевозки дешевле. Мы с российскими коллегами прорабатываем модернизацию железнодорожного коридора в сторону Санкт-Петербурга, чтобы была возможность в последующие годы также наращивать объемы», – сказал глава Минтранса, отметив, что «к модернизации железнодорожного коридора со своей стороны Беларусь уже приступила».

Он добавил, что «сейчас российские коллеги делают проект на своей территории и планируют приступить с марта».

«Это увеличит грузопоток. Если мы на этот год планируем именно в сторону Санкт-Петербурга железнодорожным транспортом перевезти 12,5-13 млн т грузов, то в последующие годы этот показатель увеличится», – сказал Ляхнович.

Глава белорусского Минтранса также сообщил, что в 2024 году будет проведена реконструкция автомобильного коридора в направлении Санкт-Петербурга. «Это наш коридор, который идет в сторону Санкт-Петербурга, автомобильная дорога Р46. Здесь два вида работ: реконструкция автомобильной дороги от Лепеля до Полоцка, дальше до границы с Российской Федерацией – капитальный ремонт», – уточнил Ляхнович.

Источник: interfax.ru, 19.02.2024

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

Минск ждет от Москвы ответа по проектам высокоскоростных ж/д магистралей

Минск ожидает от Москвы четкого ответа о порядке реализации проектов по строительству высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ) от Москвы до ряда городов в РФ и Белоруссии. Об этом сообщил журналистам белорусский посол в России Дмитрий Крутой, передает ТАСС.

«Пока есть политическая договоренность на уровне лидеров двух стран. Наш президент Белоруссии Александр Лукашенко дал согласие на этот проект. Он обсуждается уже не первый год. Экономические расчеты десятилетней, скажем так, давности, которые были на столе, поручено сейчас актуализировать. Мы ждем от российской стороны четкого ответа, будут ли эти проекты – магистрали от Москвы до Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, Адлера и Минска – реализовываться параллельно или последовательно. Тогда мы будем понимать сроки, свое место, скажем так, в этой очередности и потом будем делать финальные расчеты», – сказал он.

В четверг президент России Владимир Путин назвал реальным строительство высокоскоростных железнодорожных магистралей от Москвы до Рязани, Казани, Екатеринбурга, Адлера и Минска.

Источник: rzd-partner.ru, 16.02.2024

Надо сохранять перевозки в пригороде и удовлетворять спрос в дальнем следовании – Белоусов

Пригородные перевозки по железной дороге в России не должны сокращаться, а спрос на перевозки в поездах дальнего следования, особенно в условиях закрытия аэропортов юга, должен быть удовлетворен, сообщил первый вице-премьер РФ и глава совета директоров РЖД Андрей Белоусов 14 февраля на заседании правления компании по итогам 2023 года. Белоусов в ходе выступления назвал задачи РЖД на текущий год.

«Важнейшей социальной задачей компании остается обеспечение доступных и бесперебойных пассажирских перевозок. На сегодняшний день рекордное количество пассажиров использует железнодорожный транспорт. Необходимо продолжить предоставление этих услуг на самом высоком уровне, при этом пригородные перевозки не должны сокращаться, а спрос на перевозки

в дальнейшем следовании должен быть удовлетворен. Это особенно важно в условиях закрытия аэропортов юга России», – отметил Белоусов.

Он подчеркнул, что пассажиры и грузоотправители должны быть абсолютно уверены в надежности и безопасности железнодорожного транспорта.

«Сегодня эти вопросы требуют повышенного внимания. Как вы знаете, правительством РФ введена соответствующая тарифная надбавка. Отмечу, что учет указанных средств должен быть отдельным, а их использование – максимально эффективным», – добавил первый вице-премьер РФ.

Источник: Iprime.ru, 14.02.2024

РЖД обновят систему пассажирской навигации на вокзалах

РЖД обновят систему пассажирской навигации на российских вокзалах. Об этом холдинг сообщил в Telegram-канале по итогам выступления замглавы компании Ивана Колесникова на итоговом заседании правления РЖД.

«Обновим систему пассажирской навигации на российских вокзалах», – сказано в сообщении.

В компании отмечают, что новая навигация направлена на создание бесшовного информационного пространства на всем маршруте следования пассажира. В ней продумана эргономика всех устройств и упрощен доступ к интерактивным панелям. Также обновление информации будет централизованно – через единый информационный центр.

«Пилотный проект новой системы навигации планируется реализовать в этом году на железнодорожном вокзале в Нижнем Новгороде, а потом тиражировать на всю сеть российских железных дорог», – рассказал Колесников, слова которого приводятся в сообщении.

Источник: tass.ru, 14.02.2024

В РЖД сообщили о готовности железнодорожных вокзалов к работе в дни «Игр Будущего»

Железнодорожные вокзалы подготовлены к работе в дни «Игр Будущего», которые будут проходить в Казани, сообщается в официальном Telegram-канале РЖД.

«Железнодорожные вокзалы готовы к международному турниру, гарантируем гостям высокое качество обслуживания, комфорт и безопасность.

Чтобы создать хорошее настроение и атмосферу праздника, на Казанском, Ленинградском и Ярославском вокзалах Москвы, а также вокзале Казань-Восстание установили интерактивные площадки «Just Dance», – говорится в сообщении.

Отмечается, что до 5 марта желающие смогут попробовать себя в одной из дисциплин «Игр Будущего» и стать участниками танцевальной игры.

В дни игр к 20 ежедневным рейсам электропоездов между Казанью и аэропортом назначили восемь дополнительных, 3 марта будет девять дополнительных рейсов.

«Игры Будущего» – международный турнир в концепции фиджитал, сочетающий в себе элементы классического спорта, киберспорта и технологий. Соревнования пройдут в Казани с 21 февраля по 3 марта.

Источник: tass.ru, 16.02.2024

В Краснодаре утвердили границы зоны охраны привокзальной архитектуры

Управление госохраны объектов культурного наследия утвердили границы территории и зоны охраны архитектурного ансамбля на Привокзальной площади Краснодара, это: «Станция Краснодар-1» и памятники «Железнодорожный вокзал», «Автовокзал», «Управление Краснодарского отделения Северо-Кавказской Железной дороги». Об этом сообщила администрация края.

«Ансамбль зданий на Привокзальной площади является значимым градостроительным элементом исторического центра Краснодара. Утверждение границ территории и зон охраны, внесение этих сведений в Единый государственный реестр недвижимости и градостроительные документы обеспечат дальнейшее сохранение объекта культурного наследия», – сообщила пресс-служба края со ссылкой на заместителя губернатора края Романа Лузинова.

Разработку проектной документации по определению границ территории и зон охраны объекта культурного наследия провела специализированная организация. Уже сделаны необходимые исследования: изучение архивных документов, литературных источников, анализ окружающей застройки. Также определили территории, подлежащие особому градостроительному регулированию. Проект получил положительное заключение государственной историко-культурной экспертизы.

Ансамбль вокзалов «Станция Краснодар-1» создан по проекту архитекторов Алексея Душкина и Георгия Волошинова в середине 1950-х годов. В 1952 году был построен железнодорожный вокзал, в 1956 году возвели здание автовокзала. <...>

Источник: rbc.ru, 16.02.2024

В Калининграде в рамках проекта запустили экскурсии по главному вокзалу

Главный железнодорожный вокзал Калининграда – Южный – предложил жителям и гостям города экскурсионную программу, разработанную в рамках проекта «Вокзалы России», сообщается на официальном сайте Калининградской железной дороги – филиала РЖД.

«Разработку полуторачасовой экскурсионной программы, в ходе которой гости и жители янтарного края смогут познакомиться с историей и архитектурой одного из главных транспортных объектов Калининградской области, приурочили к двум датам в истории Южного вокзала – 95-летию со дня постройки и 75-летию с момента ввода в эксплуатацию после окончания Великой Отечественной войны», – говорится в сообщении. Сегодня вокзальный комплекс входит в число объектов культурного наследия регионального значения.

Экскурсия разработана Калининградской железной дорогой. Программа начинается на привокзальной площади, гид знакомит туристов с особенностями архитектурных и технологических решений, примененных в начале XX века при строительстве главного здания вокзала.

«Участники экскурсии посетят центральный и кассовый залы, пройдут по подземному тоннелю, откуда поднимутся на платформу №6», – отметили в пресс-службе. Туристы также узнают об истории развития железных дорог в регионе, особом значении их в период прибытия сюда, на новую российскую территорию в первые послевоенные годы переселенцев из республик, краев и областей бывшего Советского Союза.

В пресс-службе КЖД уточнили, что экскурсии проводятся два раза в неделю дважды в день. <...>

Проект «Вокзалы России», инициированный Дирекцией железнодорожных вокзалов в 2021 году, реализуется в 30 городах страны. За все время участниками познавательных мероприятий стали более 42 тыс. человек.

Источник: tass.ru, 14.02.2024

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Первый поезд Pesa для Ганы презентовали в Быдгоще

В польском Быдгоще состоялась презентация первого дизельного поезда для Ганы Regio 160 производства Pesa. На церемонии присутствовали замминистра инфраструктуры Польши Петра Мадобрака и президент Управления железных дорог Республики Гана Джон Питер Амеву.

Двухвагонные дизельные поезда стандартной колеи Regio 160 вмещают 226 пассажиров. Их максимальная конструкционная скорость – 120 км/ч, мощность двигателя – 780 кВт.

Всего по контракту 2022 года Pesa поставит в Гану 2 состава Regio 160, еще 10 могут быть заказаны по опциону. Новые поезда будут отправлены в Гану в марте 2024 года после завершения всех испытаний в Польше.

Поезда Pesa будут курсировать по однопутной линии протяженностью 96,7 км, соединяющей порт Tema с речным портом Мпакадан, открывшимся в 2022 году. Линия Tema-Мпакадан – первая фаза проекта железнодорожной сети Гана-Буркина-Фасо с колеей 1435 мм и протяженностью 1000 км.

Для компании Pesa поставка поездов в Гану – дебют на африканском рынке. До сих пор Pesa поставляла подвижной состав в основном в Восточную и Центральную Европу. В ноябре 2023 года правительство Польши объявило о намерении закупить у производителя более 100 высокоскоростных составов, стоимость которых составит 16-20 млрд злотых (3-4 млрд долл. США), а национальный оператор Чешские дороги (CD) реализовал опцион на заказ 30 дополнительных двухвагонных дизельных электропоездов RegioFox. Недавно Pesa также выиграла тендер на поставку 62 электропоездов для Румынских железных дорог, стоимость контракта составляет около 3 млрд злотых (672 млн евро).

Источник: techzd.ru, 13.02.2024

Wabtec модернизирует более 200 тепловозов железной дороги CSX

Компания Wabtec и североамериканская железная дорога первого класса CSX подписали соглашение о модернизации более 200 тепловозов серии AC4000 с применением цифровых технологий и инновационных технических решений. В период с 1994 по 2002 г. CSX закупила у компании GE более 600 локомотивов этой серии. В настоящее время локомотивостроительное подразделение GE входит в состав Wabtec.

Модернизация тепловозов с продлением срока их службы направлена на повышение надежности (на величину до 35 %), энергоэффективности и силы тяги (на величину до 14 %), а также на снижение вредных выбросов и расходов на техническое обслуживание. Она охватывает, в частности, комплекс мер по совершенствованию эксплуатируемых дизельных двигателей тепловозов, включая системы подготовки и подачи воздуха, а также впрыска топлива. Предусмотрено внедрение на локомотивах цифровых технологий, таких как система управления распределенной тягой LOCOTROL Expanded Architecture (LXA), которая позволяет сократить на величину до 8 % расход топлива и выбросы углекислого газа.

Тепловозы будут модернизировать на локомотивостроительных заводах Wabtec в США в период с 2024 по 2028 г. Ранее с Wabtec были подписаны контракты на модернизацию 260 локомотивов железной дороги CSX, которые уже в основном исполнены.

В последние годы железные дороги США сократили до минимума объем закупок новых локомотивов и сосредоточились на модернизации имеющихся парков. Так, в 2022 г. Wabtec подписала крупные контракты с железными дорогами первого класса Norfolk Southern и Union Pacific на модернизацию соответственно 330 и 600 тепловозов.

Источник: zdmira.com, 14.02.2024

Турция озвучила планы по обновлению подвижного состава до 2027 года

Турция: Национальный перевозчик TCDD планирует приобрести 95 электровозов и 20 тепловозов для магистральных перевозок, 7 аккумуляторных и один гибридный маневровый локомотив, 56 электропоездов, 49 пассажирских вагонов и путевую технику.

На эти цели заложено 73 млрд турецких лир (2,4 млрд долл), из которых 5 млрд лир (160 млн долл) подтверждены как субсидии министерства транспорта и инфраструктуры страны на 2024 год. Дополнительно в этом году выделено 8,5 млрд лир (275 млн долл) на модернизацию 1154 пассажирских и 2543 грузовых вагонов.

В Турции реализуется стратегия по развитию национального производства. С 2023 года государственная Türasaş выпускает региональные электропоезда E44000 собственной разработки. На их базе разрабатывается электропоезд для скорости в 225 км/ч.

Источник: rollingstockworld.ru, 16.02.2024

Numwag завершила испытания новой модели цистерны Spina

Тестирование вагона класса Zacens проводилось на испытательном кольце VUZ в Велиме.

Производитель сообщает, что новый подвижной состав предназначен для перевозки тяжелых нефтепродуктов, фенола, кислот, удобрений, расплавленной серы и других химических грузов. Конструкция рамы должна позволять легко собрать цистерну различных спецификаций и объемов от 40 до 75 м³ для конкретного груза. Компания рассчитывает начать передачу заказчикам первых вагонов Spina в начале 2025 года.

Numwag была основана в 2019 году и специализируется на выпуске цистерн, хопперов, фитинговых платформ и вагонных тележек. Производственная площадка компании расположена в Нимбурке. Весной 2023 года Numwag и один из крупнейших в Индии производителей грузовых вагонов Техмасо Rail создали совместное предприятие. Компании планируют организовать выпуск грузового подвижного состава на новой площадке в Калькутте со штатом 650 человек.

Источник: wagon-cargo.ru, 16.02.2024

Поезда Alstom для Норвегии оборудуют дверями и кондиционерами Wabtec

Компания Wabtec поставит системы отопления, вентиляции и кондиционирования воздуха, а также системы дверей для региональных поездов Coradia Nordic, которые компания Alstom строит по заказу норвежской госкомпании Norske tog (рис. 5).



Рис. 5. Поезд Coradia Nordic компании Alstom

Договор между Alstom и Norske tog предусматривает поставку до 200 поездов с первым твердым заказом 30 шестивагонных составов. Wabtec в первой половине 2024 г. начнет передавать для них 180 систем кондиционирования Green Air для пассажирских салонов и 60 – для кабин машиниста, а также 720 дверных систем с выдвижными площадками,

сокращающими зазор между дверями и пассажирскими платформами на станциях.

В инновационной системе кондиционирования Green Air, впервые представленной на выставке InnoTrans 2022 в Берлине, используется природный хладагент R290 с показателем GWP (потенциал глобального потепления), равным 0,02. По этому показателю хладагент R290 на несколько порядков превосходит синтетические хладагенты, обычно применяемые в системах кондиционирования.

Новые системы двустворчатых сдвижных дверей, которые поставит Wabtec для поездов Coradia Nordic, на 30 % компактнее и на 20 кг легче, чем системы предыдущего поколения. Они рассчитаны на надежную работу при низкой температуре окружающей среды и оборудованы бесконтактными детекторами пассажиров и других объектов в створе дверей.

Alstom начнет поставлять поезда Coradia Nordic в 2025 г. Они будут курсировать по пригородным и региональным маршрутам в окрестностях Осло

Источник: zdmira.com, 19.02.2024

Введены в эксплуатацию новые пригородные электропоезда Aventura компании Alstom



Рис. 6. Трехвагонные пригородные электропоезда серии 730 семейства Aventura, компании Alstom

West Midlands Railway (WMR) – оператор пассажирских перевозок в английском графстве Уэст-Мидлендс вводит в эксплуатацию трехвагонные пригородные электропоезда серии 730 семейства Aventura, построенные компанией Alstom на заводе в Дерби (графство Дербишир) (рис. 6). С февраля 2024 г. они курсируют между станциями Вулвергемптон, Бирмингем и Уолсалл, весной появятся в пригородном сообщении Cross City (Личфилд – Бирмингем – Реддитч – Бромсгров).

Поезда семейства Aventura (48 трехвагонных и 36 пятивагонных) приобретены в рамках инвестиционной программы WMR стоимостью 700 млн ф. ст. (около 820 млн евро), направленной на обновление парка подвижного состава и инфраструктуры. Поезда отвечают требованиям

доступности для граждан с ограниченной мобильностью, оснащены цифровыми информационными экранами, системой кондиционирования воздуха, розетками у кресел, предусмотрены свободный доступ к сети Wi-Fi и подогрев пола в салонах. Трехвагонный поезд, развивающий максимальную скорость 145 км/ч, рассчитан на 546 пассажиров, из которых 201 чел. может ехать сидя.

Новые поезда постепенно заменят устаревший подвижной состав: трехвагонные поезда класса 323 вместимостью 397 чел. и четырехвагонные класса 350, рассчитанные на перевозку 387 чел.

Источник: zdmira.com, 19.02.2024

Progress Rail поставит 54 тепловоза в Индонезию



Рис. 7. Тепловоз EMD GT38AC

Компания Progress Rail (входит в состав корпорации Caterpillar) заключила контракт с индонезийским государственным оператором PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) на поставку 54 грузовых тепловозов EMD GT38AC (рис. 7) колеи 1067 мм, которые планируется эксплуатировать в провинции Южная Суматра.

PT KAI уже располагает 91 локомотивом этой серии. Progress Rail поставляла их с 2011 г. Предыдущий контракт на приобретение 36 таких тепловозов был подписан в апреле 2020 г. Шестиосные тепловозы, получившие в Индонезии обозначение CC205, показали достаточно высокую надежность, экономичность, отличаются улучшенными экологическими характеристиками.

Локомотивы разработаны с учетом условий эксплуатации в странах Юго-Восточной Азии и Южной Африки. Их силовые установки рассчитаны на применение смесей с долей биотоплива до 35 %. Тепловозы оснащены 8-цилиндровыми дизелями EMD 710 и тяговым приводом переменного тока. Конструкция кузова и кабины машиниста обеспечивает улучшенный обзор.

Поставку новых локомотивов предполагается начать в 2025 г.

Источник: trains.com, 16.02.2024 (англ. яз.)

В Китае прекращено использование паровозов

В середине января, с окончанием работ на угольной шахте в провинции Синьцзян, прекращено использование паровозов в Китае. Страна была последней в мире, где применялись паровозы. В конце 1990-х годов в Китае всё ещё строились новые паровозы.

В течение многих лет фанаты железных дорог посещали Китай, чтобы увидеть в эксплуатации магистральные паровозы. Работа паровозов на магистрали «Цзин Пэн» железной дороги Цзитун-Тунляо во Внутренней Монголии закончилась в 2005 г. Эта линия протяженностью 945 км была открыта в 1995 г. и на ней применялись паровозы, поскольку в стране их было много в запасе. Линия «Цзин Пэн» была последним местом, где китайские паровозы QJ 2-10-2 использовались для грузовых и пассажирских перевозок на дальние расстояния; 4717 из них были построены с 1957 по 1988 г. Большинство из них были списаны, а 3 находятся в США: № QJ 6988 и QJ 7081 использовались на межштатной автомагистрали Айова, но в настоящее время выведены из эксплуатации, а QJ 7040 находится в Кентукки в ожидании капитального ремонта после выполнения пассажирских рейсов в период с 2008 по 2013 г.

После того как железная дорога Цзитун-Тунляо была переведена на дизельную тягу, паровозы продолжали широко использоваться, главным образом на угольных шахтах и сталелитейных заводах, по всему Китаю. Эти локомотивы, большинство из которых были SY 2-8-2 (1860, построенных в период с 1960 по 1999 г.) или JS 2-8-2, постепенно заменялись, в основном подержанными тепловозами, которых сейчас много, поскольку Китай за последние 20 лет вложил значительные средства в электрификацию ВСМ и магистралей. Эти паровозы находятся в США; они не эксплуатировались в Китае, т.к. были построены на заказ в 1989 г. Третий подобный паровоз был потерян в море по пути из Китая в США в 1991 г., когда судно, перевозившее его, было потоплено тайфуном.

На угольной шахте в Сандаолинге использовался парк паровозов класса JS 2-8-2, из которых в 2015 г. ежедневно эксплуатировалось более 20 единиц. 1916 локомотивов типа JS 2-8-2 были построены в период с 1957 по 1988 г. Один из них, JS 8419, был продан туристической железной дороге Boone & Scenic Valley в Айове, где недавно был проведен капитальный ремонт. Этот единственный образец паровоза такого типа за пределами Китая.

После того, как план по замене паровозов грузовиками был признан экономически нецелесообразным, в мае 2018 г. был продлен срок эксплуатации паровозов. Однако ожидалось, что карьер будет разработан в течение 3 лет и эксплуатация паровозов завершится в сентябре 2021 г. В итоге работа шахты и

эксплуатация паровозов продолжалась ещё более 2-х лет, но в гораздо меньших масштабах, чем 10 или более лет назад.

К началу 2020-х годов для ежедневной работы в самой большой шахте использовались 3 из 4 паровоза класса JS 2-8-2. Ещё 6 паровозов использовались до пандемии для маневровых работ.

Небольшой парк шестиосных тепловозов заменил оставшийся паровой парк. В течение многих лет использование тепловозов на некоторых участках было запрещено из-за высоких осевых нагрузок, но новые локомотивы класса HXN5B, поставленные в конце 2022 г., достаточно легкие, чтобы избежать повреждения пути.

За последние несколько месяцев использовались только 3 паровоза. №JS8314 использовался до 26 ноября 2023 г., когда большой грузовик врезался в него на переезде, серьезно повредив тендер. После получения разрешения на использование новых тепловозов HXN5B в конце декабря 2023 г. паровоз №JS8366 был выведен из эксплуатации, оставив единственным действующим паровозом № JS8089 (рис. 8). Он был выведен из эксплуатации 15 января, а перед этим занимался перевозкой открытых контейнеров с углём.



Рис. 8. Последний паровоз Sandaoling JS8089 с контейнерами с углём

Возможно в Северной Корее также может использоваться паровая тяга, однако в связи с закрытостью страны документально подтвердить это сложно.

Источник: trains.com, 17.02.2024 (англ. яз.)

Качественное обновление и обеспечение надежности: задачи и планы РЖД по подвижному составу на 2024 год

В ходе итогового заседании правления РЖД руководство компании выразило серьезную озабоченность вопросами обеспечения надежности техники, в частности тягового подвижного состава:

«Восстановление параметров надежности локомотива происходит на локомотиворемонтных заводах. Поэтому на 2024 год запланировано

выполнение капитальных и средних ремонтов по всем источникам в количестве 3484 секций», – сообщил заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Пегов.

«Назрел вопрос расширения производственных мощностей предприятий – производителей локомотивов. Возможности производств в ряде случаев являются сдерживающим фактором качественного обновления парка, создания новых образцов. Стоит вопрос по расширению производственных мощностей, нам совместно с партнерами в текущем году следует сформировать согласованные предложения в Правительство РФ», – заявил генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозёров.

На заседании также были озвучены цифры по обновлению подвижного состава. В 2024 году холдинг закупит:

- 290 электровозов;
- 259 тепловозов;
- 550 пассажирских вагонов для поездов дальнего следования;
- 235 пассажирских вагонов пригородных поездов производства ТМХ;
- 103 пассажирских вагонов поездов «Финист» производства СТМ.

Источник: techzd.ru, 15.02.2024

До 60% нарастить отправку на восток в инновационных вагонах вряд ли удастся

Именно такой план намечен на 2024 г. А достичь 100-процентного заполнения в ближайшей перспективе вовсе нереально. Такие данные приводятся в исследовании «Ставки и грузовые вагоны».

В 2023 г. некоторый ажиотаж в части спроса на подвижной состав с нагрузкой на ось 25 тс подогревался за счет пожеланий перевозчика довести до 100% отправки на восток именно в таких вагонах. Они были поддержаны декларациями на правительственном уровне. Однако реальность такова, что в 2022 г. доля полувагонов повышенной грузоподъемности на Восточном полигоне составляла 45%. По оценкам, в 2023 г. она достигла 50%. Ориентир на 2024 год – 60%. Но пока он представляется труднодостижимым.

Дело в том, что на данный момент лишь у отдельных операторов доля полувагонов с нагрузкой на ось 25 тс достигает в общем парке полувагонов 70%. Например, у НТК. У остальных эта доля, как правило, значительно ниже.

При этом сложно вытеснить небольших игроков с Восточного полигона, поскольку у них своя ниша – повагонные отправки и обслуживание перевозок небольшими партиями. Крупным игрокам интересны в основном угольные

маршруты. Вот здесь доля полувагонов может быть достаточно высокой. При этом тяжеловесные составы не получается пропускать следом друг за другом из-за перегрузок инфраструктуры. Между ними приходится пропускать облегченные поезда – скажем, контейнерные. Их обычно ведут в режиме виртуальной сцепки, по двое. А в последнее время появилась практика виртуальной сцепки 5 составов: двух контейнерных и трех порожних. При подобном раскладе интерес к использованию вагонов с нагрузкой на ось 25 тс у операторов, безусловно, имеется. Но достичь заполнения поездов на 100% в ближайшей перспективе на востоке нереально.

Подробный анализ спроса на вагоны, ставок операторов, рынка производства и ремонта подвижного состава содержится в исследовании «Ставки и грузовые вагоны», выпуски которого выходят ежемесячно и с января 2024 г. выкладываются в web-формате на сайте.

С августа 2023 г. в исследовании сформирован новый раздел – «Ставки предоставления вагонов в зависимости от маршрута направления для повагонных отправок».

Источник: rzd-partner.ru, 16.02.2024

Технологию «виртуальной сцепки» планируется распространить на БАМ и Урало-Сибирский полигон

Об этом сообщается на сайте ОПЖТ со ссылкой на гендиректора ООО «АВП Технология» Дмитрия Райдугина.

По его словам, актуальной задачей является оборудование системой ИСАВП-РТ-М (модернизированной интеллектуальной системой автоматизированного вождения поездов с распределенной тягой) новых серий локомотивов. Пока что такая аппаратура установлена на электровозах 3ЭС5К «Ермак», обеспечивающих перевозки на Восточном полигоне. Сейчас речь идет о локомотивах 2ЭС6, работающих на примыкающем к нему Урало-Сибирском полигоне.

«Для установки системы ИСАВП-РТ-М на электровоз 2ЭС6 на данный момент с положительным результатом проведены типовые испытания системы, что открывает возможность массового внедрения данной системы на подвижной состав», – рассказал Д. Райдугин.

Как сообщил замглавы ОАО «РЖД» Михаил Глазков, по итогам 2023 года количество поездов, пропущенных посредством «виртуальной сцепки» (ВСЦ), выросло почти в 3 раза (в 2022 году с ВСЦ был организован пропуск

12,2 тыс. поездов). Полигон использования технологии сегодня – от Мариинска (Кемеровская область) до портов Приморья.

Как проинформировал Д. Райдугин, в дальнейших планах – начать опытную эксплуатацию системы ИСАВП-РТ-М на магистральных тепловозах 3ТЭ28 и 3ТЭ25К2М, работающих на БАМе.

ВСЦ может быть тиражирована и на пассажирское движение. «В связи с недостаточной пропускной способностью на полигоне Север-Юг планируется разработка системы, которая позволит применять технологию «виртуальной сцепки» на пассажирских поездах. В дальнейшем станет возможно водить по этой технологии смешанные сцепки из пассажирских и грузовых поездов на Восточном полигоне», – уточнил гендиректор ООО «АВП Технология».

Источник: rzd-partner.ru, 15.02.2024

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Германия: охотники за металлом вредят работе железной дороги и пассажирам

Немецкая железная дорога (Deutsche Bahn) борется с последствиями кражи металла: в прошлом 2023 году воры совершили около 450 краж металла, что немного больше, чем в предыдущем 2022 году. Эти действия оказали негативные последствия для пассажиров железной дороги.

Однако в долгосрочном сравнении количество случаев резко сократилось примерно на 90%, сообщил представитель Deutsche Bahn немецкому информационному агентству в Штутгарте. В 2013 году было зафиксировано 3200 случаев.

Задержки и отмена поездов

Железная дорога за последние годы сильно изменилась. «Там, где это возможно, используются альтернативные материалы, существующие объекты и строительные площадки технически защищены и лучше охраняются», – сказал представитель Deutsche Bahn.

Железная дорога также тесно сотрудничает с Федеральной полицией. Похитителей металла регулярно ловят на месте преступления. Однако «тотальное наблюдение» за железнодорожной сетью Германии протяженностью около 34000 км невозможно. Железная дорога предупреждает о последствиях кражи металла.

Если нарушается технология контроля и безопасности, поезда отменяются или прибывают в пункт назначения с опозданием, строительные площадки страдают от краж и задерживают завершение работ.

В прошлом 2023 году кража цветного металла нанесла материальный ущерб на общую сумму около 7 миллионов евро по всей Германии.

Похитители металла недавно стали причиной отмены и задержек на центральной железнодорожной линии между Франкфуртом и юго-западом страны. Кража была обнаружена утром на линии между центральным вокзалом Мангейма в Баден-Вюртемберге и Лампертхаймом в Гессене. Незадолго до Рождества воры уже совершили кражу на этом же участке пути и на несколько дней прервали движение поездов.

Печальный рекорд для Deutsche Bahn: из-за задержек в прошлом 2023 году ей пришлось выплатить пассажирам больше компенсаций, чем когда-либо за всю историю компании: почти 133 миллиона евро.

Источник: dzen.ru, 18.02.2024

NTSB расследует гибель работника железной дороги в Огайо (США)

Национальный совет по безопасности на транспорте США (NTSB) опубликовал предварительную информацию о гибели работника Ohio Central Railroad (принадлежит Genesee & Wyoming).

15 января 2024 г. работник по обслуживанию сигнализации железной дороги Ohio Central Railroad был найден мертвым локомотивной бригадой грузового поезда железной дороги II класса Wheeling&Lake Erie около 5:30 утра на главном пути железной дороги Columbus and Ohio River Railroad.

Согласно отчету, машинист поезда 218-15 увидел, что между рельсами лежит человек и включил экстренное торможение, однако дистанции для торможения было недостаточно и поезд проехал над ним не задев его. Машинист обнаружил тело между 5 и 6 вагонами. Следователи NTSB установили, что было ещё темно, температура воздуха составляла -13°C, а также присутствовал легкий туман.

Поезд 218-15 состоял из 5 головных локомотивов и 31 грузового вагона. Локомотивная бригада включала 2 человек. По сообщению NTSB, 14 января около 16:19, диспетчер отправил специалиста по обслуживанию сигнального оборудования для устранения неисправности в районе железнодорожного переезда на Нью-Рамли-роуд. Согласно отчету, это было последнее общение между диспетчером и погибшим сотрудником. По предварительным данным, сотрудник прибыл на место и начал производить ремонтные работы примерно в

500 метрах к востоку от железнодорожного переезда. Поезд 218-15 был первым, кто проследовал через этот участок с момента начала работ специалистом Ohio Central Railroad.

Расследование продолжается и теперь внимание будет направлено на практику диспетчерской связи Genesee&Wyoming, мерах безопасности и программах по борьбе с наркотиками и алкоголем внутри компании.

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

Ужесточение наказаний за ДТП с поездами может оказаться эффективным

РЖД заинтересованы во внесении изменений в Кодекс РФ об административных правонарушениях, в ст. 12.10 КоАП. Так, за нарушение водителями автомобилей по КоАП: пересечение пути вне железнодорожного переезда, выезд на него при закрытом или закрывающемся шлагбауме/запрещающем сигнале светофора или дежурного, остановку или стоянку на переезде либо проезд через нерегулируемый переезд в случае приближения поезда – холдинг предлагает увеличить минимальный срок лишения прав до шести месяцев, максимальный – до одного года (сейчас – штраф 5000 рублей или лишение прав на 3–6 мес.). При повторном нарушении – до двух лет (сейчас – год).

Также предлагается ввести уголовную ответственность за столкновение автомобиля с поездом вне зависимости от тяжести последствий. За такое ДТП можно будет получить наказание вплоть до лишения свободы на срок до двух лет.

Нарушения правил проезда ж/д переездов остаются одной из основных причин трагических ДТП, приводящих к гибели и травмам людей. По мнению адвоката, члена адвокатской палаты города Москвы Виктора Камалдинова, предлагаемые компанией меры по ужесточению наказаний за нарушения правил проезда ж/д переездов представляются оправданными.

«Нынешние санкции, предусматривающие лишение прав на срок от 3 до 6 месяцев, недостаточно эффективны для сдерживания нарушителей. В случае принятия мер это позволит повысить уровень ответственности водителей и снизить количество подобных нарушений. Ужесточение наказаний за нарушения правил может оказаться эффективным в плане профилактики таких нарушений – водители, зная о суровых последствиях, будут более внимательны и осторожны. Кроме того, введение уголовной ответственности будет оказывать дополнительное сдерживающее воздействие на нарушителей, –

говорит эксперт. – В дополнение к ужесточению наказаний для повышения безопасности на ж/д переездах необходимо также проводить регулярные проверки их технического состояния, устанавливать дополнительные средства предупреждения и защиты».

Источник: rzd-partner.ru, 16.02.2024

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

Alstom поднимает зарплату своим работникам в Мексике

При посредничестве Министерства труда и социальной защиты Мексики (STPS) было достигнуто соглашение о пересмотре заработной платы между железнодорожной компанией Alstom и Секцией 200 Национального союза работников горнодобывающей промышленности, металлургии и аналогичных отраслей Мексиканской Республики, базирующейся в Сьюдад-Саагуне, Идальго.

Соглашение было ратифицировано 14 февраля. В нем, среди прочих льгот, было принято повышение заработной платы на 7%.

Представитель Alstom подчеркнул, что важность диалога заключается в том, что он ведет к улучшению как для работников, так и для компаний. «Трудовые права защищаются для улучшения условий жизни, а также для содействия экономической деятельности», – добавил он.

Он признал готовность как компании, так и профсоюза к диалогу и решению проблем как бизнеса, так и работников в рамках «социального диалога», который позволил достичь прогресса и найти решение, отраженное в этом соглашении.

Источник: railwaypro.com, 14.02.2024 (англ. яз.)

Машинисты поездов, обслуживающих перевозки железной руды в Западной Австралии, проводят первую за почти 20 лет забастовку

В штате Западная Австралия сотни машинистов поездов корпорации ВНР проведут на этой неделе первую за почти 20 лет забастовку, сообщает австралийское издание Financial Review.

Забастовка остановит доставку предназначенной на экспорт руды ВНР в порт Хедленд, крупнейший в мире порт, откуда осуществляется экспорт добываемой в регионе Пилбара руды. Одновременно в штате проходит

забастовка сотрудников компании Qantas, организующей доставку работников горнодобывающих компаний Западной Австралии на шахты в Пилбаре.

Завтрашняя забастовка станет первой с 2008 года защищенной акцией протеста, т.е. легальной и проводимой в соответствии с требованиями принятого в 2009 году закона Австралии о справедливых трудовых отношениях, в железорудной индустрии Пилбары, которая характеризуется низкой профсоюзной активностью. Акция проводится в рамках переговорной кампании по условиям нового коллективного договора работников, занятых в железнодорожных операциях ВНР – машинистов и маневровых рабочих. Предыдущее соглашение действовало с 2014 года, оно определяло условия труда около 580 работников корпорации.

Источник: infranews.ru, 15.02.2024

Во Франции пройдет забастовка работников SNCF

В SNCF, государственной железнодорожной компании Франции, началась забастовка, и профсоюзные активисты говорят, что протестные настроения очень сильны.

«Мобилизация очень сильна. Руководство не приветствовало нас и не пыталось вести переговоры до последнего момента и выбрало социальную конфронтацию. Забастовка – это конституционное право, это инструмент, и я напоминаю вам, что железнодорожники потеряют деньги, когда прекратят работу. Для нас цель – не причинять неудобства людям. Это просто требование признания, лучшего распределения доходов внутри SNCF», – заявил Жюльен Трокказ, федеральный секретарь Sud-Rail.

Компании CGT и Sud-Rail уведомили о проведении забастовки в выходные дни во время школьных каникул, когда на железнодорожных станциях ожидается более миллиона пассажиров.

Билетные контролеры SNCF возобновили коллективный спор, начавшийся в декабре 2022 г. Национальный коллектив агентов по обслуживанию коммерческих поездов убедил профсоюз компании Sud-Rail подать уведомление о забастовке. Остановка работы повлияет на отъезд студентов на каникулы в зоне А (Пуатье, Бордо, Лимож, Клермон-Ферран, Лион, Гренобль, Дижон, Безансон) и на выходные в середине каникул в зоне С (Версаль, Париж, Кретей, Тулуза и Монпелье).

Основным требованием протестующих является признание профессиональной важности работы билетного контролера, при этом ежемесячные премии в размере не менее 500 евро должны учитываться при

определении пенсий. Контролеры SNCF также недовольны временем и условиями работы. Руководство SNCF не сдержало своих предыдущих обещаний в этом отношении.

Ранее председатель и генеральный директор SNCF Жан-Пьер Фаранду призвал членов профсоюза прекратить забастовку. «Мы увеличим наем и заработную плату, мы предлагаем платформу для социального продвижения, и я не понимаю, почему вместо этого должны создаваться помехи для французов, которые хотят поехать в отпуск. Я призываю бастующих подумать. Мы готовы обсудить все требования, но в спокойной обстановке», – сказал глава SNCF.

Источник: railwaypro.com, 16.02.2024 (англ. яз.)

Ветераны-строители БАМа передали эстафету Российским студенческим отрядам

В День Российских студенческих отрядов 17 февраля на Ярославском вокзале стартовал комплекс юбилейных мероприятий, посвященных 50-летию со дня начала строительства Байкало-Амурской магистрали (БАМ). Об этом сообщили в пресс-службе Российских студенческих отрядов. На мероприятии с участием Михаила Киселева, первого заместителя председателя Комитета Госдумы по молодежной политике, Председателя Правления Российских студенческих отрядов и Олега Белозёрова, генерального директора – Председателя Правления ОАО «РЖД» встретились два поколения строителей БАМа: кто начинал эту стройку в 1974 году и современные участники строительства из числа студенческих отрядов. Место встречи выбрано неслучайно, именно с Ярославского железнодорожного вокзала 27 апреля 1974 года отправился первый Всесоюзный комсомольский строительный отряд имени XVII съезда ВЛКСМ на строительство БАМа.

<...>

В рамках встречи поколений состоялась торжественная передача знамени от ветеранов БАМа действующим участникам Всероссийского трудового проекта «БАМ 2.0». Первые отряды приступят к работе 10 апреля 2024 года, на максимальные обороты стройка выйдет 15 июня. С 20 февраля планируется старт программы подготовки студенческих отрядов по рабочим специальностям, востребованным на проекте. Уже обучено более 2 тыс. студентов, а всего для работы на объектах планируется привлечь более 3,2 тыс. участников Российских студенческих отрядов. <...>

В 2024 году студенческие отряды отмечают 65-летний юбилей с момента зарождения движения и 20-летие с начала современной истории. В честь этих

событий по всей стране запланировано проведение более 100 мероприятий, которые объединят более 1 млн человек. За 65 лет существования движения школу студенческих отрядов прошли более 20 млн человек.

Источник: tass.ru, 19.02.2024

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Российская система Solvo.TOS обработала свыше 1,2 млн контейнеров в России и СНГ за 2023 год

Свыше 1,2 млн контейнеров общим объемом более 2,8 млн TEU обработала российская система Solvo.TOS на морских и сухих терминалах РФ и стран СНГ в 2023 году.

Отметим, что грузообороты на российских железнодорожных контейнерных терминалах в 2023 году показывали рост, также как и в странах СНГ, где железнодорожная логистика последние годы активно развивается. Среди клиентов «СОЛВО» – компании Казахстана, Узбекистана и других стран ближнего зарубежья.

Алгоритмы системы Solvo.TOS для обработки контейнерных грузов включают правила и стратегии, вероятностную оценку событий и прогнозирование. Это позволяет эффективно автоматизировать работу с контейнерами на терминале, в результате чего задачи по обработке разных типов грузового транспорта выполняются быстрее, а расходы терминала по направлению обработки контейнеров снижаются на 15 – 20%. Если же принять в расчет весь функционал системы, то экономия в результате автоматизации становится еще выше, а эффективность всего терминала повышается до 40 – 50%.

При любых перемещениях контейнеров по территории терминала Solvo.TOS использует правила и стратегии, обеспечивающие эффективное планирование работ с этим типом грузов и наиболее оптимальное размещение контейнеров в зоне хранения. Пользователь системы, в свою очередь, может создавать новые правила и приостанавливать действия уже существующих. Депо порожних контейнеров – так же под контролем Solvo.TOS, осуществляющей автоматизированный учет, хранение и подбор контейнеров (в том числе безномерных) в соответствии с требованиями клиентов терминала.

Вероятностная оценка событий и прогнозирование помогают оптимизировать многие процессы (например, повлиять на сокращение штивок).

На основе анализа система назначает место размещения каждого контейнера, ориентируясь на сроки его ближайшей отправки, информацию о получателе груза и другие параметры. Также система оптимизирует маршруты передвижения погрузочно-разгрузочной техники, что сокращает ее порожний пробег. Автоматически формируются работы для персонала и техники на перемещение, погрузку, выгрузку контейнера. Задания на перемещения распределяются между доступной техникой так, чтобы минимизировать стоимость операции.

Интеграция Solvo.TOS с автоматизированной системой «ЭТРАН» ускоряет обработку грузов и подготовку документов, а также позволяет отслеживать дислокацию вагонов в пути следования. Функционал TOS дает возможность составлять расписание обработки ускоренных контейнерных поездов, планировать погрузку контейнеров на вагоны в автоматическом и ручном режимах по многим параметрам с учетом технических условий (ТУ/МТУ, остаточного пробега, сроков деповского ремонта и пр.) и выполнять большое количество других операций в режиме реального времени.

Источник: rzd-partner.ru, 16.02.2024

РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ

Дептранс Калифорнии и Транспортное агентство штата заключили контракт со Stadler на поставку 6 дополнительных водородных поездов

Это реализует опцион в рамках соглашения, подписанного в октябре 2023 г., на поставку первоначальных 4 поездов. Теперь парк поездов на водородных элементах вновь увеличится до 10 единиц.

Водородный поезд Stadler прошел обширные испытания как в Швейцарии, так и в США. В настоящее время поезда FLIRT H2 Транспортного управления округа Сан-Бернардино успешно проходят предварительные испытания (рис. 9).



Рис. 9. Поезд Stadler FLIRT H2 для Калифорнии

В общей сложности первоначальный контракт с Транспортным управлением штата Калифорния (CalSTA) и Департамент транспорта Калифорнии (Caltrans) предусматривает возможность закупки до 25 поездов.

Источник: railway-news.com, 16.02.2024 (англ. яз.)

Поезда на бельгийской ВСМ будут питаться зеленой энергией

Оператор инфраструктуры железных дорог Бельгии – компания Infrabel обнародовала планы по устройству парка солнечных батарей в провинции Льеж в рамках проекта стоимостью около 2 млн евро, из которых 90 % предоставит в виде субсидий федеральное правительство. Более 3800 фотоэлектрических панелей установят в районе тяговой подстанции Аверна, работы займут около года. Парк батарей, занимающий площадь 3 га, сможет генерировать 2700 МВт·ч электроэнергии ежегодно. Ее будут использовать для питания еженедельно курсирующих между Бельгией и Германией 120 высокоскоростных поездов и 350 поездов местного сообщения Лёвен – Льеж. В пасмурную погоду предусмотрено переключение тяговой подстанции на питание от близлежащей ветряной электростанции или высоковольтной линии электропередачи.

Эта ВСМ станет второй в Бельгии, использующей энергию солнца. С 2022 г. ВСМ от Антверпена до границы с Нидерландами подключена к солнечным электростанциям в Схотене и Брассате.

В Бельгии железные дороги являются вторым крупнейшим потребителем электроэнергии, ежегодно расходуя 1500 ГВт·ч (1,7 % национального потребления). Около 85 % этого объема Infrabel продает операторам перевозок по себестоимости, остальное используется депо, железнодорожными предприятиями, дата-центрами, офисами и т. д. В задачи Infrabel входит утроение к 2026 г. доли потребления энергии, получаемой из возобновляемых источников

Источник: zdmira.com, 15.02.2024