



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ – филиал ОАО «РЖД»

**ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

№38/СЕНТЯБРЬ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.....	5
ОАО «РЖД» испытало прототип цифрового помощника для управления сортировочной станцией.....	5
Для беспилотников разработают компьютерное зрение	5
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ	6
В Китае построен первый гибридный локомотив для Венгрии.....	6
Пробная поездка поезда Siemens на аккумуляторных батареях	7
В Германии построят самый современный железнодорожный завод в Европе	8
В Шотландии создадут электропоезд с водородными топливными элементами.....	9
Корпорация Alstom начала поставки трамваев модели Citadis X05 в Афины.....	10
Основной угрозой для железнодорожного транспорта необщего пользования является старение парка	11
ПУТЬ И ПУТЕВОЕ ХОЗЯЙСТВО	12
Модернизация раскрывающегося моста через реку Шляй (Германия)	12
Завершен первый этап строительства внутриконтинентальной железной дороги (Австралия)	13
Обработка данных инспектирования путей (США).....	13
РЖД готовы модернизировать железнодорожную линию во Вьетнаме по образцу магистрали Москва – Санкт-Петербург.....	14
РЖД помогут строить железные дороги в Монголии.....	15
На Забайкальской магистрали отработали технологию ускоренной модернизации пути.....	16
АВТОМАТИКА, ТЕЛЕМЕХАНИКА И СВЯЗЬ, АВТОМАТИЗИРОВАННЫЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ.....	17
В Китае опробовали систему для управления беспилотными электровозами	17
На ВСЖД внедряется новая технология движения поездов.....	17
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА	18
R&O Ferrymasters внедряет систему отслеживания контейнеров на всей территории Европы.....	18
В Германии в I полугодии на 10% снизился спрос на железнодорожные грузоперевозки	19
Грузоперевозки литовской железнодорожной компании LTG Cargo за 8 месяцев нынешнего года снизились на 7,8%.....	19
Железнодорожные компании Литвы и Польши создали совместное предприятие по интермодальным перевозкам	20
Rail Cargo ожидает рост спроса на железнодорожные перевозки среди автопроизводителей.....	21
Меньше грузов, больше вагонов: как изменился спрос на железнодорожные грузоперевозки.....	21
Сортировочную работу на ст. Хабаровск-2 поставят на цифровую платформу.....	23
На СвЖД выросло количество тяжеловесных поездов	24

Скорость доставки грузов по сети РЖД выросла на 18% в августе.....	24
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО- ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ	25
Между Варшавой и Вильнюсом организуют прямое железнодорожное сообщение.....	25
Первый туристический поезд отправился из города Ухань после начала эпидемии COVID-19 (Китай)	25
РЖД готовы возобновить международное пассажирское сообщение	26
Пассажиры старше 60 лет смогут оформить билеты в купе со скидкой 40%.....	26
ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	27
Власти Великобритании объявили о прекращении железнодорожного франчайзинга.....	27
Компания Network Rail вновь открывает главную железнодорожную магистраль Шотландии между Глазго и Эдинбургом	28
УЗ намерена ввести новый метод определения тарифа на перевозку грузов в вагонах компании	29
Программа «Развитие транспортной системы» в 2021-2023 годах получит около 3,4 трлн рублей	30
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА.....	30
Bombardier продаст железнодорожное подразделение французской Alstom дешевле, чем было ранее согласовано	30
В Египте построят скоростную линию между побережьями Красного и Средиземного морей.....	31
Keolis заключила свой первый контракт на эксплуатацию и техническое обслуживание железнодорожной сети в Австралии	32
Компания Colas Rail заключила контракт на строительство рельсовых путей для линии метро в Канаде.....	32
Финансирование закупки гибридных поездов (Италия).....	33
Тариф на доступ к железнодорожной инфраструктуре во Франции оказался в 3 раза выше, чем в Германии.....	33
Латвийская железная дорога планирует продажу рельсов.....	34
РЖД инвестируют в развитие транзита от 200 млрд рублей	35
В РЖД рассказали, за счет чего планируют пополнить свой бюджет.....	36
РЖД примут участие в тендере в Индии на 2 млрд долл. США.....	36
РЖД не планируют повышать стоимость транзитных перевозок контейнеров	37
ОАО «РЖД» улучшило ожидания по снижению погрузки в 2020 г. до 3,5%, в 2021 г. закладывают 2,6% роста.....	38
Холдинг «РЖД» получил высшую оценку в Антикоррупционном рейтинге российского бизнеса – 2020.....	39
ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА.....	40

Женщина впервые в Северной Америке возглавит железную дорогу I класса.....	40
РУТ будет готовить инженеров для цифровой экономики в сотрудничестве с «Росатомом» и buildingSMART	40
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ	41
В городе Грязи произошел сход 8 вагонов грузового железнодорожного состава	41
Минтранс предложил усилить безопасность в поездах: багаж проверят на входе.....	42

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

ОАО «РЖД» испытало прототип цифрового помощника для управления сортировочной станцией

ОАО «РЖД» разработало и испытало прототип цифрового помощника с искусственным интеллектом для маневрового диспетчера.

Ранее ОАО «РЖД» утвердило масштабную стратегию цифровой трансформации, в ходе которой разрабатываются и внедряются восемь цифровых платформ по всем направлениям деятельности: клиентские сервисы, производственный процесс и другие. В их основу положены несколько «сквозных» технологий, в том числе и искусственный интеллект.

В ходе пилотного проекта была опробована возможность применения искусственных нейронных сетей для планирования работы железнодорожной сортировочной станции. В качестве площадки для проведения исследования была выбрана сортировочная станция Челябинск-Главный, а в экспертную группу проекта вошли сотрудники станции, технологи, инженеры и IT-специалисты.

Была построена модель данных, которая учитывая различные факторы, например, инфраструктурные ограничения, давала рекомендации о порядке роспуска составов с сортировочной горки, выступая в качестве прототипа интеллектуального сервиса принятия решений маневровым диспетчером.

Отмечается, что по итогам эксперимента прототип продемонстрировал хорошую предсказательную силу, обеспечивая снижение времени простоя вагонов в среднем более чем на 20%. Последующее обучение искусственного интеллекта на основании большего количества данных позволит улучшить качество этой модели и использовать ее в дальнейшем для повышения эффективности работы станций.

Источник: Iprime.ru, 17.09.2020

Для беспилотников разработают компьютерное зрение

К концу 2020 г. у беспилотного транспорта должно появиться компьютерное зрение. Минтранс объявил тендер на разработку технологии, которая позволит считывать и корректно трактовать поступающие в беспилотник данные. Сумма проекта – 50 млн рублей.

Работа будет проводиться в рамках национальной программы «Цифровая экономика». Тендер касается только железнодорожного транспорта. Планируется создать виртуальный полигон (симулятор), который будет имитировать различные условия на дороге, чтобы проверить, насколько корректно виртуальный машинист трактует поступающие сигналы. Это будет касаться и появления на железнодорожном полотне людей, и изменения погодных условий, и даже попыток проникновения сторонних лиц в систему управления транспортом. Согласно тендерной документации, испытания завершатся к середине декабря.

Разработка компьютерного зрения – только часть комплексной работы. Беспилотные поезда должны иметь системы дистанционного управления с искусственным интеллектом, защищенными каналами связи и высокоточным позиционированием. Сейчас РЖД с партнерами и регуляторами тестируют беспилотный транспорт. Первый такой поезд был запущен год назад.

Источник: rg.ru, 16.09.2020

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

В Китае построен первый гибридный локомотив для Венгрии

Китайская компания CRRC Zhuzhou Locomotive (CRRC ZELC), входящая в состав корпорации CRRC, завершила строительство первого из четырех локомотивов с гибридным тяговым приводом, оснащенных тяговыми литиевыми аккумуляторными батареями. Заказанные в 2019 г. локомотивы строятся для венгерского оператора грузовых перевозок Rail Cargo Hungaria (RCH) – подразделения Федеральных железных дорог Австрии (ÖBB). Два локомотива предназначаются для маневровой работы в Венгрии, два других – для магистральных трансграничных грузовых сообщений между Венгрией и Хорватией.

Первая машина представляет собой двухсистемный электровоз, получающий питание от контактной сети переменного тока напряжением 15 кВ, частотой 16,7 Гц и напряжением 25 кВ, частотой 50 Гц. Он снабжен дополнительной аккумуляторной батареей, позволяющей работать в маневровых районах и на коротких участках магистральных линий. Подзарядка аккумуляторов происходит во время движения на электрифицированных линиях. Мощность локомотива при работе от контактной сети – 5,6 МВт, от батареи – 350 кВт. Рассчитанный на движение с максимальной скоростью 120 км/ч электровоз массой 90 т развивает тяговое

усилие при трогании с места 300 кН, при движении со скоростью 80 км/ч – 250 кН.

Демонстрация первого маневрового локомотива намечена на конец 2020 г. CRRC ZELC должна в течение 3 лет, считая с даты подписания контракта в сентябре 2019 г., получить сертификат об утверждении типа двух видов локомотивов в Венгрии. RCH имеет возможность использовать опцию закупки до 20 локомотивов каждого типа, если опыт эксплуатации первых машин окажется удачным.

Источник: railway-publish.com, 17.09.2020

Пробная поездка поезда Siemens на аккумуляторных батареях

Транспортное управление Саксонии OBERELBE (VVO) и компания Siemens Mobility 16 сентября 2020 г. провели пробную поездку между Дрезденом и Кёнигсбрюком поезда Desiro Main Line Eco с питанием от аккумуляторных батарей (рис. 1).



Рис. 1. Поезд Desiro Main Line Eco с питанием от аккумуляторных батарей

Транспортное управление VVO ищет более экологически устойчивые виды тяги поездов, чем дизельная, чтобы сделать свои региональные поезда более «зелеными». В настоящее время годовой пробег дизельных поездов Саксонии составляет 2,3 млн поездо-км.

Максимальная скорость поезда с питанием переменного тока составляет 140 км/ч, а с питанием от аккумуляторных батарей – 120 км/ч.

VVO работает с техническими университетами Дрездена и Берлина над изучением возможности использования поездов на водородном топливе или аккумуляторных батареях на линиях, идущих из Дрездена в Кёнигсбрюк, Каменц и Циттау, из Хайденау в Альтенберг и между Пирной, Нойштадтом и Зебнице.

Проект поддерживается Федеральным министерством транспорта и цифровой инфраструктуры (BMVI) и Министерством экономики, труда и транспорта (SMWA) Саксонии.

По словам Управляющего директора VVO, с помощью ТЭО и сравнений технологий готовится системное решение для региональных маршрутов на период после 2031 г. Необходимо принять решение к концу 2021 г., чтобы было достаточно времени для создания необходимой инфраструктуры как для поездов на водородном топливе, так и для поездов на аккумуляторных батареях.

В Берлинском техническом университете исследуются вопросы, касающиеся эксплуатации подвижного состава, а также инфраструктуры заправки поездов.

Внимание Дрезденского технического университета сосредоточено на макроэкономическом сравнении – какова наиболее экономичная технология для налогоплательщиков.

Кроме того, VVO, муниципалитеты Саксонии и распорядитель инфраструктуры DB Netz планируют инвестировать более 30 млн евро в модернизацию линии Дрезден – Кёнигсбрюк к 2025 г., повысив максимальную скорость линии и сделав станции безбарьерными для пассажиров с ограниченной мобильностью.

Источник: railjournal.com, 17.09.2020 (англ. яз.)

В Германии построят самый современный железнодорожный завод в Европе

В Котбусе, на востоке страны, планируется построить железнодорожный комплекс, который станет одним из крупнейших и самым современным предприятием в ЕС по обслуживанию и модернизации железнодорожного подвижного состава.

Начало строительства запланировано на 2023 г., а окончание – на 2026-й. На предприятии будет создано 1200 новых рабочих мест по обслуживанию и ремонту скоростных электропоездов ICE и переводу дизельных локомотивов на гибридную тягу.

Завод станет первым крупным проектом, финансируемым на основании федерального закона о структурном усилении, цель которого – поддержка регионов Германии, затронутых поэтапным отказом от добычи угля.

Вторым важным основанием для создания предприятия является расширение в регионе инфраструктуры Deutsche Bahn (DB), включающее

железнодорожные линии из Котбуса в Берлин, Лейпциг, Дрезден и Герлиц, электрификацию их и доведение до более высоких скоростей. Также комплексно модернизируются маршруты на Форст, Губен и соседний регион Польши.

Новый завод будет построен на месте существующего. В частности, здесь возведут цех для тяжелого технического обслуживания одновременно нескольких электропоездов ICE 4, цех для перевода тепловозов на гибридную тягу с электроприводом, а также технологический центр для исследований гибридной тяги и современные учебные мастерские. Учебный центр будет рассчитан на 100 человек.

Как отметила Сабина Йешке, член совета директоров DB по цифровизации и технологиям, используем возможность здесь, в Котбусе, чтобы построить самый современный объект технического обслуживания поездов в Европе. Этот завод будет автоматизирован и будет управляться цифровыми технологиями в большей степени, чем любой другой. Он также станет ориентиром для всего немецкого машиностроения. Роботы, обучающие машины и искусственный интеллект радикально сократят время, проводимое в мастерских поездами ICE. Подвижной состав сможет возвращаться на пути намного быстрее, что необходимо, поскольку к 2026 г. парк ICE вырастет до более 420 поездов.

Нынешний завод в Котбусе существует уже почти 150 лет. В настоящее время его штат насчитывает 420 сотрудников. Предприятие является частью подразделения DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, отвечающего за ремонт подвижного состава.

Источник: deutschebahn.com, 17.09.2020 (нем. яз.)

В Шотландии создадут электропоезд с водородными топливными элементами

Правительственное агентство экономического развития Шотландии Scottish Enterprise и региональное транспортное управление Transport Scotland реализуют проект электропоезда на водородных топливных элементах. В рамках первого этапа проекта Zero Emission Train компании Brodie Engineering и Arcola Energy завершили разработку концептуальных решений, на втором этапе предстоит заключить 12-месячный контракт стоимостью 2,2 млн ф. ст. на создание демонстрационного образца на основе выведенного из эксплуатации электропоезда серии 314 оператора ScotRail.

Поиском промышленного партнера для заключения контракта занимается старейший в Шотландии университет Сент-Эндрюс, также участвующий в проекте. Оснащенный топливными элементами электропоезд будет продемонстрирован на музейной железной дороге, не входящей в магистральную сеть оператора инфраструктуры – компании Network Rail, в рамках конференции ООН по изменению климата COP 26, проведение которой планируется в ноябре 2021 г. в Глазго. При необходимости в дальнейшем модернизированный поезд может быть подготовлен к эксплуатации на инфраструктуре Network Rail.

Правительство Шотландии поставило задачу к 2035 г. отказаться от тепловозной тяги в пассажирском сообщении, и авторы проекта рассчитывают продемонстрировать, что в регионе имеются необходимые ресурсы для соответствующей модернизации подвижного состава. Предстоит разработать нормативную документацию по использованию водородных топливных элементов на пассажирском подвижном составе, отладить цепочку поставок, включая обеспечение водородом и создание водородозаправочной инфраструктуры, организовать систему подготовки квалифицированных кадров.

Источник: railway-publish.com, 17.09.2020

Корпорация Alstom начала поставки трамваев модели Citadis X05 в Афины

Корпорация Alstom поставила в Афины первые два трамвая модели Citadis X05 из партии в 25 штук, заказанной в июле 2018 г. компанией Attiko Metro. Трамваи будут проходить динамические испытания до конца сентября и будут введены в коммерческую эксплуатацию в феврале 2021 г. Поставка всей партии завершится до конца мая 2021 г.

Согласно условиям контракта в дополнение к поставке трамваев корпорация Alstom также отвечает за проведение их испытаний в Афинах, обучение персонала, гарантийное обслуживание и поставку запасных частей.

До этого корпорация Alstom поставляла в Афины трамваи в начале 2000-х годов в количестве 28 единиц.

Пятисекционные трамваи модели Citadis X05 имеют длину 33 м. Каждый из них сможет перевозить до 294 пассажиров. Трамваи оснащены тяговыми двигателями на постоянных магнитах и имеют высокотехнологичную систему вентиляции и кондиционирования воздуха. Сочетание этих двух факторов

позволяет уменьшить потребление электроэнергии на 25% по сравнению с предыдущей моделью трамвая Citadis.

Источник: greekcitytimes.com 16.09.2020 (англ. яз.)

Основной угрозой для железнодорожного транспорта необщего пользования является старение парка

Основной угрозой для железнодорожного транспорта необщего пользования является старение парка, заявил исполнительный директор СРО «Ассоциация «Промжелдортранс» Александр Маняхин на общем годовом собрании членов СРО «Ассоциация «Промжелдортранс».

По словам спикера, государство планировало решить эту проблему максимально просто и быстро – списать новые локомотивы и купить новые. Для этого необходимо было повысить тарифы настолько, насколько это нужно для того, чтобы обновить все локомотивы.

Ассоциации «Промжелдортранс» удалось продлить назначенный срок службы у 95% локомотивов на срок от 10 лет и более.

Как заявил Маняхин, ассоциацией было получено письмо от Министерства транспорта, где сообщалось, что вопрос о новом техническом регламенте будет рассмотрен на заседании коллегии ЕЭК. Минтранс дал обещание, что срок вступления в силу этих изменений будет составлять не 180 дней, как было предусмотрено проектом, а 30, тем самым было выиграно примерно 5 месяцев.

Другими угрозами для железнодорожного транспорта необщего пользования являются свободное передвижение по железнодорожным путям необщего пользования, экологические требования, а также снижение конкурентоспособности железной дороги.

Другой участник годового собрания – генеральный директор ООО «ТД «Транспутьмаш» Михаил Одинцов заявил, что износ парка специального самоходного подвижного состава (ССПС) достигает 90%.

Это является одной из основных проблемных моментов парка ССПС промышленного железнодорожного транспорта. Другой проблемой является то, что большая часть путевых машин была выпущена в 60-70-е годы прошлого века. Потери на простоях, затраты на постоянный мелкий ремонт, а также из-за низкой эффективности морально устаревшей техники тоже являются крупной проблемой парка ССПС.

То, что техника не отвечает современным нормам безопасности проводимых работ, а также то, что на рынке не представлен ССПС, созданный под особенности ППЖТ, также является крупной проблемой для парка ССПС.

Источник: rzd-partner.ru, 16.09.2020

ПУТЬ И ПУТЕВОЕ ХОЗЯЙСТВО

Модернизация раскрывающегося моста через реку Шляй (Германия)

Первые строительные работы начинаются с расчистки русла реки в рамках подготовки к расширению плотины, строительства береговых стен и опор для нового моста. В этих целях используется экскаватор на понтоне. По плану данную работу необходимо выполнить до конца октября 2020 г.

Компания DB (Германские железные дороги) также расширит существующую плотину за счет строительства северных и южных береговых стен. Строительство опор нового моста начнется в начале 2021 г. С ноября 2021 г. на месте прохождения новой железнодорожной линии временно будет нанесен трехметровый слой песчано-гравийной смеси. Это необходимо, чтобы укрепить грунт для нового полотна. Песчано-гравийный слой должен находиться там на протяжении около 30 недель. Только после этого можно начинать установку нового моста.

После завершения строительства существующий раскрывающийся мост, самые старые части которого датируются 1892 годом, будет заменен полностью новым мостом. Двухполосная автомобильная дорога на новом мосту будет комбинироваться с рельсами. На мосту также предусмотрены отдельные тротуар и велосипедная дорожка. Движение автотранспорта во время движения поездов будет регулироваться светофором.

Полный ввод в эксплуатацию нового комбинированного сооружения для автомобильного и железнодорожного транспорта рядом с существующим мостом запланирован на конец 2023 г. Руководитель учреждения по строительству дорог и развитию транспорта земли Шлезвиг-Гольштейн Торстен Конрад сообщил, что в сооружение вблизи станции Линдаунис федеральная земля инвестирует 53 млн евро, а общая сумма инвестиций составит около 70 млн евро.

Источник: bahnblogstelle.net, 17.09.2020 (нем. яз.)

Завершен первый этап строительства внутриконтинентальной железной дороги (Австралия)

15 сентября 2020 г. на станции Пик-Хилл на западе штата Новый Южный Уэльс было завершено строительство первого участка коридора внутриконтинентальной железной дороги протяженностью 1700 км между Мельбурном и Брисбеном.

Проект по модернизации участка Паркс – Нарромайн завершился через три года после начала работ в январе 2018 г.

В рамках проекта стоимостью 110 млн австрал. долл. (80 млн долл. США) было реконструировано 98 км существующей линии для движения более длинных и тяжелых поездов, а также построена 5,3-км соединительная линия возле станции Паркс, где внутриконтинентальная железная дорога пересечется с коридором Сидней – Брокен-Хилл – Перт.

Железные дороги для дальних перевозок дешевле, безопаснее и надежнее автомобильных дорог, а переход от автомобильного транспорта к железнодорожному повышает надежность грузовых перевозок внутри страны. Поэтому правительство расширяет национальную сеть грузовых железнодорожных перевозок за счет инвестиций во внутриконтинентальные железные дороги.

Компания по строительству пути Australian Rail Track Corporation (ARTC) планирует начать работы по модернизации неиспользуемой линии Наррабри – Норт-Стар до конца этого года, поставив 25 тыс. тонн новых рельсов и 350 тыс. бетонных шпал. Участок коридора проходит через северную часть Нового Южного Уэльса до границы штата Квинсленд. В настоящее время компанией проводятся консультации по оценке воздействия на окружающую среду на промежуточном участке Нарромайн – Наррабри, на котором необходимо проложить около 300 км нового железнодорожного полотна.

Источник: railwaygazette.com, 17.09.2020 (англ. яз.)

Обработка данных инспектирования путей (США)

Компания Ardenna, специализирующаяся на обработке изображений, запустила собственную облачную систему Rail-Inspector для мониторинга состояния путей и объектов инфраструктуры с использованием изображений аэрофотосъемки.

Система Rail-Inspector предназначена для обработки полученных изображений и созданию поддающихся количественной оценке данных о состоянии путей, которые могут способствовать принятию решений по

техническому обслуживанию. Система выявляет и измеряет характеристики железнодорожных путей, классифицирует аномалии и определяет состояние отдельных объектов, при этом выявляя проблемные области для лиц, принимающих решения. Объектами пути, которые можно идентифицировать, являются шпалы и их состояние, рельсовые накладки, рельсовые крепления, стрелочные переводы и переезды. Система измеряет ширину и зазоры рельсов, расстояние и угол между шпалами, а также наличие балласта, покрывающего поверхность шпал.

Rail-Inspector успешно используется для сбора и анализа данных с дронов на платформах DJI Phantom 4, Mavic 2 Enterprise, M600 и Latitude HQ-60, с камерами от 12 до 100 МП. Система в такой конфигурации также может обрабатывать изображения, полученные с пилотируемого самолета или вертолета, а в будущем она сможет обрабатывать изображения, полученные с рельсовых транспортных средств.

По словам Дэвида Паттерсона, директора по развитию бизнеса компании Ardenna, каждая железнодорожная компания ищет способы получить более полное представление о состоянии своих объектов, влияющих на безопасность сотрудников или эффективность работы. Этим требованиям удовлетворяют снимки с дронов. Rail-Inspector берет эти изображения и генерирует исчерпывающий набор данных, представляющий детали, связанные с текущим состоянием пути, которые было бы непрактично получить другими методами. Наблюдая за тем, как эти элементы пути меняются с течением времени, можно выявить тенденции дефектов, что позволит планировать и проводить техническое обслуживание до того, как выявленный дефект повлияет на безопасность людей и работу железной дороги.

Источник: railwaygazette.com, 20.09.2020 (англ. яз.)

РЖД готовы модернизировать железнодорожную линию во Вьетнаме по образцу магистрали Москва – Санкт-Петербург

РЖД предложили Вьетнаму вариант модернизации железной дороги из Ханоя в Хошимин и готовы при реализации проекта применить опыт реконструкции магистрали Москва – Санкт-Петербург, сообщил и.о. генерального директора «РЖД Интернешнл» Сергей Столяров.

«Потенциальные проекты во Вьетнаме – это и строительство новой линии, которая обусловлена существующей грузовой базой. И это тот проект, который достаточно давно обсуждается вьетнамской стороной, – это реконструкция железной дороги из Ханоя в Хошимин. Различные варианты

рассматриваются вьетнамской стороной – повышение скорости движения до 200 км/ч и 350 км/ч. Соответственно, мы свое видение вьетнамской стороне излагали. Сейчас они рассматривают свои стратегические планы и должны принять решение. Мы готовы весь опыт, который у нас есть в России, в том числе на линии Москва – Санкт-Петербург, применить и принять участие совместно. У них есть вариант как раз на 200 км/ч, совмещенное движение, как раз о чем мы и говорим, и он, на наш взгляд, наиболее целесообразен с точки зрения потребности экономии», – рассказал Столяров.

РЖД продолжают обсуждать с вьетнамской стороной возможность реализации проекта «легкого метро» к аэропорту Лонгтхань в Хошимине.

«У нас проект был инициирован нашим вьетнамским партнером, который предложил «РЖД Интернешнл» совместное участие. Он сейчас испытывает определенные финансовые сложности, и мы вместе с министерством транспорта и администрацией города Хошимин обсуждали возможность замены партнера и сейчас есть заинтересованные компании, потенциальные инвесторы, которые этот проект рассматривают. Мы со своей стороны предварительно концепцию проекта разработали, понимаем все проблемные вопросы, которые могут возникать в рамках реализации, сделали соответствующее презентации и обсуждения провели с администрацией Хошимина и с областью, где будет располагаться дорога», – добавил Столяров.

На данный момент РЖД ожидают решения вьетнамской стороны о привлечении в проект якорного инвестора. Параллельно компанией изучаются еще несколько проектов – во Вьетнаме сейчас, по словам Столярова, «серьезные проблемы с развитием железнодорожной инфраструктуры». Он добавил, что рассматриваются варианты государственно-частного партнерства.

Источник: tass.ru, 17.09.2020

РЖД помогут строить железные дороги в Монголии

ОАО «РЖД» (осуществляет доверительное управление 50% акций Улан-Баторской железной дороги; УБЖД) готово помочь Монголии в строительстве единой железнодорожной сети, интегрирующей угольное месторождение Таван-Толгой в экономику страны и позволяющей поставлять значительные объемы угля в страны Азии, заявил первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Сергей Павлов.

«Монголы планируют этот уголь продавать в Китай. И не только в Китай, и это уже сейчас нужно учитывать, в том числе нашим угольщикам, – подчеркивает С. Павлов. – Сегодня в Монголии железнодорожный транспорт

развивается, они строят несколько линий: Таван-Толгой – Зуунбаян к УБЖД, они планируют построить линии от Зуунбаяна в Ханги, Китай. И они уже строят линию от месторождения на погранпереход Гашуунсухайт на границе с КНР». По словам С. Павлова, срок ввода линии от Таван-Толгой намечен на конец 2021 г.

«Там используется почти весь строительный комплекс Монголии, и это действительно следует учитывать как реальность сегодняшнего дня», – говорит он. Со своей стороны ОАО «РЖД» «готово предоставить всю свою компетенцию для того, чтобы в Монголии создать единую железнодорожную сеть на базе УБЖД» и «помочь в развитии не только единой железнодорожной сети, но и экономики Монголии, как совладельцы и акционеры одного из крупнейших предприятий Монголии, где работают 15 тыс. человек», заверил С. Павлов.

Соглашение о предоставлении услуг технического консалтинга УБЖД по линии Таван-Толгой – Зуунбаян, подписанное в прошлом году, ОАО «РЖД» в условиях жесточайшей пандемии не стало реализовывать, но «те небольшие затраты, которые мы понесли, УБЖД компенсирует».

Рост спроса на импортный уголь на рынках Азии к 2025 г., по данным Wood Mackenzie, оценивается в 7,5% к уровню 2018 г., или в 100 млн тонн, к 2030-му – в 9%, или 120 млн тонн. Фактический экспорт угля из России в Азию составил 111,4 млн тонн в 2019 г. Согласно программе развития угольной промышленности до 2035 г., в 2025 г. экспорт российского угля в этом направлении должен составить 151-207 млн тонн, в 2030 г. – 166-253 млн тонн.

Источник: kommersant.ru, 17.09.2020

На Забайкальской магистрали отработали технологию ускоренной модернизации пути

Концентрация на перегоне большего количества современной техники позволила поднять выработку путевых комплексов.

К настоящему времени на ЗабЖД отремонтировано более 284 км пути, в том числе по программе реконструкции – 269,2 км. В нынешнем сезоне на дороге внедрена технология ускоренной модернизации в режиме закрытого перегона, при которой на участок ремонта одновременно заходят несколько путевых машин повышенной производительности.

Впервые новый метод ремонта был применен на участке Екатеринославка – Тур. Затем по такой технологии продолжились работы на перегонах Мухинская – Берея, Мухинская – Ту, Михайло-Чесноковская – Арга,

Украина – Белогорск в Амурской области, а также Лесная – Домна, Новопавловка – Тарбагатай и Пеньковская – Могоча в Забайкальском крае.

До конца сезона 2020 г. на Забайкальской магистрали всеми видами ремонта планируется охватить 422,3 км пути, что превышает прошлогодний объем на 39%.

Источник: rzd-partner.ru, 17.09.2020

АВТОМАТИКА, ТЕЛЕМЕХАНИКА И СВЯЗ, АВТОМАТИЗИРОВАННЫЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ

В Китае опробовали систему для управления беспилотными электровозами

В китайской провинции Ганьсу ввели в эксплуатацию систему беспилотного управления электровозами с поддержкой сетей 5G. Об этом сообщили разработчики – корпорация Jinchuan, крупнейший в стране производитель никеля и кобальта, и компания China Telecom.

Благодаря тому, что электровозы, базовые станции сотовой связи и контрольно-диспетчерские площадки были соединены с помощью 5G, сотрудники могут осуществлять дистанционный мониторинг и управлять электровозами непосредственно из центральной диспетчерской.

Беспилотная система опробована в шахте «Луншоу», которая принадлежит корпорации Jinchuan. Ожидается, что благодаря этой системе штат работников шахты сократится на 24 человека, ежегодные затраты на рабочую силу уменьшатся примерно на 2,66 млн юаней, а пропускная способность увеличится на 390 тыс. тонн в год.

Источник: mintrans.news, 17.09.2020

На ВСЖД внедряется новая технология движения поездов

На участке Большой Луг – Слюдянка Восточно-Сибирской железной дороги ведется монтаж современной системы интервального регулирования движения поездов. Новое оборудование позволит сократить временной промежуток попутного следования составов и увеличить пропускную способность этого отрезка пути.

Проект по интервальному регулированию движения поездов предусматривает переход на бесцветофорную систему. Для этого на

железнодорожных станциях участка будет размещено оборудование микропроцессорной централизации. Благодаря этому вся информация о текущей поездной обстановке будет передаваться напрямую в кабину машиниста, который при управлении локомотивом будет руководствоваться не привычными сигналами напольных светофоров, а расстоянием до идущего впереди состава.

Горно-перевальный участок Большой Луг – Слюдянка относится к числу особо грузонапряжённых отрезков магистрали, являясь при этом одним из самых «узких» мест Транссиба. Внедрение новой технологии позволит сократить интервал движения поездов здесь с 8-9 минут до 5-6 минут.

Высокая интенсивность следования поездов не осложнит движение автомобильного транспорта, поскольку на протяжении горно-перевального участка магистраль практически не пересекается с автодорогами.

Источник: baikal24.ru, 16.09.2020

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА

R&O Ferrymasters внедряет систему отслеживания контейнеров на всей территории Европы

Европейский логистический оператор R&O Ferrymasters, который в начале этого года стал частью дубайской группы DP World, объявил о начале внедрения системы отслеживания, позволяющей клиентам сервиса контейнерных перевозок получать в режиме реального времени информацию о точном местонахождении своих грузов при перевозке по железной дороге, автомобильным и морским транспортом.

Разработанная швейцарской компанией Nexxiot система позволяет значительно улучшить прозрачность цепочки поставок для клиентов. Внедрение системы начнется в этом месяце, и к концу года она будет установлена уже более чем на половине контейнерного парка R&O Ferrymasters, который насчитывает 4 тыс. 45-футовых контейнеров. К концу 2021 г. компания рассчитывает подключить к системе весь свой парк.

R&O Ferrymasters входит в состав интегрированного логистического бизнеса R&O Ferries наряду с панъевропейским «ро-ро» перевозчиком, оператором 20 паромных судов, обслуживающих восемь маршрутов, связывающих порты Великобритании, Франции, Северной Ирландии,

Ирландии, Нидерландов и Бельгии, который в начале этого года был продан дубайской DP World за 322 млн фунтов стерлингов (420 млн долл. США).

R&O Ferrymasters агрессивно развивает сервис в последние месяцы: в этом году компания объявила об открытии нового склада площадью 17 тыс. м² в Роттердаме, начале операций в логистическом парке DP World в порту London Gateway. Компания также запустила новые сервисы, связывающие Будапешт, Дуйсбург и Роттердам, а также Орадя и Лодзь.

Источник: infranews.ru, 21.09.2020

В Германии в I полугодии на 10% снизился спрос на железнодорожные грузоперевозки

Объемы грузовых железнодорожных перевозок в Германии сократились в I полугодии на 10% по сравнению с аналогичным периодом 2019 г. Грузооборот железных дорог, измеряемый в тонно-километрах, снизился за этот период на 9%.

Во II квартале объемы упали на 16%, а грузооборот – на 15%. С мая спрос на железнодорожные грузоперевозки начал восстанавливаться.

Снижение произошло в основном из-за резкого падения спроса со стороны автомобильной промышленности: за первое полугодие железные дороги перевезли 4 млн тонн автомобильных грузов, что на 50% меньше, чем годом ранее.

Объемы перевозок машин и оборудования упали на 34%, до 216 тыс. тонн, топливных грузов – угля, нефти и природного газа на 11 млн тонн (-23%), минеральных грузов, таких как стекло, цемент и гипс, на 12%, до 4,6 млн тонн.

По некоторым номенклатурам был зафиксирован рост спроса: объемы перевозок химических грузов увеличились на 1%, до 12,3 млн тонн, сельскохозяйственных и лесных грузов – на 48%, до 3,9 млн тонн.

Источник: Центр Транспортных Стратегий, 17.09.2020

Грузоперевозки литовской железнодорожной компании LTG Cargo за 8 месяцев нынешнего года снизились на 7,8%

Грузоперевозки литовской железнодорожной компании LTG Cargo за январь – август 2020 г. сократились на 7,8% по сравнению с аналогичным периодом 2019 г. и составили 33,8 млн т. Снижение объемов связано с

уменьшением рыночного спроса и замедлением торговли по причине пандемии Covid-19.

В августе и июле грузовые перевозки LTG Cargo составили 5,1 млн т и 4,4 млн т соответственно, против 4,9 млн т и 4,8 млн т за аналогичные периоды прошлого года.

С учетом растущей неопределенности на рынках в компании ищут возможности для диверсификации грузов.

В то же время рынки Балтии находятся в ожидании очередных возможных перемен в связи с выводом грузов белорусского происхождения из портов Балтии, в частности, нефтепродуктов и минеральных удобрений из Клайпеды (около 10-12 млн т) и минеральных удобрений из Вентспилса.

Источник: finance.rambler.ru, 16.09.2020

Железнодорожные компании Литвы и Польши создали совместное предприятие по интермодальным перевозкам

В соответствии с подписанными договоренностями между Литовскими железными дорогами (Lietuvos gelezinkeliai) и Польскими государственными железными дорогами (Polskie Koleje Panstwowe), компании Литвы и Польши планируют запуск пассажирского поезда между Вильнюсом и Варшавой, а также договорились об учреждении совместного предприятия по грузоперевозкам в обеих странах. В частности, будет учреждено совместное предприятие, которое будет заниматься интермодальными перевозками. Этот договор подписали польская РКР Cargo и дочернее предприятие LTG Cargo в Польше – LTG Cargo Polska. Предприятие планирует начать работу в первом квартале 2021 г.

Совместное предприятие по интермодальным перевозкам между Литвой и Польшей также будет предлагать свои услуги для перевозки грузов на терминалы Германии и Северной Италии.

Кроме того, предприятие грузоперевозок LTG Link, входящее в группу Литовских железных дорог, и дочернее предприятие Польских железных дорог РКР Intercity подписали протокол о намерениях, в котором закрепляются обязательства сторон соединить столицы двух государств комфортным поездом во II половине 2021 г. Планируется, что поездка будет занимать около 8 часов.

В первое время ожидаемый пассажиропоток составит 35 тыс. пассажиров в год, а максимальная загруженность будет достигнута после завершения прокладки европейской колеи до Вильнюса.

Источник: interfax.com.ua, 17.09.2020

Rail Cargo ожидает рост спроса на железнодорожные перевозки среди автопроизводителей

В ближайшие годы вырастет спрос на железнодорожные перевозки, в частности, среди автопроизводителей, заявил член правления австрийского грузового железнодорожного оператора Rail Cargo Group Томас Каргл.

По его словам, крупные германские производители с 2008 г. используют железные дороги. Понятно, что сейчас экономический кризис, и особенно автомобильная отрасль пострадала очень сильно. Машины производились, они сейчас на складах, они не продаются, производство падает, но при этом видно, что в азиатском направлении автомобильная промышленность растет приблизительно на 15%. Сейчас меняется рынок, меняется производство и популярность таких перевозок вскоре вырастет.

В ближайшие годы железные дороги станут очень привлекательными, в том числе и для автопроизводителей. Потому что время транзита в будущем составит не более 12 дней. Весь процесс от момента, когда человек заказывает машину, до сборки сократится до недели, это будет большим преимуществом для автомобильной промышленности, и все это будет использоваться в железнодорожных перевозках из Китая в Европу.

Источник: mintrans.news, 18.09.2020

Меньше грузов, больше вагонов: как изменился спрос на железнодорожные грузоперевозки

Погрузка на сети ОАО «РЖД», по информации ИПЕМ, в августе текущего года сократилась по всем грузам на 0,8% по отношению к августу 2019 г. Если сравнивать с периодом январь-август нынешнего и предыдущего годов, разрыв будет более существенным – 4%.

«Для I половины 2020 г. на фоне замедления экономической активности и снижения цен на энергоресурсы было характерно сокращение объемов грузовых перевозок всеми видами транспорта, включая железнодорожный, – комментирует заместитель руководителя департамента исследований железнодорожного транспорта ИПЕМ Александр Поликарпов. – Хотя во многом это было связано с пандемией коронавируса, она стала, скорее, катализатором негативных тенденций, чем их причиной».

В ИПЕМ отметили, что падение спроса на продукцию добывающих отраслей, продолжающееся с декабря 2019 г., в августе замедлилось. Если в июле показатель составлял 11,7%, то месяцем позже – лишь 8,4%. В целом,

спрос на продукцию добывающих отраслей по итогам августа 2020 г. уменьшился на 7,2% за период с начала года.

Сократились и уровни добычи. Объемы добычи угля непрерывно снижаются, начиная с прошлого декабря. В августе, по данным института, его добыча сократилась на 9,4% – до 31,9 млн тонн. Добыча нефти в том же месяце уменьшилась на 12,8% относительно августа 2019 г. – до 41,7 млн тонн, газа на 4,1% – до 53,2 млрд кубометров.

Как отмечает старший аналитик инвестиционной группы «АТОН» Михаил Ганелин, падение грузоперевозок уже повлияло на смежные отрасли, такие как вагоностроение и вагонное литье: ставки по вагонам находятся на многолетних минимумах. На железнодорожной сети образовался профицит вагонов, эта тенденция существует уже не первый месяц. В связи с избытком полувагонов спрос на новые вагоны соответственно упадет, а, значит, все поставщики комплектующих тоже столкнутся с падением спроса. Мощности заводов избыточны, что и приводит к периодическому возникновению профицита и обрушению рынка. Возможно, что решение в том, чтобы скоординировать спрос на вагоны и их производство.

При этом снижение спроса на вагоны – общемировая тенденция. В агентстве SCI Verkehr отмечают, что на мировом рынке грузовых вагонов после рекордно высокого уровня 2018-2019 гг. уже в конце 2019 г. началась фаза затишья, даже без последствий пандемии Covid-19. Драйверами роста стали Китай и Россия. При этом, если в Китае национальная China Railways не выполнила план по закупке 210 тыс. грузовых вагонов в 2018-2020 гг., то в России процесс обновления парка, в основном, завершен.

В сложившейся ситуации, когда снижение погрузки и профицит вагонов одновременно влияют на решения операторов перевозок, по данным агентства «Инфолайн аналитика», наблюдается отказ от наращивания вагонного парка.

Он, в свою очередь, вызвал спад производства отечественных вагонов на 28,6% к январю-июлю 2020 г., такие данные приводят в ИПЕМ.

«Эксперты института ранее отмечали, что сокращение выпуска новых вагонов обязательно произойдет в краткосрочной перспективе в связи с насыщением спроса. Вагоностроители теперь также прогнозируют в 2020 г. производство 40 тыс. вагонов, что на 49,8% ниже уровня предыдущего года, – сообщает Александр Поликарпов. – А это отразится на потребности в литых комплектующих».

В трудной ситуации, как считают аналитики, могут оказаться предприятия, занимающиеся вагонным литьем, такие как, например, ООО «Промлит», АО «Тихвинский вагоностроительный завод», АО «ПО «Бежицкая сталь», ООО «ВКМ-Сталь», АО «Корпорация «Уралвагонзавод», АО «Алтайвагонзавод» и другие.

По данным Объединения производителей железнодорожной техники, за восемь месяцев 2020 г. наблюдается снижение выпуска комплектующих для подвижного состава. Так, рынок цельнокатных колес для грузовых вагонов снизился на 22,6% по отношению к восьми месяцам 2019 г., в том числе колес отечественного производства было выпущено на 34,5% меньше. Боковых рам выпустили на 24,1% меньше, надрессорных балок – на 21,8% меньше.

«К сожалению, в среднесрочной перспективе, несмотря на ожидаемое восстановление объемов железнодорожных перевозок, спрос на новые вагоны и комплектующие останется низким. Рост производства грузового подвижного состава можно ожидать с конца 2022-2023 гг.», – отмечает Александр Поликарпов.

«Разумеется, это не первый спад грузоперевозок в истории. Восстановление спроса на них будет зависеть от восстановления мировой экономики, спроса на сырье, экспорта. Мы видим, что страны постепенно открываются, идет восстановление перевозок, что позволяет надеяться на улучшение ситуации», – подчеркивает Михаил Ганелин.

Однако, говоря о сроках такого восстановления, эксперт также отмечает, что оно будет медленным и займет не месяцы, а годы.

Источник: rg.ru, 17.09.2020

Сортировочную работу на ст. Хабаровск-2 поставят на цифровую платформу

Новая система автоматизации рабочих процессов станции должна повысить эффективность переработки вагонопотока.

В 2021 г. на узловой станции начнется внедрение программы «Цифровой сортировочный комплекс». Как отмечают в Дальневосточной дирекции управления движением, она объединит работу систем автоматизации управления сортировочным процессом, интегрированных постов автоматизированного приема и диагностики подвижного состава, автоматизации закрепления/ограждения подвижного состава в парках, контроля и подготовки информации о перемещении вагонов и локомотивов в пределах станции в режиме онлайн. Кроме того, предусмотрен новый функционал: планирование и прогноз эксплуатационной работы станции по технологии цифрового двойника – своего рода ее виртуальная модель.

Хабаровск-2 является одним из важнейших железнодорожных узлов на Восточном полигоне, от слаженной работы которого во многом зависит эксплуатационная обстановка на Дальневосточной магистрали. Станция

обслуживает большую долю вагонопотока в направлении морских портов. По итогам I полугодия 2020 г. рабочий парк здесь ежедневно составлял 4,5 тыс. вагонов. Кроме того, ст. Хабаровск-2 выполняет немалый объем местной работы. Среднесуточная погрузка за 6 месяцев составляла 65 вагонов, выгрузка – 111.

Источник: rzd-partner.ru, 21.09.2020

На СвЖД выросло количество тяжеловесных поездов

За 8 месяцев по Свердловской железной дороге проведено более 4,8 тыс. поездов массой 8 и 9 тыс. тонн, что на 20,1% больше, чем в январе-августе прошлого года. В среднем в сутки по магистрали проходило 20 таких поездов.

Количество «восьмитысячников», сформированных на самой СвЖД, в сравнении с аналогичным периодом прошлого года увеличилось в 2,3 раза. Также более чем в 2 раза увеличилось количество транзитных поездов массой 9 тыс. тонн.

Кроме того, с начала текущего года на СвЖД проведено 246 соединенных поездов (2 поезда временно соединяются для пропуска по определенному участку), что на 23,6% больше, чем за 8 месяцев 2019 г. Средний вес соединенного поезда превысил 9,7 тыс. тонн.

Развитие технологии формирования и пропуска поездов повышенной массы и длины позволяет повышать провозную способность, в первую очередь, на наиболее загруженных участках на главном ходу Транссиба.

Источник: ural.aif.ru, 21.09.2020

Скорость доставки грузов по сети РЖД выросла на 18% в августе

В августе 2020 г. средняя скорость доставки грузовой отправки в целом по сети ОАО «РЖД» выросла до 434 км в сутки, что на 18% выше, чем за аналогичный период прошлого года. Надежность доставки – доля грузовой отправки, прибывших в установленный срок, – составила 99,2%, что на 1,2 процентных пункта выше, чем в августе 2019 г.

При дальности перевозок свыше 2600 км средняя скорость грузовой отправки выросла до 635 км в сутки, что на 34% выше, чем за аналогичный период прошлого года. Ускорение на больших дистанциях происходит за счет маршрутизации перевозок, сокращения потерь на маневровые операции,

удлинения гарантийных участков безопасного проследования грузовых вагонов без осмотра в пути следования.

За январь-август 2020 г. средняя скорость доставки груженых отправок на сети ОАО «РЖД» составила 444 км в сутки, что на 12% больше, чем за аналогичный период прошлого года. При этом надежность доставки достигла 99,4% (за 8 месяцев 2019 г. – 98,3%).

Источник: advis.ru, 18.09.2020

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

Между Варшавой и Вильнюсом организуют прямое железнодорожное сообщение

Подразделение пассажирских перевозок Литовских железных дорог LTG Link и польский оператор пассажирских перевозок РКР Intercity подписали протокол о намерениях, предусматривающий организацию к концу 2021 г. прямого сообщения по маршруту Варшава – Белосток – Каунас – Вильнюс.

В случае реализации проекта, время в пути между двумя столицами составит 8 часов, включая смену поездов в пункте смены колеи в Каунасе. Пассажиропоток на начальном этапе оценивается в 35 тыс. человек в год. Необходимость в смене поездов отпадет после того, как в ходе реализации проекта Rail Baltica пути европейской колеи 1435 мм дойдут до Вильнюса.

Источник: mintrans.news, 21.09.2020

Первый туристический поезд отправился из города Ухань после начала эпидемии COVID-19 (Китай)

Туристический поезд с 950 пассажирами совершил двухдневное турне из города Ухань в город Сяньян. Это первый туристический поезд, отправившийся из Уханя и организованный Уханьским отделением Китайской железнодорожной корпорации, после вспышки эпидемии COVID-19 в городе.

Чтобы обеспечить туристам комфортные условия при соблюдении правил профилактики и контроля за эпидемией, было скорректировано время посадки и высадки пассажиров, а также открыты специальные коридоры и зал ожидания. Компания выделила специальных сотрудников для оказания

туристам информационной помощи в пути, а также услуг фотографа и носильщика.

Планируется запустить больше маршрутов туристических поездов для развития туризма в провинции Хубэй и межпровинциального туризма.

Напомним, поезда регулярного расписания начали прибывать на 17 железнодорожных вокзалов в Ухань с 28 марта, а отправление поездов из города возобновилось 8 апреля.

Источник: russian.news.cn, 20.09.2020

РЖД готовы возобновить международное пассажирское сообщение

ОАО «РЖД» готово к возобновлению международного пассажирского сообщения и сейчас ждет решений правительств стран, заявил первый заместитель генерального директора холдинга Сергей Павлов.

«Мы готовы организовать перевозку и восстановить пассажирское сообщение», – сказал он. Как отметил Павлов, это будет возможно сразу после того, как правительства России и других стран примут соответствующие решения.

ОАО «РЖД» находится в постоянном контакте с зарубежными коллегами, которые также подтверждают свою готовность немедленного восстановления пассажирского сообщения.

Недавно этот вопрос обсуждался с генеральным директором компании VR Group, которая управляет железными дорогами Финляндии.

Ранее в РЖД подтвердили, что готовы в течение трех дней возобновить сообщение, в частности, с Беларусью, как только будет принято решение правительствами двух стран.

В РЖД уже возобновили зарубежные командировки сотрудников. При этом выполняются требования, установленные в связи с пандемией, отметил Павлов.

Источник: rg.ru, 17.09.2020

Пассажиры старше 60 лет смогут оформить билеты в купе со скидкой 40%

Холдинг «РЖД» подготовил особое предложение для пассажиров старшего поколения в преддверии Международного дня пожилого человека, который отмечается 1 октября.

С 23 сентября и до 31 октября включительно пассажиры старше 60 лет смогут оформить проездные документы в купе нефирменных поездов дальнего следования формирования АО «ФПК» (дочернее общество ОАО «РЖД») со скидкой 40%.

Билеты по привлекательным ценам можно приобрести на поезда отправлением с 1 октября по 24 декабря 2020 г. Скидка будет применяться к стоимости билета без учета услуг и платы за постельное белье.

Оформить проездные документы пожилые люди смогут в кассах дальнего следования, на сайте ОАО «РЖД» и в приложении «РЖД Пассажирам». В случае приобретения документа на сайте скидка будет автоматически применяться после ввода паспортных данных и даты рождения.

Подробную информацию о предложении пассажиры также могут получить в кассах дальнего следования и на сайте ОАО «РЖД» в разделе «Тарифы и акции».

Источник: rzd-partner.ru, 23.09.2020

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Власти Великобритании объявили о прекращении железнодорожного франчайзинга

Модель предоставления частным операторам прав на обслуживание маршрутов использовалась 24 года, но не выдержала испытания пандемическим кризисом.

Министерство транспорта Великобритании объявило о прекращении применения франшиз на обслуживание пассажиров железных дорог на рынке транспортных услуг страны. На смену франшизам поэтапно придёт новая система, призванная создать более простую и эффективную структуру обслуживания, которую планируется сформировать в ближайшие месяцы. На первом этапе с 21 сентября железнодорожных операторов переводят на переходные контракты – франчайзинг заменяется более требовательными соглашениями о мерах по восстановлению в чрезвычайных ситуациях (ERMA).

Новые соглашения включают в себя более жёсткие целевые показатели эффективности и предусматривают меньшие управленческие сборы. Такие контракты позволяют заблаговременно приступить к проведению ключевых реформ, в том числе требовать от операторов лучшей координации действий

друг с другом и снижать чрезмерные капитальные затраты. Эти меры направлены на устранение продолжающегося воздействия пандемии COVID-19 на отрасль.

Плата за управление перевозками на маршруте теперь будет составлять не более 1,5% от базовых затрат на франшизу до начала пандемии. При этом операторы должны обеспечить почти полное обслуживание пассажирских перевозок.

Министр транспорта Великобритании Грант Шаппс подчеркнул, что франчайзинговая модель приватизации, принятая около 25 лет назад, привела к значительному росту числа пассажиров, но пандемия коронавируса доказала, что она больше не работает.

«Наш новый курс для железных дорог требует большего для пассажиров. Это упростит людям поездки, положив конец неопределённости и путанице в отношении того, используете ли вы правильный билет или правильную железнодорожную компанию», – отметил он.

По его словам, новая модель сохранит лучшие элементы частного сектора, включая конкуренцию и инвестиции, которые способствовали росту, но при этом обеспечит стратегическое направление, лидерство и подотчётность.

В апреле правительство Великобритании приостановило на полгода действие всех франшиз на обслуживание пассажиров и предложило операторам выбор: подписать пакет соглашений о чрезвычайных мерах (ЕМА) или нет. В случае отказа все риски по доходам и расходам оператор нёс сам. Несколько операторов, не включённых в ЕМА, приостановили предоставление услуг на железных дорогах.

В начале августа правительство Великобритании для поддержки 14 частных железнодорожных операторов переклассифицировало их в государственные нефинансовые корпорации. Такая мера относится к компаниям, которые в марте заключили с правительствами Англии и Шотландии пакет соглашений о чрезвычайных мерах, введённый в связи с пандемией COVID-19.

Источник: mintrans.news, 21.09.2020

Компания Network Rail вновь открывает главную железнодорожную магистраль Шотландии между Глазго и Эдинбургом

Главная линия Шотландии Глазго – Фолкерк – Эдинбург была вновь открыта после серьезного повреждения (около 300 м пути) из-за прорыва

12 августа нынешнего года прилегающего канала Union.

Линия была закрыта после наводнения, которое произошло недалеко от г. Полмонт в 5 км к востоку от г. Фолкерк. Первоначальные оценки, проведенные компанией Network Rail, показали, что участки пути были размывы, насыпи повреждены, а мачты электрификации были вырваны с корнем. Кроме того, вдоль линии были разбросаны выкорчеванные деревья, и было загрязнено более 1 км железнодорожного пути и балласта.

За последние шесть недель компания Network Rail восстановила линию, заменив более 15 тыс. т грунта и балласта. Кроме того, был проложен 1 км новой двухпутной линии, а также 3 тыс. м новых сигнальных кабелей.

Восстановление линии было завершено с опережением графика, при этом первоначально предполагалось, что для возобновления обслуживания может потребоваться до двух месяцев.

Источник: railjournal.com, 21.09.2020 (англ. яз.)

УЗ намерена ввести новый метод определения тарифа на перевозку грузов в вагонах компании

АО «Укрзализныця» (УЗ) разрабатывает новый порядок определения тарифа на перевозку грузов в вагонах УЗ, который может быть внедрен в ближайшее время.

В УЗ планируют ввести новое понятие – «логистический коэффициент». Этот коэффициент будет утверждаться Правлением для каждого типа вагонов в зависимости от конкурентности вагонов АО «Укрзализныця» на рынке перевозок.

Целью применения логистического коэффициента является установление конкурентоспособных условий для привлечения дополнительных объемов перевозок на железнодорожном транспорте с использованием вагонов УЗ.

Логистический коэффициент будет определяться путем анализа объемов погрузки груза и использования вагонов АО «Укрзализныця» на рынке перевозок и применяться при расчетах единого тарифа к ставке платы за использование вагона.

Таким образом, АО «Укрзализныця» планирует установить прозрачный и оперативный механизм реагирования на изменение ставок за использование вагонов на рынке.

Источник: cfts.org.ua, 16.09.2020

Программа «Развитие транспортной системы» в 2021-2023 годах получит около 3,4 трлн рублей

В нее включены подпрограммы, связанные с развитием железнодорожной и автомобильной инфраструктуры, внутренних водных путей, морских портов, гражданской авиации и аэронавигационного обслуживания.

Финансирование госпрограммы «Развитие транспортной системы» в 2021-2023 гг. составит около 3,4 трлн рублей, следует из пояснительной записки к проекту бюджета на этот срок.

«Бюджетные ассигнования, предусмотренные на реализацию государственной программы «Развитие транспортной системы», в 2021 г. составят 1 трлн 32 млрд 174,5 млн рублей, в 2022 г. – 1 трлн 169 млрд 444,7 млн рублей, в 2023 г. – 1 трлн 229 млрд 379,5 млн рублей», – говорится в документе.

В нем указывается, что предусмотренные в законопроекте объемы бюджетных ассигнований по сравнению с объемами, утвержденными ранее, в 2021 г. уменьшены на 94,439 млрд рублей, в 2022 г. – на 121,271 млрд рублей, в 2023 г. по сравнению с объемами, предусмотренными законопроектом на 2022 г., увеличены на 59,935 млрд рублей. Таким образом, финансирование госпрограммы в 2021 г. составит 91,6% от запланированных объемов, в 2022 г. – 90,6%, а в 2023 г. – 105,1%, что связано с перераспределением средств среди проектов.

«Развитие транспортной системы» включает в себя подпрограммы, связанные с развитием железнодорожной и автомобильной инфраструктуры, внутренних водных путей, морских портов, гражданской авиации и аэронавигационного обслуживания.

Источник: tass.ru, 18.09.2020

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Bombardier продаст железнодорожное подразделение французской Alstom дешевле, чем было ранее согласовано

Канадская Bombardier Inc. объявила о продаже своего подразделения в сфере железнодорожного машиностроения французской Alstom SA по более низкой цене, чем было согласовано в феврале, но компании закроют сделку раньше, чем ожидалось.

В соответствии с соглашением, которое было подписано 16 сентября, стоимость Bombardier Transportation теперь оценивается в 8,4 млрд долл. США, что на 350 млн долл. США меньше по сравнению с изначальными условиями, сообщается в пресс-релизе Bombardier. Объем чистых поступлений от продажи составит около 4 млрд долл. США, примерно на 500 млн долл. США меньше, чем компания ожидала семь месяцев назад.

Условия соглашения были «адаптированы к текущей ситуации», отмечает компания Alstom. По сообщению Bombardier, новая цена отражает «текущие операционные показатели подразделения и рыночные условия».

Alstom ранее дала понять, что может попытаться добиться более выгодных для нее условий сделки, после того как Bombardier отчиталась об убытке во втором квартале из-за списаний в подразделении по производству подвижного состава.

Сделку теперь предполагается закрыть в I квартале 2021 г., а не в I полугодии, как сообщалось ранее.

Пенсионный фонд Caisse de depot et placement du Quebec, миноритарный инвестор Bombardier Transportation, также продает Alstom свою долю. Он получит 2,2 млрд долл. США.

Bombardier рассчитывает, что продажа подразделения позволит компании сократить задолженность, которая на конец второго квартала составляла 10,3 млрд долл. США.

Источник: interfax.com.ua, 18.09.2020

В Египте построят скоростную линию между побережьями Красного и Средиземного морей

Египетско-китайский консорциум заключил контракт стоимостью 9 млрд долл. США на строительство и эксплуатацию железной дороги протяженностью 543 км между городами Айн-Сохна на побережье Суэцкого залива и Эль-Аламейн на средиземноморском побережье Египта. Линия будет использоваться для перевозки как пассажиров, так и грузов и пройдет через пригород Каира, Александрию и Нью-Борг-эль-Араб. Проект по своей значимости рассматривается в качестве второго Суэцкого канала. Время в пути по новой железной дороге составит 3 ч.

Победивший в ходе конкурсных торгов консорциум возглавляют китайская корпорация Civil Engineering Construction (CCECC) и египетская компания Samcrete. В его состав также входит Арабская организация по индустриализации и компания China Railway Construction Corporation (CRCC).

Всего на участие в тендере, организованном правительством Египта, было подано девять заявок, из которых в финальную часть попали только две. Второй консорциум включал китайские компании China State Construction, China Railway Engineering Corporation (CREC) и Aviation Industry Corporation of China (AVIC), а также Siemens, Национальное общество железных дорог Франции и египетские компании Orascom Construction и Arab Contractors.

Принято соглашение о совместном производстве подвижного состава для этой линии на новом заводе в Порт-Саиде при участии ряда международных компаний, Экономической зоны Суэцкого канала и Суверенного фонда Египта.

Источник: railjournal.com, 21.09.2020 (англ. яз.)

Keolis заключила свой первый контракт на эксплуатацию и техническое обслуживание железнодорожной сети в Австралии

Австралийское отделение французской компании Keolis заключило контракт на эксплуатацию и техническое обслуживание железнодорожной сети города Аделаиды, Австралия. Контракт был подписан 18 сентября нынешнего года, а вступит в силу 31 января 2021 г. и продлится 12 лет. Стоимость контракта составляет порядка 1,32 млрд евро. В рамках данного контракта планируется увеличить количество выполняемых рейсов и улучшить качество обслуживания пассажиров. Также будет выполнен ряд мероприятий по модернизации железнодорожной сети.

Компания Keolis присутствует на рынке Австралии уже более десяти лет. Она выполняет значительные объёмы трамвайных и автобусных перевозок. Теперь к ним добавились и железнодорожные перевозки.

Пригородная железнодорожной сети города Аделаида, где проживает более 1,3 млн человек, составляет порядка 121,5 км, из которых электрифицировано 39 км. На сети располагается 89 станций. Парк подвижного состава данной железнодорожной сети состоит из 92 поездов, 22 из которых – электропоезда. В 2021 г. к ним добавятся еще 12 электропоездов.

Источник: keolis.com, 22.09.2020 (фр. яз.)

Компания Colas Rail заключила контракт на строительство рельсовых путей для линии метро в Канаде

Канадское отделение французской компании Colas Rail в конце августа подписало с консорциумом Mosaic Transit Group контракт на строительство

рельсовых путей для линии метро Metrolinx Finch West в Торонто, Канада. Длина двухпутной линии на сплошном бетонном основании составляет 11 км и включает 18 станций. Строительство начнется в сентябре 2020 г., а завершить планируется к июню 2022 г.

Для компании Colas Rail это первый заказ такого рода, который она будет выполнять в Канаде. Из прошлых проектов Colas Rail в Канаде следует упомянуть комплексную электрификацию ремонтного депо в Брамтоне.

Источник: www.eluta.ca, 18.09.2020 (фр. яз.)

Финансирование закупки гибридных поездов (Италия)

Европейский инвестиционный банк согласовал выделение 450 млн евро для финансирования закупки итальянским оператором Trenitalia 135 электродизель-аккумуляторных гибридных поездов для региональных перевозок. Общая стоимость закупки составляет 960 млн евро.

Трех- и четырехвагонные поезда будут эксплуатироваться в регионах Калабрия, Лацио, Молизе, Тоскана, Валле-д'Аоста, а также Сицилия и Сардиния.

Первоначальный транш облигационного финансирования в размере 150 млн евро профинансирует закупку 43 гибридных Hitachi Caravaggio.

По словам исполнительного директора FS Group, данное финансирование обеспечивает реализацию плана по обновлению парка региональных поездов и поможет убрать 400 тыс. автомобилей с итальянских дорог, а также снизить выбросы O₂ на 600 млн тонн в год.

Источник: RGI - 09 -2020 p.8 (англ. яз.)

Тариф на доступ к железнодорожной инфраструктуре во Франции оказался в 3 раза выше, чем в Германии

Частная германская железнодорожная компания FlixTrain, входящая в группу FlixMobility, еще в апреле текущего года отказалась от ранее анонсированных планов по выходу на рынок пассажирских перевозок Франции. Причиной переноса планов тогда была названа чрезмерно высокая стоимость доступа к железнодорожной инфраструктуре.

Управляющий директор FlixTrain Фабиан Стенджер разъяснил, какова разница в тарифе во Франции и в тех странах, где оператор продолжает или планирует начать работать – стоимость платы за доступ к железнодорожным

путям во Франции достигает 30 евро/км для скоростных перевозок. Для сравнения приводятся «все еще очень высокие» 10 евро/км в Германии и всего 1,50 евро/км – в Швеции. «Если французские руководители смогут продемонстрировать готовность соответствовать другим европейским рынкам и условия улучшатся, FlixTrain будет открыт для пересмотра французской экспансии», – сказал Стенджер.

На данный момент FlixTrain осуществляет перевозки только в Германии. В марте они были приостановлены, но были возобновлены с 23 июля. Обслуживаются два маршрута: Кельн – Берлин, Кельн – Гамбург. Также в планах возобновить работу на третьем маршруте – Берлин – Штутгарт.

Компания не отказывается от объявленных ранее планов выхода на шведский рынок, из-за «хорошей ситуации для частных операторов» в этой стране. Изначально работу в Швеции FlixTrain планировал начать в 2020 г, то по причине пандемии, теперь этот срок сместился на 2021 г. В Швеции оператор намерен работать на маршрутах Стокгольм – Гетеборг и Стокгольм – Мальме.

Источник: Центр Транспортных Стратегий, 21.09.2020

Латвийская железная дорога планирует продажу рельсов

Латвийская железная дорога «Latvijas dzelzceļš» (LDz) планирует распродать старогодные железнодорожные рельсы различной длины, части стрелок, детали крепления рельсов, вагонные замедлители, узлы и детали подвижного состава. Общее количество металлолома составляет около 3200-3800 тонн, которые будут реализованы с октября по декабрь.

Начальная цена аукциона составляет 215 евро за тонну.

Оборот Латвийской железной дороги в прошлом году снизился на 7,5%, по сравнению с 2018 г., составив 337,645 млн евро. Убытки составили 9,328 млн евро, по сравнению с прибылью 14,408 млн евро годом ранее.

В прошлом году по железной дороге было перевезено 41,49 млн тонн грузов, что на 7,77 млн тонн, или 15,8% меньше, чем в 2018 г. 79,4% этого объема составили импортные перевозки (32,949 млн тонн), что на 18,6% меньше, чем в 2018 г. Основную часть грузопотока по латвийской железной дороге формируют партнеры из России – 70,4% всех перевозок.

На фоне падения грузоперевозок Латвийская железная дорога разработала новую бизнес-модель, которая должна помочь компании выйти из кризиса. Новая бизнес-модель LDz предполагает расширение спектра

оказываемых услуг путем включения в него морских и автомобильных экспедиторских услуг, а также услуг терминалов и складов.

LDz также пересмотрела возможности реализации планируемых и начатых проектов, финансируемых из структурных фондов ЕС. Компания решила отказаться от реализации проекта электрификации железной дороги. Его планировалось осуществить в связке с проектом развития парка приема станции Даугавпилс и подъездных путей к нему.

Кроме того, LDz избавляется от ненужной недвижимости и непрофильных активов.

Для поддержания финансового равновесия компании кабмин в июле одобрил увеличение основного капитала LDz в размере 32422016 евро, компенсацию расходов предприятия на обеспечение железнодорожных пассажирских перевозок в размере 14225226 евро и авансовый платеж финансового баланса в размере 13011000 евро.

Источник: lv.sputniknews.ru, 16.09.2020

РЖД инвестируют в развитие транзита от 200 млрд рублей

РЖД сохраняют планы инвестировать более 200 млрд рублей в развитие транзитных контейнерных перевозок и не планируют увеличивать тарифы на них, сообщил заместитель генерального директора компании Алексей Шило.

«Несмотря на то, что объемы перевозок отдельных номенклатур грузов, массовых в первую очередь, падают, мы свою инвестиционную программу сохраняем, и сохраняем ее, в том числе на следующий год. Те сотни миллиардов рублей, которые мы запланировали на развитие контейнерного транзита, например – это более 200 млрд рублей на ближайшие годы – они точно будут нами реализованы, инфраструктура к этому будет готова», – сообщил Шило, выступая на онлайн форуме «PRO//Движение.Евразия».

Он также затронул тему тарифов на транзитные контейнерные перевозки. «В период тяжёлых финансовых историй можно было бы смотреть какие-то варианты, связанные с изменением тарифов, но хочу еще раз коллегам сказать: мы с 2011 г. придерживаемся долгосрочной тарифной политики и не планируем увеличивать стоимость перевозок транзитных контейнеров», – сказал Шило.

Источник: Iprime.ru, 17.09.2020

В РЖД рассказали, за счет чего планируют пополнить свой бюджет

ОАО «РЖД» планирует в 2021-2025 гг. дополнительно собрать с грузоотправителей 293,3 млрд рублей за счет различных тарифных решений, говорится в материалах к состоявшейся 16 сентября встрече руководства компании во главе с генеральным директором Олегом Белозёровым с крупнейшими клиентами.

Это необходимо, чтобы обеспечить финансирование инвестпрограммы в условиях падения доходов – их отклонение из-за падения прогнозного объема перевозок от параметров долгосрочной программы развития до 2025 г. (ДПР) оценивается в 1,1 трлн рублей на всем протяжении программы. Этот набор тарифных изменений – один из вариантов, которые предлагает компания, и все предложенные меры будут обсуждаться с потребителями услуг и выноситься на рассмотрение правительства.

Среди некоторых предполагаемых тарифных изменений – отмена существующих льготных тарифных схем на порожний пробег инновационных вагонов, которые сегодня делают их возврат на 11-27% дешевле, чем типовых, и замена их 5%-ной скидкой на грузеный рейс для таких вагонов до 2022 г.; дополнительная индексация порожнего пробега на 4%.

Кроме того, будут проиндексированы и тарифы на контейнерные перевозки на 4%. Также предусмотрено увеличение тарифов на перевозку антрацита до уровня коксующегося угля (сейчас они ниже на 15%), отмена с 2022 г. преференции в 10,5% для энергетического угля и сближение условий его перевозки с коксующимся.

Для компенсации роста акцизов на топливо и налоговой нагрузки на монополию предлагается на весь оставшийся срок действия ДПР ввести 1,2% надбавки к уже действующим 1,5%, что даст монополии дополнительные 18,3 млрд рублей. Альтернативы – сохранение ставки налога на имущество на уровне 1,6% или введение возвратного акциза на топливо.

Также РЖД хотят сократить поставки энергетического угля на восток либо сохранить объемы на прежнем уровне, но повысить вес коксующегося угля в поставках на 20% и более.

Источник: ria.ru, 18.09.2020

РЖД примут участие в тендере в Индии на 2 млрд долл. США

ОАО «РЖД» определилось с выбором инфраструктурного проекта, по которому будет работать с входящей в «Индийские железные дороги» госкомпанией Ircon International Limited. Меморандум о взаимопонимании

компании заключили в мае. Как сообщил первый заместитель генерального директора монополии Сергей Павлов, компании подали совместную заявку на участие в тендере по проекту по строительству транспортной системы для пассажирского движения в штате Карнака.

«Это большой и очень важный проект стоимостью около 2 млрд долл. США», – сказал С. Павлов. Такое решение было принято после визита индийской делегации в Москву в конце прошлого года: «Мы им показали, что сделали на МЦК и МЦД, и они были очень удивлены». По словам С. Павлова, монополия подтвердила свою заинтересованность в участии в этом проекте.

Судьба другого совместного российско-индийского железнодорожного проекта – модернизация железнодорожной линии Нагпур – Секундерабад – пока зависит от решения «Индийских железных дорог». «Действительно, наша компания сделала ТЭО этого проекта по просьбе «Индийских железных дорог» с совместным финансированием, – рассказал С. Павлов. – При этом результаты наших разработок были приняты без единого замечания, хотя аналогичные проекты с участием других железнодорожных администраций сдавались очень долго. Сейчас «Индийские железные дороги» находятся в стадии принятия решения, переходить на максимальную скорость движения 200 км/ч или остаться на скорости 160 км/ч. Наш проект был сделан на скорость 200 км/ч. Пока это решение не принято».

При этом ОАО «РЖД» не выразило заинтересованности в участии в либерализации пассажирского сообщения в Индии. Летом стало известно, что Индия намерена либерализировать пассажирские перевозки, предложив частному сектору 109 маршрутов. ОАО «РЖД» в июле сообщало, что изучает информацию. «Но сейчас наш пассажирский блок сконцентрирован на решении вопросов, которые имеются здесь, у нас, – сказал С. Павлов. – Мы не планируем принимать участие в этом конкурсе из-за больших рисков и серьезных инвестиций, которые сегодня нужны нам здесь».

Источник: kommersant.ru, 17.09.2020

РЖД не планируют повышать стоимость транзитных перевозок контейнеров

РЖД не планируют повышать стоимость транзитных перевозок контейнеров, сообщает ТАСС со ссылкой на заместителя генерального директора компании Алексея Шило.

«В период тяжелых финансовых историй можно было бы посмотреть какие-то варианты, связанные с изменением тарифов, но хочу еще раз коллегам

сказать – мы с 2011 г. придерживаемся долгосрочной тарифной политики и не планируем увеличивать стоимость перевозок транзитных контейнеров», – подчеркнул топ-менеджер РЖД.

Шило добавил, что несмотря на падение объемов перевозок отдельных номенклатур грузов, в первую очередь массовых, РЖД сохраняют свою инвестиционную программу. По его словам, это касается и 200 млрд рублей, которые планируется вложить в развитие контейнерного транзита в ближайшие годы.

Источник: infranews.ru, 18.09.2020

ОАО «РЖД» улучшило ожидания по снижению погрузки в 2020 г. до 3,5%, в 2021 г. закладывают 2,6% роста

ОАО «РЖД» улучшило прогноз погрузки на 2020 г., по итогам текущего года ожидается снижение погрузки на 3,5%, до 1,234 млрд тонн, следует из презентации заместителя главы РЖД Алексея Шило.

Рост погрузки в 2021 г. составит 2,6% (до 1,265 млрд тонн), вместо прогнозируемых ранее 2,8%. Ранее прогнозировали падение погрузки в 2020 г. на 5%.

Ожидается, что по итогам 2020 г. погрузка каменного угля снизится на 6,8% (до 346,8 млн тонн), кокса на 0,3%, (до 10,7 млн тонн), нефти и нефтепродуктов – на 9,6% (до 209,7 млн тонн), черных металлов – на 10,5% (до 66 млн тонн), лесных грузов – на 1,8% (до 41,2 млн тонн). В «плюсе» – погрузка руды (+1,1%, 141,3 млн тонн), минерально-строительных грузов (+2,2%, 197,9 млн тонн), химических и минеральных удобрений (+3%, 62,3 млн тонн), хлебных грузов (+16,8%, 28,2 млн тонн).

В 2021 г. монополия прогнозирует рост погрузки каменного угля (+4,5%, до 362,4 млн тонн), нефти и нефтепродуктов (+2,3%, до 214,6 млн тонн), черных металлов (+2,6%, до 67,7 млн тонн), руды (+0,7%, до 142,4 млн тонн), удобрений (+4,4%, до 65,1 млн тонн), минерально-строительных грузов (+1,3%, до 200,4 млн тонн), хлебных грузов (+0,4%, до 28,3 млн тонн).

«Предпринятые совместно с другими участниками рынка меры позволили избежать наиболее пессимистичного сценария, который предусматривал глубину падения объемов перевозок по году на уровне – 15%», – говорится в презентации.

В августе 2020 г. динамика железнодорожной погрузки продолжила улучшаться, падение замедлилось. Погрузка на сети РЖД в августе 2020 г. сократилась на 0,8% по сравнению с тем же месяцем 2019 г., до 108,1 млн тонн.

В сентябре ожидается снижение погрузки на 2% к уровню аналогичного периода прошлого года, сообщал ранее Шило.

Источник: finmarket.ru, 18.09.2020

Холдинг «РЖД» получил высшую оценку в Антикоррупционном рейтинге российского бизнеса – 2020

ОАО «РЖД» присвоен наивысший класс первого отечественного Антикоррупционного рейтинга – 2020 Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) как компании с максимально высоким уровнем противодействия коррупции, минимальным уровнем рисков коррупции, сопряженных с угрозой инвесторам, кредиторам, деловым партнерам.

Для участия в рейтинге были приглашены 100 ведущих организаций, вошедших в список «Эксперт 400 – рейтинг крупнейших российских компаний».

Экспертная оценка осуществлялась путем проведения независимой экспертизы соответствия деятельности компаний международному стандарту в сфере противодействия коррупции и положениям Антикоррупционной хартии российского бизнеса.

В ходе проведения указанной процедуры были высоко оценены внедренные в ОАО «РЖД» антикоррупционные практики, вовлеченность работников в антикоррупционную деятельность, единый принцип организации этой работы в дочерних и подконтрольных обществах.

ОАО «РЖД» с 2014 г. является участником Антикоррупционной хартии российского бизнеса, принятой четырьмя крупнейшими бизнес-союзами России: Российским союзом промышленников и предпринимателей, Торгово-промышленной палатой Российской Федерации, Общероссийской общественной организацией малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ» и Общероссийской общественной организацией «Деловая Россия» в целях активного содействия добровольному внедрению российскими компаниями специальных антикоррупционных программ.

Источник: rspp.ru, 22.09.2020

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

Женщина впервые в Северной Америке возглавит железную дорогу I класса

В BNSF Railway второй по величине трансконтинентальной железной дороге Северной Америки I класса, избрали нового исполнительного директора – Кэтрин Фармер, которая сменил Карла АЙса на этом посту.

Это первый случай в истории, когда женщина будет назначена руководителем североамериканской железной дороги I класса.

К. Фармер вступит в должность 1 января 2021 г. и также возглавит совет директоров BNSF. К. Айс уйдет на пенсию в конце 2020 г., однако останется в совете директоров компании.

К. Фармер начала работать в BNSF в 1992 г. в Burlington Northern (в результате слияния которой с Atchison, Topeka and Santa Fe Railway в 1996 г. была создана BNSF) в качестве 22-летнего стажера по менеджменту. До того, как стать исполнительным вице-президентом по операциям в BNSF, К. Фармер была вице-президентом по разработке услуг и транспортной поддержке, вице-президентом группы по потребительским товарам, вице-президентом по внутренним интермодальным перевозкам и вице-президентом по промышленным товарам.

К. Фармер окончила школу бизнеса MJ Neeley в Техасском христианском университете со степенью бакалавра делового администрирования (BBA) и там же получила степень MBA в области финансов.

Предыдущий руководитель, Карл Айс, проработал в BNSF 42 года. В 1995 г. он возглавил команду, которая организовала слияние и последующую интеграцию Burlington Northern Railroad и Santa Fe Railway.

С назначением Фармер, она станет одной из самых высокопоставленных женщин в холдинге Berkshire Hathaway, принадлежащем Уоррену Баффету.

Источник: Центр Транспортных Стратегий, 16.09.2020

РУТ будет готовить инженеров для цифровой экономики в сотрудничестве с «Росатомом» и buildingSMART

В вузе запускают программы по подготовке и сертификации персонала на основе открытых стандартов open BIM.

Государственная корпорация по атомной энергии «Росатом», Российский университет транспорта (РУТ, МИИТ) и российское отделение buildingSMART

(НАИКС) договорились о сотрудничестве в области подготовки инженерных кадров для цифровой экономики.

В сентябре 2020 г. РУТ зарегистрирован buildingSMART International в качестве учебного центра для обучения по программе профессиональной сертификации buildingSMART. Соответствующий сертификат вручен ректору вуза Александру Климову 21 сентября.

BuildingSMART – международная профессиональная организация, которая разрабатывает цифровые открытые стандарты передачи и хранения данных для строительной отрасли уровня ISO, а также сферы управления капитальными и инфраструктурными объектами.

Open BIM является универсальным подходом к совместному проектированию, строительству и обслуживанию на основе открытых стандартов и потоков работ. Open BIM – это инициатива buildingSMART и нескольких ведущих поставщиков программного обеспечения, использующих модель данных buildingSMART.

В сентябре РУТ объявил о сотрудничестве с отечественной компанией VR Concept – разработчиком приложения для коллективной работы и обучения взаимодействию с инженерными данными в виртуальной реальности. Сотрудничество предполагает создание в технопарке университета многопользовательского центра виртуальной реальности (VR-лаборатории), который будет осуществлять образовательную деятельность и реализацию программ по подготовке кадров цифрового транспорта.

В августе РУТ и Национальный центр промышленного дизайна и инноваций «2050.ЛАБ» заключили соглашение о сотрудничестве. Специалисты студии будут проводить семинары, лекции и мастер-классы для учащихся создаваемого в университете технопарка.

Источник: rut-miit.ru, 22.09.2020

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

В городе Грязи произошел сход 8 вагонов грузового железнодорожного состава

16 сентября в 05:08 в ОДС ЦУКС ГУ МЧС России по Липецкой области поступило сообщение о том, что в районе железнодорожной станции «Грязи-Орловские» ЮВЖД г. Грязи на железнодорожных путях произошел сход 8 вагонов грузового состава (рис. 2). К месту происшествия выехали оперативная группа Грязинского ПСГ, 1 отделение 19 ПСЧ.



Рис. 2. Место схода вагонов

Информация о повреждении железнодорожных путей уточняется. Пострадавших нет, сообщает пресс-служба Главного управления МЧС России по региону.

Источник: mchsmedia.ru, 16.09.2020

Минтранс предложил усилить безопасность в поездах: багаж проверяют на входе

Проверять багаж пассажиров и их самих при входе в поезд хочет Министерство транспорта, говорится в проекте требований по обеспечению транспортной безопасности на железнодорожном транспорте.

Документ сейчас находится на завершающей стадии разработки. Однако от Минэкономразвития он получил негативный отзыв.

Проектом вводится новый рубеж безопасности: досмотр багажа, личных вещей, почтовых отправок и самих пассажиров при входе в поезд. В Минэкономразвитии подсчитали, что такой контроль обойдется перевозчикам в 15,7 млрд рублей ежегодно при том, что пассажиры и их багаж и так проходят проверку при входе на станцию или вокзал.

Кроме того, транспортное ведомство планирует буквально нашпиговать вагоны электроникой и гаджетами, способными моментально передавать информацию о любой угрозе специально обученным людям из подразделений транспортной безопасности. Видеонаблюдение появится в пассажирских вагонах, тамбурах и технических помещениях. А чтобы ценные кадры, на которых запечатлена кража из сумочки пассажира или лица террористов, не затерялись, транспортникам придется установить сервера, способные хранить информацию до 30 дней.

Вагоны пригородных электричек по проекту должны быть оборудованы тревожными кнопками с выходом не только на машиниста, но и на

безопасников. Правда, этот пункт тоже получил порцию негатива от Минэка. Чиновники подсчитали, что на установку оборудования в 8120 вагонах, которые в этом нуждаются, уйдет 4,1 млрд рублей и девять лет.

Источник: mk.ru, 17.09.2020