



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ – филиал ОАО «РЖД»

**ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

№ 8/ФЕВРАЛЬ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.....	5
ОАО «РЖД» утвердили дорожную карту BIM-технологий в строительстве.....	5
В поездах Иволга на линиях МЦД-1 и МЦД-2 установят 430 точек бесплатного интернета.....	5
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	6
Интеллектуальная логика безопасности для постов централизации следующего поколения (Германия).....	6
Новости научно-исследовательского сектора отрасли железнодорожного транспорта	6
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ.....	7
Первый поезд Avelia Liberty готов к проведению испытаний.....	7
Начались испытания первого дизель-поезда WINK производства Stadler	8
Разработанный для ФГК вагон-платформа «Уралвагонзавода» запущен в серийное производство	8
Подшипники пошли на второй круг	9
Высокий ресурс инновационного вагона проверен временем	11
В 2020 году Дальневосточная магистраль получит более 200 пассажирских вагонов нового модельного ряда.....	13
Из Петербурга в Петрозаводск отправятся обновленные «Ласточки».....	14
Технология ученых ИрГУПС для сушки изоляции тягового двигателя будет внедрена на производстве до конца 2020 года.....	15
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	15
Поезд-лаборатория для отработки инновационных технологий для подвижного состава (Германия).....	15
Модернизация парка подвижного состава серии ET423 мюнхенской городской скоростной железной дороги S-Bahn (Германия).....	16
Дизель-электровоз семейства Vectron компании Siemens (Германия).....	16
Производство подвижного состава для туристических перевозок GoldenPass Express (Швейцария)	16
ПУТЬ И ПУТЕВОЕ ХОЗЯЙСТВО	17
Может ли дистанционное зондирование улучшить мониторинг железнодорожной инфраструктуры?	17
Литовские железные дороги обновили основных путей на сумму 30,4 млн евро	19
Российский поезд для расчистки снега произвел фурор в Финляндии	20
175,5 км железнодорожных путей Уфа – Нефтекамск построят в рамках концессии	20
Рельсы уложат по-новому	21
Объем ремонта путей на Транссибе в Забайкалье и Приамурье в 2020 г. вырастет на треть	23
РЖД рассматривают возможность расширения Октябрьской магистрали на входе в Москву до 6 путей	23
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	24
Актуальные разработки для обеспечения безопасности путевых работ (Германия).....	24

Тестирование влияния влажности на состояние балластного материала (США).....	24
АВТОМАТИКА, ТЕЛЕМЕХАНИКА И СВЯЗЬ, АВТОМАТИЗИРОВАННЫЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ	24
На северном участке автоматизированной линии 14 метро Парижа начаты тестовые поездки	24
В Нидерландах прошли тестовые рейсы поезда с пассажирами в режиме автоведения	25
Hitachi оснастит бортовыми устройствами ETCS 60 тепловозов Stadler для VR Group	26
РЖД внедрят бесветофорное регулирование движения на Транссибе под Иркутском и в Забайкалье	27
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	28
Искусственный интеллект и математическая оптимизация для автоматизированного оперативного управления (Германия).....	28
Цифровые посты централизации на сети железных дорог Германии: на пути к серийному производству	28
Цифровая трансформация в железнодорожной системе (Германия)	28
Варианты оснащения системы ETCS по уровню 3	29
Тестирование электропоезда с технологией автоматического управления движением (АТО) в Нидерландах	29
ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ И ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЕ	29
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	29
Вопросы декарбонизации железнодорожного транспорта	29
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА	30
Перевозки контейнеров через железную дорогу порта Гамбурга в 2019 году выросли более чем на 10%	30
Калининградская железная дорога и РКР Cargo обсудили взаимодействие в сфере грузоперевозок.....	30
АО «ФГК» запустило услугу «Грузовой экспресс».....	31
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ.....	32
В Калифорнии поезда Capitol Corridor перевезли рекордное число пассажиров (США)	32
Перевозки пассажиров в сообщении со странами дальнего зарубежья в 2019 году выросли на 14%	33
РЖД отмечают рост пассажирских перевозок в сообщении с Монголией и Финляндией	33
Гранд Сервис Экспресс весной запустит новые маршруты в Крым из Москвы и Санкт-Петербурга.....	34
Названы самые безопасные места в российских поездах.....	35
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	35
Расширение числа маршрутов ночных поездов NightJet (Европа).....	35
Tejas Express – новый частный оператор пассажирских перевозок в Индии	36

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	36
Создана рабочая группа по изучению перспектив интеграции проекта Rail Baltica с существующей железнодорожной инфраструктурой Риги	36
Опубликованы тезисы Транспортной стратегии до 2036 года.....	37
РЖД выйдут из проекта на 1,2 млрд евро в Иране из-за санкций США.....	38
Глава «РЖД» и посол Индии обсудили перспективы совместных проектов	39
Силуанов не исключил приватизации РЖД, но в данный момент она не планируется.....	40
Кабмин РФ в 2020 г. хочет дать 950 млн руб. на возмещение затрат на покупку грузовых вагонов	41
Кабмин одобрил программу ремонта ветхих мостов.....	42
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА	43
В БЖД не ждут скачкообразного роста цен на услуги в 2020 году.....	43
Билеты на поезда в Казахстане подорожают с приходом весны	44
УЗ провела свой первый «голландский аукцион».....	44
Восточный полигон: есть ли риски недостижения цели проекта?	45
Изменение транспортных расходов связано с колебаниями ставок операторов.....	47
Вагончик не тронется. На железной дороге все больше брошенных поездов	48
РЖД получили более 8 млрд рублей на развитие линии из Кузбасса на БАМ и Транссиб	50
Инвестиции РЖД в железнодорожную инфраструктуру Алтайского края в 2020 г. вырастут почти на 16%	51
Инвестиции ОАО «РЖД» в развитие Свердловской железной дороги в 2020 г. увеличатся на треть.....	52
Forbes назвал главных продавцов рунета	53
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	54
Инвестиции в развитие железнодорожного транспорта Германии.....	54
ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА	54
На Свердловской детской магистрали открылся первый на сети ОАО «РЖД» логистический учебный класс	54
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	55
Забастовки на железнодорожном и городском рельсовом транспорте	55
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ	56
Сход 18 вагонов с углем произошел в Хабаровском крае.....	56
Из-за схода с рельсов вагона-рефрижератора под Тюменью задержались семь поездов.....	56
Виртуальные тренажеры помогут железнодорожникам бороться с нарушителями на Красноярской железной дороге	57

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

ОАО «РЖД» утвердили дорожную карту BIM-технологий в строительстве

«Российские железные дороги» («РЖД») утвердили дорожную карту научно-технического сопровождения BIM-технологий в строительном комплексе, сообщила компания.

ОАО «РЖД» создало подразделение – центр компетенций по внедрению технологии информационного моделирования (BIM-технологии) для объектов инфраструктуры в октябре 2019 года. Руководителем подразделения по внедрению BIM-технологии в проектирование инфраструктуры назначен Владимир Талапов.

Внедрение BIM-технологии позволит перейти к цифровому управлению объектами инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла, обеспечить автоматизированный обмен информацией между всеми участниками процесса и органами власти, повысить качество управленческих решений, эффективность строительства и эксплуатации объектов инфраструктуры. Задачами также является совершенствование нормативного правового регулирования и оптимизация административных процедур при подготовке землеустроительной, градостроительной, проектной документации, строительства и ввода в эксплуатацию, государственного кадастрового учета и госрегистрации объектов недвижимости.

«В 2020 году планируется приступить к реализации пилотных проектов с применением технологии информационного моделирования. Также в ближайшие годы будет создана единая отраслевая цифровая платформа управления жизненным циклом объектов капитального строительства, обеспечивающая накопление и обмен данными, их достоверность и актуальность», – добавляется в сообщении.

Источник: realty.ria.ru, 20.02.2020

В поездах Иволга на линиях МЦД-1 и МЦД-2 установят 430 точек бесплатного интернета

«В настоящее время в 39 поездах «Иволга», которые курсируют по МЦД-1 и МЦД-2, установлены почти 250 точек доступа к бесплатной сети MT_FREE. В 2020 году все новые поезда «Иволга», которые дополнительно выйдут на маршруты первых двух диаметров, также будут оснащены беспроводным бесплатным интернетом. В них планируется установить еще

почти 430 точек доступа к Wi-Fi и 1,2 тыс. экранов с онлайн-телевещанием», – говорится в сообщении ТАСС.

Также отмечается, что все цифровые сервисы для поездов МЦД устанавливаются в вагоны непосредственно на конвейере Тверского вагоностроительного завода. Это первая в России практика оснащения поездов точками доступа Wi-Fi и экранами на этапе сборки состава. Установка цифровых сервисов на заводах – основа цифровизации российского транспорта.

Со дня запуска движения по МЦД пассажиры подключились к бесплатному интернету 702 тыс. раз. Количество подключений к сети MT_FREE в электропоездах, курсирующих по центральным диаметрам, за два месяца выросло в 2,8 раза. По статистике, Wi-Fi на МЦД чаще пользовались мужчины в возрасте от 25 до 34 лет. При этом в сети зарегистрировано вдвое больше устройств на Android (68%), чем на iOS (32%), уточняется на Едином транспортном портале.

Источник: rzd-partner.ru, 26.02.2020

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Интеллектуальная логика безопасности для постов централизации следующего поколения (Германия)

В статье, состоящей из двух частей, молодые ученые из рабочей группы Signaling по системам сигнализации DB RailLab, совместной исследовательской лаборатории Технического университета Дармштадта и железных дорог Германии (DB AG), рассказывают о работе над перспективными концепциями цифровой эксплуатации железных дорог. В первой части представлен исследовательский проект SmartLogic по разработке новой системы APS (Advanced Protection System). Вторая часть будет опубликована в одном из следующих номеров журнала.

Источник: Deine Bahn. – 2019. – № 11. – S. 33-37 (нем. яз.)

Новости научно-исследовательского сектора отрасли железнодорожного транспорта

Подборка заметок, в том числе об успешном тестировании немецкими железнодорожными компаниями технологии связи 5G на испытательном

полигоне Аннаберг-Буххольц – Шварценберг с использованием подвижного состава Lucy производства Thales, о планах по основанию национального технологического института железнодорожного транспорта в Турции и о программе МСЖД OpenRail, предусматривающей популяризацию программного обеспечения открытого типа (open source software) в железнодорожной отрасли.

Источник: Railway Gazette International. – 2019. – № 11. – P. 59 (англ. яз.)

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Первый поезд Avelia Liberty готов к проведению испытаний

Первый из 28 высокоскоростных поездов нового поколения Avelia Liberty, предназначенных для эксплуатации в Северо-восточном коридоре, который соединяет Вашингтон, Нью-Йорк и Бостон, вышел с завода компании Alstom в Хорнелле (США, штат Нью-Йорк). В течение 9 месяцев он будет проходить испытания в Центре транспортных технологий близ Пуэбло (штат Колорадо). За это время планируется оценить тяговые и динамические характеристики нового поезда, работу токоприемников, системы наклона кузова, тормозов, защиты от боксования и юза и системы управления. По завершении испытаний поезд вернется на предприятие-изготовитель для проведения работ по оснащению внутренних помещений.

В составе поезда два снабженных кабинами машиниста моторных вагона, в которых размещено тяговое оборудование, и девять промежуточных – с местами для сидения. Новые поезда, которые Alstom строит для компании Amtrak, будут эксплуатироваться под брендом Acela Express, как и работающие в Северо-восточном коридоре в настоящее время. По сравнению с последними они вмещают почти на 25% больше пассажиров, при этом предполагается, что они будут потреблять на 40% меньше энергии в расчете на одного пассажира. Максимальная скорость поездов нового поколения – 300 км/ч, однако с учетом состояния инфраструктуры Северо-восточного коридора она будет ограничена до 255 км/ч.

Ожидается, что поезда Avelia Liberty поступят в регулярную эксплуатацию в 2021 г. Уже завершена сборка второго поезда. Предполагается, что в марте 2020 г. начнутся его испытания в Филадельфии. Постройка третьего поезда была начата в ноябре 2019 г., приступить к его испытаниям планируется в сентябре 2020 г.

Источник: zdmira.com, 21.02.2020

Начались испытания первого дизель-поезда WINK производства Stadler

Это первый из 18 двухвагонных поездов, заказанных пассажирским оператором Arriva в 2017 г. за 170 млн евро для обслуживания пригородных перевозок в Нидерландах. Ожидается, что после испытаний он поступит заказчику весной 2020 г., а к концу года новый подвижной состав выйдет на линии в провинциях Гронинген и Фрисландия на севере страны.

Поезд WINK модульной конструкции построен на платформе семейства FLIRT. Название поезда представляет собой аббревиатуру от немецкого Wandelbarer Innovativer Nahverkehrs-Kurzzug – трансформируемый инновационный региональный поезд небольшой длины. В его центральной части расположен силовой модуль с тяговым оборудованием. Поезда WINK могут иметь комбинированный дизельный и электрический тяговый привод, получая электропитание от контактной сети постоянного тока напряжением 1,5 кВ и аккумуляторных батарей, выполняющих функцию накопителей энергии, которая вырабатывается при рекуперативном торможении.

Дизельный двигатель компании Deutz (Германия) работает на гидрогенизированном растительном масле. Благодаря наличию аккумуляторов дизель может быть отключен во время длительных стоянок на станциях.

Поезд WINK имеет длину 55,5 м, ширину 2,82 м и высоту 4,12 м. С каждой стороны предусмотрены три двери. Мощность поезда – 1000 кВт, максимальная скорость – 140 км/ч. В нем 135 фиксированных и 16 откидных сидений, вагоны имеют большие окна, две зоны отдыха за кабинами машиниста, туалет, пространство для размещения велосипедов и инвалидных колясок, оснащены розетками электропитания и доступом к сети Wi-Fi. После электрификации части линии Леуварден – Гронинген, которую намечено завершить к 2025 г., от использования дизеля на поездах можно будет отказаться и заменить его аккумуляторами большей мощности для движения на неэлектрифицированных участках.

Источник: zdmira.com, 26.02.2020

Разработанный для ФГК вагон-платформа «Уралвагонзавода» запущен в серийное производство

Новый универсальный вагон-платформа модели 13-5205, разработанный Уральским конструкторским бюро вагоностроения (УКБВ, входит в концерн «Уралвагонзавод») по заказу АО «ФГК», запущен в серийное производство на мощностях «Уралвагонзавода», концерн уже начал

процесс передачи новых вагонов ФГК, – сообщили в пресс-службе (рис. 1).



Рис.1. Вагон-платформа модели 13-5205

Вагон-платформа успешно прошел приемочные испытания и в августе 2019 года получил сертификат соответствия. «В прошлом году он был представлен на Международном железнодорожном салоне техники и технологий «PRO//Движение.Экспо», где вызвал интерес у потенциальных российских и зарубежных заказчиков», – привели в пресс-службе слова заместителя гендиректора концерна «Уралвагонзавод» Кирилла Томащука.

Конструкция платформы дает возможность свободно заезжать автомобилям как с торца платформы, так и фронтально. Вагон-платформа модели 13-5205 может использоваться не только для контейнерных перевозок грузовых автомобилей и прицепов, но и для транспортировки железнодорожным транспортом колесной техники и тяжеловесной военной техники, крупнотоннажных контейнеров. Грузоподъемность платформы составляет 67,5 т. Кроме того, технические возможности нового подвижного состава позволяют при креплении специальных держателей перевозить лесоматериалы.

Источник: tass.ru, 20.02.2020

Подшипники пошли на второй круг

По инициативе Грузии, на комиссии вагонного хозяйства Совета по железнодорожному транспорту, обсудят возможность введения запрета на роликовые подшипники в железнодорожных вагонах с 2021 г. Россия, в свою очередь, требует просто разрешения устанавливать кассетные подшипники с адаптером при ремонте старых вагонов. Источники «Ъ», знакомые с ходом обсуждений в правительстве, говорят, что пересмотр ранее принятых решений, останавливающих переход на кассету, не рассматривается.

Грузинская железная дорога (ГЖД) предложила возродить идею об обязательном переходе с роликовых на кассетные подшипники при ремонте

вагонов с 2021 г. Предложение распространяется только на территорию РФ.

На прошлом заседании совета Грузия была одной из тех четырех стран, которые голосовали против перехода на кассетные подшипники. Однако, в ее особом мнении, в отличие от особых мнений остальных трех стран, не содержалось возражений против замены подшипников, а только протест против неотражения в документе задолженности Южно-Кавказской железной дороги. Директор грузовых перевозок ГЖД Гурам Гурамишвили лишь заявил, что считает «некорректным комментировать продолжающийся и пока незавершенный рабочий процесс».

Независимый специалист по железнодорожному транспорту Дато Гочава при этом подчеркивает, что инфраструктура Грузии рассчитана именно на роликовые подшипники, а в вопросе ремонта вагонов ГЖД на 100% зависит от России.

В прошлом году, буквально за два месяца совет, а потом и Минтранс приняли решение о переводе всех вагонов в РФ на кассетные подшипники. Собственники вагонов были резко против, ожидая расходов на 200-300 млрд руб. Развитие ситуации было остановлено решением тогдашних вице-премьеров Максима Акимова и Дмитрия Козака, 31 октября поручивших резко свернуть переход. Далее дискуссия стихла. Но в начале года к обсуждению кассетных подшипников на старых вагонах вернулись: ВНИКТИ представил доклад об опыте применения кассетных подшипников с адаптером, испытания поручено продолжить.

Рабочей группе комиссии по вагонному хозяйству поступило предложение и от России, но не о принудительном переходе на кассету, а лишь о разрешении использования кассетных подшипников с адаптерами при ремонте типовых тележек. В ОАО РЖД пояснили, что по итогам испытаний рабочая группа рассмотрит необходимость внесения в ремонтную документацию возможности оборудования грузовых вагонов кассетными подшипниками на тележках типа 2 (модель 18-100) с использованием адаптера, наравне с традиционными роликовыми подшипниками.

В протоколе совещания у Дмитрия Козака и Максима Акимова есть пункт, требующий от Минтранса и ОАО «РЖД» обеспечить отмену решения совета о переходе на кассету. В Минтрансе сообщили, что руководствуются решениями, принятыми правительством. В аппарате курирующего транспорт первого вице-преьера Андрея Белоусова комментарии не дали. Но источник «Ъ», знакомый с ходом обсуждений в новом правительстве, говорит, что об отмене поручения господ Акимова и Козака разговоров не ведется.

Изменения, разрешающие установку кассетных подшипников с адаптерами при ремонте, – позитивное новшество, говорит глава «Infoline-

Аналитики» Михаил Бурмистров: если операторы сочтут эту замену коммерчески целесообразной, они получат шанс ее провести. Замена должна сокращать количество текущих отцепочных ремонтов, которые сейчас являются одной из ключевых статей расходов операторов. Эксперт напоминает о ситуации с Первой грузовой компанией, которая в 2013 г. установила такие подшипники, а в 2014 г. Ространснадзор запретил их эксплуатацию. Производители подшипников, полагает он, заинтересованы в расширении рынка, поскольку выпуск новых вагонов сокращается, а массовые плановые ремонты вагонов с увеличенной осевой нагрузкой (на них устанавливаются кассетные подшипники) начнутся после 2022 г.

Источник: kommersant.ru, 25.02.2020

Высокий ресурс инновационного вагона проверен временем

На пространстве 1520 железнодорожный холдинг «ОВК» организовал систему проведения ремонтов грузовых вагонов, построенных на тихвинских вагоностроительных предприятиях, а также создал склады с необходимым оборотом запасных частей и комплектующих.

География выстроена с учетом полигонов курсирования тихвинских вагонов, а также пожеланий собственников и арендаторов парка. Каждому авторизованному ОВК вагоноремонтному предприятию присвоена определенная категория. Первая назначена головному сервисному центру ТСЗ «Титран-Экспресс» (входит в холдинг «ОВК»): у него имеются полномочия по авторизации депо и снабжению их запасными частями, а также проведению ежегодного контроля выполнения требований ремонтной документации. На предприятиях второй категории проводится плановый ремонт тихвинских вагонов и их основных комплектующих (колесных пар, тележек, тормозных систем, автосцепных устройств). Депо третьей категории авторизованы на текущий отцепочный ремонт, а четвертая категория выделена для складов ответственного хранения запасных частей, деталей и узлов.

Вагоны нового поколения, производимые на предприятиях железнодорожного холдинга «ОВК», оснащены инновационными тележками с повышенной осевой нагрузкой 25 тс, благодаря которым обеспечивается повышенная грузоподъемность и эксплуатационная надежность подвижного состава. Конструкция тихвинских тележек модели 18-9855 коренным образом отличается от ходовой части не только типовой модели 18-100 и ее аналогов, но и иных моделей тележек с осевой нагрузкой 25 тс, эксплуатируемых в настоящее время на железнодорожной сети. Именно

поэтому еще до массового выхода на сеть вагонов нового поколения специалисты сервисного направления холдинга «ОВК» вели активную работу по подготовке депо к ремонту своих вагонов.

Особенностью конструкции тележки модели 18-9855 является применение в ее составе износостойких элементов, в частности фрикционных клиньев, адаптеров и колпаков скользунов, которые имеют предусмотренные конструкцией индикаторы износа. Последние позволяют при проведении всех видов ремонтов производить замену износостойких элементов без дополнительного измерения остаточной толщины деталей, определив их техническое состояние визуально.

В 2010 г. первые построенные тихвинские вагоны модели 12-9853 вышли на сеть в рамках программы подконтрольной эксплуатации. Первые подконтрольные полувагоны до сих пор эксплуатируются на полигоне Сибири и Дальнего Востока на замкнутом маршруте между станциями Челутай и Ванино, имеющем тяжелый профиль пути и довольно жесткие условия эксплуатации. Расстояние от места погрузки до места выгрузки – около 3600 км.

Назначенный межремонтный пробег тихвинских вагонов – до 1 млн км или 8 лет. Лимитирующим элементом является кассетный подшипник, межремонтные показатели которого значительно выше обычного цилиндрического подшипника (2 года), однако даже высокие технологии кассеты имеют свой предел.

На регулярной основе уже в течение почти 10 лет проводятся комиссионные осмотры первых вагонов на определение их технического состояния. Межремонтный срок 8 лет уже подтвержден, а для подтверждения пробега подконтрольные вагоны были оставлены в эксплуатации без планового ремонта до достижения ими наработки до 1 млн км. Комиссионные осмотры проводятся при участии представителей разработчика, производителя и собственника вагонов, ОАО «РЖД» и профильных научных организаций. Результаты осмотров подконтрольной группы вагонов свидетельствуют об их высокой эксплуатационной надежности.

За период подконтрольной эксплуатации наращивание межремонтного срока и пробега производилось постепенно. Результаты проведенных плановых ремонтов тихвинских вагонов (полувагонов и вагонов-хопперов) после 4 и 6 лет эксплуатации показали незначительный износ рабочих поверхностей элементов тележки, сохранение работоспособности тормозного и автосцепного оборудования. Такая статистика позволила ввести систему ремонта вагонов на тележках модели 18-9855 по комбинированному критерию – увеличению межремонтного пробега до 1 млн км или 8 лет.

Кроме того, если после 8 лет эксплуатации и пробега менее 500 тыс. км вагон поступил в плановый ремонт, его накопленный пробег не обнуляется, а сохраняется на последующий межремонтный период до достижения суммарного пробега в 1 млн км или 16 лет. При этом ремонт тележки осуществляется по состоянию ее износостойких элементов. Если пробег вагона за 8 лет составил от 500 тыс. до 1 млн км, то он поступает в плановый ремонт, где накопленный пробег обнуляется. Ремонт тележки производится по требованиям капитального ремонта, то есть с полной заменой износостойких элементов, с использованием колесных пар, прошедших капитальный ремонт, а также с установкой новых или прошедших сервисный ремонт подшипников.

Важно отметить, что достигнутые эксплуатационные показатели тихвинского грузового вагона между плановыми ремонтами (до 1 млн км или 8 лет) в разы выше, чем у грузовых вагонов на массово эксплуатируемых тележках советского образца (160 тыс. км или 2 года).

Сервисное обслуживание вагонов нового поколения включает не только ремонт тележки, но и других узлов и деталей. Так, при изготовлении кузова, а также рамы вагонов (в основном в номенклатуре платформ и цистерн) применяются сварные и гнутые профили. Это предполагает, что в процессе ремонта кузова и рамы в случае необходимости следует применять определенные ремонтной документацией сортаменты листовой стали, а также использовать гнутые профили, выполненные по специальным условиям, для ремонта отдельных повреждений кузова. Такие запчасти предоставляются сервисными центрами.

В то же время погрузочно-разгрузочные элементы кузовов вагонов (крышки, крепления и запорные устройства разгрузочных люков полувагонов, загрузочные и разгрузочные люки вагонов-хопперов, также устройства слива-налива цистерн, плиты фитинговых упоров платформ) максимально приближены к аналогичным узлам типовых вагонов и не вызывают при проведении плановых ремонтов вопросов, требующих дополнительного обучения работников ремонтных предприятий.

Источник: wagon-cargo.ru, 21.02.2020

В 2020 году Дальневосточная магистраль получит более 200 пассажирских вагонов нового модельного ряда

Современным подвижным составом будет полностью обновлен поезд № 99 Владивосток – Москва формирования Дальневосточного филиала АО «ФПК».

Вагоны выполнены в виде двухвагонного сцепа: герметичные переходы обеспечивают удобство при передвижении из одного вагона в другой. Благодаря новым планировочным решениям, в сцепе организованы дополнительные зоны общего пользования. В частности, появилась зона, оборудованная аппаратами для продажи напитков и закусок, а также специальными аппаратами для фильтрации и нагрева воды.

Как сообщил генеральный директор АО «ФПК» Петр Иванов, в прошлом году поездом № 99/100 Владивосток – Москва воспользовалось более 1,9 млн пассажиров, что почти на 8% больше, чем в 2018 г.

«В течение 2020 года будут обновлены все составы поезда № 99/100 сообщением Владивосток – Москва. Для этого Дальневосточный филиал Федеральной пассажирской компании получит более 200 вагонов нового модельного ряда», – уточнил П. Иванов.

Источник: rzd-partner.ru, 20.02.2020

Из Петербурга в Петрозаводск отправятся обновленные «Ласточки»

Из Петербурга в Петрозаводск и в обратном направлении будут ходить новые «Ласточки». Усовершенствованные поезда запустят с 1 марта, сообщили в пресс-службе РЖД.

Серия вагонов ЭС1П оснащена всем необходимым, чтобы путешественники чувствовали себя комфортно. Так, в поездах будут работать система обеззараживания воздуха и кондиционеры. Появится возможность заказывать горячую еду. В «Ласточке» будет несколько классов обслуживания.

«В обновленных составах, которые выйдут на линию 1 марта, для пассажиров предусмотрены откидные столики, розетки для подзарядки гаджетов, увеличено количество туалетных комнат. В поездах обеспечены удобство и безопасность посадки и высадки как на высокие, так и на низкие платформы. Составы полностью приспособлены для использования маломобильными пассажирами», – говорится в сообщении.

Расписание останется прежним. Поезд №804 будет выезжать из Петербурга в 06:32, а приезжать в Петрозаводск в 11:50. Поезд №806 отправится из Северной столицы в 18:00, а в Петрозаводске будет в 22:57.

Поезд №803 из Петрозаводска повезет пассажиров в 06:36, в Петербурге он окажется в 12:00. Поезд №805 из Петрозаводска будет выезжать в 18:00 и прибывать в Северную столицу в 22:56.

«На своем маршруте поезда делают остановки на станциях

Волховстрой, Лодейное Поле и Свирь», – добавили в РЖД.

Источник: spbdnevnik.ru, 19.02.2020

Технология ученых ИрГУПС для сушки изоляции тягового двигателя будет внедрена на производстве до конца 2020 года

Технология ученых ИрГУПС для сушки изоляции тягового двигателя будет внедрена на производстве до конца 2020 года. Площадкой станет Улан-Удэнский локомотивовагоноремонтный завод. Ранее на базе УЛВРЗ прошли опытные испытания автоматизированного аппаратного комплекса.

В основе технологии, которую предложили ученые иркутского транспортного вуза, сушка тягового электродвигателя инфракрасными лучами. Это обеспечивает равномерное прогревание слоев изоляции, к тому же снижается риск возникновения дефектов. По словам доцента кафедры «Электроподвижной состав» ИрГУПС Павла Иванова, та технология, которая в настоящее время используется на предприятиях, существует более 60 лет. Главный плюс новой разработки – значительная экономия времени ремонта тяговых двигателей. «Время выхода установки на рабочий режим, полное высыхание изоляционного состава сократилось в разы. Если раньше это были 10-15 часов, то с нашей технологией – сушкой инфракрасными лучами – весь процесс занимает 2 часа. Это связано с тем, что энергия поступает адресно, лучи направлены непосредственно на двигатель. Плюс еще одна выгода – сокращение объемов затраченной электроэнергии».

Сегодня отремонтированные по технологии ученых ИрГУПС демонстрируют хорошие показатели. Они установлены на более чем 10 электровозах. Промышленное внедрение в производства Улан-Уданского локомотивовагоноремонтного завода состоится до конца 2020 года.

Источник: rzd-partner.ru, 25.02.2020

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Поезд-лаборатория для отработки инновационных технологий для подвижного состава (Германия)

Представлено интервью с руководителем технического подразделения Deutsche Bahn (DB) Тобиасом Фишером и руководителем проекта advanced TrainLab Шанталъ Радю о целях и перспективах использования нового

скоростного поезда-лаборатории advanced TrainLab, созданного для испытания новых технологий, включая цифровые. Публикуется информация о проекте.

Источник: Deine Bahn. – 2019. – № 11. – S. 38-41 (нем. яз.)

Модернизация парка подвижного состава серии ET423 мюнхенской городской скоростной железной дороги S-Bahn (Германия)

В рамках самой обширной в настоящее время программы модернизации подвижного состава железных дорог Германии (Deutsche Bahn) существующий парк мюнхенской городской скоростной железной дороги обновляется для второй половины срока службы. 238 моторвагонных поездов серии ET423 проходят модернизацию на двух предприятиях техобслуживания в рамках программы «Zukunft S-Bahn München». Представлены цели и ход проекта, отмечены первые результаты.

Источник: Deine Bahn. – 2019. – № 11. – S. 50-55 (нем. яз.)

Дизель-электровоз семейства Vectron компании Siemens (Германия)

Представлены технические характеристики и конструктивные особенности новой модели подвижного состава семейства Vectron – локомотива серии 248 с гибридным приводом. Кратко охарактеризована линейка Vectron в целом. Отмечена значимость предстоящего ввода в эксплуатацию новой модели локомотива в контексте политики сокращения уровня вредных выбросов на железнодорожном транспорте.

Railway Gazette International. – 2019. – № 11. – P. 33-35 (англ. яз.)

Производство подвижного состава для туристических перевозок GoldenPass Express (Швейцария)

Приводятся характеристики подвижного состава GoldenPass Express с изменяемой колёсной осью, производимого на заводе компании Stadler в Буснанге. Ожидается, что с декабря 2020 г. поезда будут эксплуатироваться операторской компанией BLS на туристическом маршруте Монтрё – Интерлакен.

Источник: Gazette International. – 2019. – № 11. – P. 60 (англ. яз.)

ПУТЬ И ПУТЕВОЕ ХОЗЯЙСТВО

Может ли дистанционное зондирование улучшить мониторинг железнодорожной инфраструктуры?

В течение последних двух лет финансируемый ЕС проект MOMIT (предназначен для многомасштабного наблюдения и мониторинга угроз железнодорожной инфраструктуры) стремился продемонстрировать использование технологий дистанционного зондирования, таких как беспилотники и спутники, для мониторинга состояния железнодорожной инфраструктуры. Конечной целью проекта должна стать защита транспортной сети от воздействия стихийных бедствий.

Финансируемый совместным предприятием Shift2Rail – государственно-частным партнерством, которое подпадает под программу исследований и инноваций EU Horizon 2020 – проект MOMIT по существу сделал ставку на то, что инновации в области информационных и коммуникационных технологий (ИКТ) и дистанционно пилотируемых самолетов Системы (RPAS) могут привести к всеобъемлющему уровню анализа данных.

Идея состоит в том, что эти данные будут служить основой для процесса принятия решений, когда речь идет о мониторинге железнодорожной инфраструктуры. Согласно официальному набору целей MOMIT, «ключевыми словами будут автоматизация и гибкость».

Реальные сценарии работы: от наводнений до роста растительности

MOMIT был запущен в сентябре 2017 г. и завершен в октябре 2019 г., получив финансирование в размере 59,9 млн евро. Консорциум проекта, состоящий из шести человек, возглавлял итальянский поставщик спутниковой геоинформации E-GEOS SPA, другими партнерами были NEAT SRL, итальянский поставщик инженерных решений для ИКТ в области железнодорожного транспорта; Terabee, провайдер французских дронов; CTTC, научно-исследовательский центр в Каталонии; Университет Аликанте; и Rete Ferroviaria Italiana (RFI), менеджер итальянской железнодорожной инфраструктуры.

«Оптические и радиолокационные спутниковые данные также могут быть использованы для мониторинга гидравлической деятельности».

Согласно MOMIT, применение технологии дистанционного зондирования может быть успешно применено к ряду реальных операционных сценариев. Например, данные, полученные и проанализированные с помощью электромагнитных волн, могут обеспечить

лучший мониторинг движения грунта внутри и вокруг железнодорожной линии.

Оптические и радиолокационные спутниковые данные также могут быть использованы для мониторинга гидравлической деятельности, такой как влажность почвы и состояние водоемов, которая может обеспечить жизненно важные предупреждения о возможном затоплении.

Учитывая распространенность экстремальных погодных явлений, таких как ливневые паводки, которые обрушились на юго-восток Испании в сентябре и затопили несколько железнодорожных линий, введение такого мониторинга представляется актуальным.

МОМІТ считает, что спутниковые данные могут быть полезны для мониторинга чрезмерного и, возможно, опасного роста растительности. Данные с оптических и радиолокационных спутников также могут оказаться полезными для обнаружения «противозаконных действий на трассе».

Бизнес-кейс: экономичный и экономящий время

Технология дистанционного зондирования также подкреплена весомым экономическим аргументом. Принимая во внимание, что примерно треть эксплуатационных расходов железной дороги приходится на инфраструктуру, которая традиционно трудоемка, автоматизация и профилактическое обслуживание могут повысить ее эффективность. Это также может существенно улучшить экономию времени, учитывая громоздкий характер некоторых процедур ручного мониторинга.

Тем не менее, именно повышение безопасности операций делает мониторинг дистанционного зондирования такой заманчивой перспективой. Если беспилотники и спутники все больше и больше вступают в игру, это может привести к сокращению количества персонала, необходимого на линии.

Это, опять же, является актуальной темой в свете того, что в прошлом году возле Порт-Тэлбот, Великобритания, два железнодорожника пострадали и были смертельно травмированы поездом во время проведения ремонтных работ.

Беспилотные летательные аппараты и железные дороги

С 2014 года Network Rail, которая владеет железнодорожной инфраструктурой Великобритании и управляет ею, развернула беспилотные летательные аппараты (БПЛА) для проведения инспекций пути. Сообщается, что оператор предпочитает беспилотные летательные аппараты для обслуживания путей ввиду их минимальной интрузивности и влияния на движение поездов. Немецкий Deutsche Bahn планирует перенять у Network

Rail этот опыт.

«Доступность оптических изображений с разрешением 30 см со спутников, таких как Worldview-3, позволила создать целый ряд приложений, в которых раньше требовались бортовые датчики, действующие на малых высотах», – объясняет Дамиан Кларк, старший консультант по эксплуатации данных в Plextek, расположенной в Великобритании. консультации по проектированию и разработке технологий.

«Это позволяет легко собирать высококачественные изображения на больших площадях, а затем анализировать для извлечения полезной информации. Для железнодорожных применений это включает в себя возможность оценить количество растительности, растущей вдоль пути. Наряду с радиолокационными спутниковыми системами их также можно использовать для обнаружения таких проблем, как оползни или оседание земляного полотна, которые могут привести к повреждению железной дороги и последующим авариям».

Источник: railway-technology.com, 25.02.2020

Литовские железные дороги обновили основных путей на сумму 30,4 млн евро

Государственная компания Lietuvos gelezinkeliai (LG, Литовские железные дороги) в 2019 г. инвестировали в ремонт и обновление основных путей 30,4 млн евро – на 24,1% больше, чем в 2018 г. (24,5 млн евро).

Компания в прошлом году модернизировала более 83 км железнодорожных путей – на 43% больше, чем в прежние годы, когда было обновлено 28 км путей, сообщила LG.

«В течение ближайших нескольких лет мы наметили ежегодно инвестировать по 40 млн евро и на эти деньги ежегодно модернизировать в среднем по 80 км путей», – сказал для пресс-релиза гендиректор компании Lietuvos gelezinkeliu infrastruktura Каролис Санковскис.

Предприятие группы Литовских железных дорог Lietuvos gelezinkeliu infrastruktura постоянно осуществляет надзор почти за 2 тыс. км железнодорожной сети. На ее ремонт на период 2014-2024 гг. намечается выделить 247 млн евро. За эти деньги будет модернизировано 640 км путей – почти треть всей железнодорожной сети страны.

Источник: kurier.lt, 21.02.2020

Российский поезд для расчистки снега произвел фурор в Финляндии

Прибывший из России железнодорожный состав для расчистки путей от снега произвел фурор в Финляндии, где почти шесть тысяч километров железных дорог зимой обычно расчищают тракторами и экскаваторами. Железнодорожный состав испытают на севере Финляндии, где сейчас максимальное количество снега для этого сезона. Изначально испытания планировались провести на юго-востоке страны, но там сейчас снега почти нет.

Российскую железнодорожную снегоуборочную машину СМ-7 финны прозвали «поезд, поедающий снег, которому нет аналога». Проведя сравнение с другими снегоуборщиками железных дорог в мире, финны пришли к выводу, что более экологичного и эффективного способа для уборки снега с железной дороги на планете пока нет, пишет издание *Ita Sanomat*, которое публикует подробный фотоотчет о российском снегоуборщике.

Ранее в «РЖД» сообщали, что их железнодорожная снегоуборочная техника приступила к расчистке путей от снега в Финляндии. Соответствующий договор заключен между ООО «РЖД Интернешнл» (дочерняя компания ОАО «РЖД») и Агентством транспортной инфраструктуры Финляндии.

Источник: ria.ru, 21.02.2020

175,5 км железнодорожных путей Уфа – Нефтекамск построят в рамках концессии

Строительство железнодорожной ветки Уфа – Нефтекамск планируют начать в 2024 г. В настоящее время Госкомитет республики по транспорту ведет с ОАО «РЖД» переговоры о механизмах финансирования проекта, сообщил председатель ведомства Тимур Мухаметьянов. «До конца текущего года планируется завершить подготовку техусловий проекта за счет средств республики, в следующем году по рекомендации «РЖД» выходим на федеральную концессию», – рассказал чиновник на оперативном совещании в правительстве региона. По его словам, концедентом будет Росжелдор, концессионером – совместное предприятие с участием ОАО «РЖД», которое «возьмет на себя основной объем работы и будет включать также строителей и грузоотправителей».

Однопутная ветка протяженностью 175,5 км будет включать девять мостов и семь путепроводов. Стоимость проекта пока не называется. Вопрос

о строительстве кольцевой железной дороги вокруг Уфы находится в большей степени проработки, отметил Тимур Мухаметьянов. Начало проектирования возможно уже летом этого года, а в сентябре планируется подписать инвестиционное соглашение между РЖД и республикой.

«Объект включает саму железную дорогу, в том числе строительство 18,9 км новых путей, и развитие 23 станций с полноценными транспортно-пересадочными узлами, – рассказал глава Госкомтранса. – Планируется построить два путепровода и три моста».

Сейчас обсуждаются механизмы финансирования. По предложению республики, стороны, вероятнее всего, возьмут на себя равные обязательства. Конкретные цифры председатель госкомитета не озвучил.

Источник: ufa.rbc.ru, 24.02.2020

Рельсы уложат по-новому

На прошлой неделе введён в эксплуатацию новый путеукладочный кран УК 25/25 в путевой машинной станции № 50. Он поступил на предприятие в рамках программы обновления и модернизации путевой техники. Машина впервые пришла на Приволжскую магистраль и в скором времени будет задействована в путевой компании.

– УК 25/25 – это самоходный укладочный кран, способный выполнять работы со звеньями путевой рельсошпальной решётки (РШР) длиной до 25 м, – рассказал дорожный мастер ПМС № 50 Багаевка Николай Недолужко. – С появлением подобной техники расширяются возможности нашего предприятия при проведении ремонта и укладки пути как в прямых, так и в кривых. Новая машина позволит работать на сложных участках и будет способствовать снижению трудозатрат.

Конструкция крана состоит из оснащённой собственным дизельным двигателем тяговой платформы, консольной двухсекционной телескопической стрелы, четырёх порталных стоек, грузоподъёмного оборудования и поста управления. В рабочем положении внутренняя секция грузовой стрелы выдвигается из опорной на 5 м.

Внесённые конструктивные изменения позволили увеличить грузоподъёмность крановой платформы. Максимальное значение этого показателя у мостового крана УК 25/25 составляет 25 тонн. Для сравнения: у крана УК 25 грузоподъёмность не превышает 18 тонн.

Кран по-настоящему универсален. Стрела способна поворачиваться в горизонтальной плоскости более чем на 4 градуса, благодаря чему возможен

монтаж рельсошпальной решётки (РШР) в кривых участках. Сократилось и время, требуемое для укладки одной РШР. Применение новой мощной электролебёдки увеличивает скорость подъёма и монтажа. Благодаря изменениям в настройках оборудования подъём можно производить без предварительной подготовки и снятия щебёночного балласта с рельсов – достаточно просто распилить и демонтировать рельсовую решётку. Это позволяет использовать УК 25/25 не только в летний, но и в зимний сезон.

Новый путеукладчик способен проводить монтаж РШР на электрифицированных участках пути без предварительного снятия напряжения и, как следствие, внесения изменения в график движения поездов. Это достигается за счёт уменьшенной высоты конструкции крана, что позволяет привести его в рабочее положение прямо под контактной сетью.

Изменилась и конструкция траверсы. Устаревшие модели путеукладочных комплексов были неспособны влиять на угол наклона рельсошпальной решётки посредством изменения степени натяжения тросов траверсы. На УК 25/25 подобная возможность реализована за счёт отдельного управления лебёдками, отвечающими за угол наклона.

Отдельное внимание уделено системе защиты от образования конденсата и перегрева двигателя. Все силовые кабели получили специальную оплётку, а места соединения контактных групп стали полностью изолированными. Это должно предотвратить ложное срабатывание электрической цепи. Модифицированная система охлаждения силовой установки позволяет избежать перегрева. Если допустимые значения будут превышены, сработает предохранитель, который остановит подачу топлива. Повторно запустить мотор можно будет только при снижении температуры.

В УК 25/25 заложен потенциал для дальнейшей модернизации. Так, у поставленной модели смонтированы крепления, на которых может быть установлена закрытая кабина, защищающая оператора от осадков и палящего солнца.

– На прошлой неделе мы испытали машину в деле. Она полностью оправдала наши ожидания. В полной мере оценить все преимущества новой техники мы рассчитываем в ходе предстоящих летних путевых работ, – отметил Николай Недолужко.

Источник: gudok.ru, (Железнодорожник Поволжья), 20.02.2020

Объем ремонта путей на Транссибе в Забайкалье и Приамурье в 2020 г. вырастет на треть

ОАО «РЖД» в текущем году увеличит объем работ по ремонту пути на Забайкальской железной дороге (ЗабЖД, филиал РЖД) на 37%, говорится в сообщении ЗабЖД.

В рамках сезонных работ по обновлению инфраструктуры компания проведет ремонт в общей сложности на 454,2 км пути, что превышает уровень прошлого года на 37% (303,9 км).

Наибольший объем работ в 2020 году предстоит выполнить на участках Транссибирской магистрали: Бада – Жипхеген, Жипхеген – Хилок, Тайдут – Могзон, Лесная – Домна, Сбега – Кендагиры, Кендагиры – Ксеньевская, Пеньковая – Могоча (Забайкальский край), Ту – Мухинская, Мухинская – Берея, Екатеринославка – Тур (Амурская область).

Бригады путевых машинных станций модернизируют 319,9 км пути, намечена укладка 155 комплектов стрелочных переводов, сплошная замена 120 км рельсов новыми. Кроме того, будет выполнен ремонт пути с использованием бывших в употреблении, но пригодных для работ, материалов в объеме 34,3 км.

В прошлом году на ЗабЖД в рамках капремонта было уложено 303,9 км пути, 144 стрелочных переводов, выполнена смена рельсов новыми на участках общей протяженностью 260,6 км. Железнодорожники практически завершили перевод пути в четном направлении движения на бетонное основание, доля которого увеличилась до 98% от общей протяженности.

Источник: interfax-russia.ru, 21.02.2020

РЖД рассматривают возможность расширения Октябрьской магистрали на входе в Москву до 6 путей

ОАО «РЖД» рассматривает возможность расширения Октябрьской магистрали в районе Москвы с четырех до шести путей. Об этом сообщил заместитель генерального директора – начальник Центра по развитию Центрального и Санкт-Петербургского транспортных узлов ОАО «РЖД» Олег Тони на круглом столе «Московские центральные диаметры: интеграция в городскую систему транспорта. Итоги и перспективы развития», прошедшем в Издательском доме «Гудок».

«Смотрим сейчас МЦД-3 – Октябрьское направление, – рассказал Олег Тони. – Там мы уже по четырем путям с трудом проезжаем. Такой там спрос

на удобное движение. Поэтому сейчас обсуждается шестипутный вход в Москву со стороны Октябрьской железной дороги».

Источник: gudok.ru, 20.02.2020

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Актуальные разработки для обеспечения безопасности путевых работ (Германия)

10-я конференция по безопасности путевых работ была посвящена актуальным разработкам в области методов обеспечения безопасности и технических систем безопасности и охраны труда во время проведения путевых работ. Мероприятие было ориентировано на производителей систем безопасности и путевых машин, строительные компании, железнодорожных операторов, инженерные бюро. В статье представлен обзор выступлений и продукции, представленной на мероприятии.

Источник: Deine Bahn. – 2019. – № 11. – S. 42-49 (нем. яз.)

Тестирование влияния влажности на состояние балластного материала (США)

Специалистами Транспортного технологического центра в Пуэбло (ТТСИ) было проведено исследование по изучению влияния дождевых потоков на влагоёмкость и способность влагоотдачи балластного материала. Описывается первая фаза испытаний, в ходе которой исследовалась зависимость между воздействием влаги и осадкой грунта, модулем упругости подрельсового основания и дренажными характеристиками балласта. Обобщены результаты испытаний.

Источник: Railway Track and Structures. – 2019. – № 10. – P. 6, 8-9 (англ. яз.)

АВТОМАТИКА, ТЕЛЕМЕХАНИКА И СВЯЗЬ, АВТОМАТИЗИРОВАННЫЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ

На северном участке автоматизированной линии 14 метро Парижа начаты тестовые поездки

Автономное управление транспорта Парижа (РАТР) приступило к тестовым поездкам по новому северному участку автоматизированной линии

14 метрополитена Парижа. Новый подземный участок длиной 5,8 км соединяет пересадочный узел Сен-Лазар со станцией Мэри-де-Сент-Уэн и новым депо. На участке расположены четыре промежуточные станции, три из которых – пересадочные. Планируется, что в часы пик участок будет обслуживать до 40 тыс. пассажиров в час, стоимость его строительства составила около 1,38 млрд евро.

В рамках проекта Grand Paris Express в перспективе линия 14 в северном направлении будет продлена до Сен-Дени-Плейель. Ввод в эксплуатацию этого участка в 2024 г. обеспечит пересадку на новые линии метро 15 и 17. В те же сроки планируется завершить работы по продлению этой линии на 14 км в южном направлении от станции Олимпиаде до аэропорта Орли. В проекте Grand Paris Express линии 14 отводится роль центральной оси новой сети общественного транспорта региона Иль-де-Франс. Планируется, что в часы пик поезда по ней будут следовать с интервалом 85 с и эксплуатационной скоростью 40 км/ч (в сравнении со средним значением для остальных линий метро 25 км/ч).

Новые поезда на пневмоходу с улучшенными эксплуатационными характеристиками для линии 14 изготавливает компания Alstom. Систему управления движением поездов по радиоканалу CBTC разработала и поставила компания Siemens.

Источник: zdmira.com, 21.02.2020

В Нидерландах прошли тестовые рейсы поезда с пассажирами в режиме автоведения

Нидерландское подразделение оператора пассажирских перевозок Arriva (дочернее предприятие железных дорог Германии, DB) совместно с оператором инфраструктуры железных дорог Нидерландов ProRail, компанией Stadler Rail и администрацией провинции Гронинген 12 февраля 2020 г. провели первую испытательную поездку в режиме автоведения поезда с 50 почетными гостями на борту. В последующие дни состоялись такие же поездки для широкой публики, которую приглашали через сайты ProRail и Arriva.

Дизель-поезд GTW постройки компании Stadler был оснащен системой автоведения с уровнем автоматизации GoA2. Этот уровень предусматривает автоматическое управление поездом, включая трогание с места, движение по участку на основании данных о плане и профиле пути, точную остановку у платформы, открывание и закрывание дверей. При этом машинист присутствует в кабине и несет полную ответственность за безопасность

пассажиров и состава. Поезд оснащен также автоматической системой обеспечения безопасности движения.

Испытания в районе Гронингена начались в октябре 2019 г. и проводятся в три этапа. На первом этапе на участке Гронинген – Бейтенпост курсировали поезда в режиме автоведения без пассажиров. В настоящее время проходит второй этап, цель которого заключается в изучении восприятия пассажирами процессов ускорения и торможения при автоведении, оценке плавности движения. Также исследовали возможность сокращения межпоездных интервалов, повышения точности соблюдения расписания и увеличения частоты движения поездов.

Ранее ProRail на линии Betuwe провел испытания грузового поезда с системой автоведения с уровнем автоматизации GoA2.

Источник: zdmira.com, 20.02.2020

Hitachi оснастит бортовыми устройствами ETCS 60 тепловозов Stadler для VR Group

Компания Hitachi Rail получила заказ на оснащение аппаратурой европейской системы управления движением поездов (ETCS) 60 новых тепловозов, которые Stadler Rail Valencia поставит финской государственной железнодорожной компании VR Group. Контракт с опцией поставки дополнительных локомотивов до 2030 г. предусматривает установку бортовой аппаратуры ETCS с программным обеспечением, отвечающим требованиям спецификации базовой версии 3.6, и финских специализированных модулей передачи STM-JKV для взаимодействия с напольным оборудованием национальной системы локомотивной сигнализации.

В марте 2019 г. VR Group подписала с компанией Stadler контракт стоимостью 200 млн евро на поставку тепловозов, преимущественно для грузовых сообщений. Новые локомотивы повысят эффективность маневровой работы, а также на неэлектрифицированных линиях, составляющих около 45% протяженности сети железных дорог Финляндии.

В течение последних 5 лет Hitachi Rail расширяет свое присутствие на железнодорожном рынке Скандинавских стран, в частности, в сфере бортового оборудования ETCS.

Источник: zdmira.com, 20.02.2020

РЖД внедрят бессветофорное регулирование движения на Транссибе под Иркутском и в Забайкалье

РЖД намерены в 2020 г. внедрить бессветофорное регулирование движения на двух участках Транссиба, сообщает корпоративное издание РЖД.

«Уже начаты работы по установке системы на участках Большой Луг – Слюдянка Восточно-Сибирской дороги (ВСЖД, филиал РЖД) и Могоча – Семиозерный Забайкальской магистрали (ЗабЖД, филиал РЖД). В дальнейшем внедрение комплекса современных устройств железнодорожной автоматики и телемеханики планируется на участке от Тайшета до Находки», - пишет издание.

В 2019 г. на 20-километровом участке Яблонная – Лесная (под Читой в Забайкалье) была введена в эксплуатацию инновационная система интервального регулирования движения поездов без светофоров с применением технологии «подвижных» блок-участков.

«Она осуществляет контроль свободности и занятости рельсовых цепей, проследования поезда и передает информацию на локомотив по каналам автоматической локомотивной сигнализации. При этом расстояние между поездами сокращается в сравнении с классической технологией автоблокировки со светофорами и блок-участками фиксированной длины, увеличивается скорость движения», – поясняет издание.

Применение такой системы позволяет увеличить пропускную способность участка почти на 20% без строительства новых путей.

По данным издания, усилиями «Трансэнерго» в 2019 г. удалось также снять ограничения по тяговому электроснабжению на 13 участках межподстанционных зон общей протяженностью 657,4 км. В 2018 г. ограничения были сняты на 12 участках длиной 570 км.

«В этом году запланировано снятие ограничений на 10 межподстанционных зонах общей протяженностью 526,1 км. Все они находятся в границах Восточно-Сибирской и Дальневосточной дорог», – отмечает издание.

Источник: interfax-russia.ru, 25.02.2020

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Искусственный интеллект и математическая оптимизация для автоматизированного оперативного управления (Германия)

В рамках дальнейшего развития систем автоматизированного планирования и оперативного управления подразделение железных дорог Германии DB Netz AG тестирует различные подходы для поддержки действий человека в железнодорожных операциях с помощью алгоритмов. Уже были разработаны и испытаны первые IT-подходы, ставшие основой «экологичных функций регулирования движения поездов», которые автоматически отправляют рекомендации машинистам по скорости движения и применяются в DB Netz с 2018 г. В начале 2020 г. в качестве прототипа будет опробована математическая оптимизация оперативного управления в реальных условиях железнодорожной эксплуатации.

Источник: Deine Bahn. – 2019. – № 11. – S. 10-15 (нем. яз.)

Цифровые посты централизации на сети железных дорог Германии: на пути к серийному производству

Совместно с производителями сигнационного оборудования инфраструктурный оператор железных дорог Германии DB Netz AG работает над цифровыми постами централизации (DSTW). Чтобы подготовиться к их промышленному внедрению на железнодорожной сети, в настоящее время DB Netz тестирует новую технологию в четырех предсерийных проектах с целью локализации технических рисков и их минимизации при серийном внедрении DSTW.

Источник: Deine Bahn. – 2019. – № 11. – S. 16-20 (нем. яз.)

Цифровая трансформация в железнодорожной системе (Германия)

В редакционной статье в дискуссионной форме представлены основные тенденции и проблемы цифровой трансформации в железнодорожном секторе. Автор статьи Йохен Тринкауф, профессор Технического университета Дрездена, эксперт в области систем СЦБ и связи, видит основную сложность для модернизации железнодорожной системы в ее сложности и разнообразии интересов участников.

Источник: Deine Bahn. – 2019. – № 11. – S. 6-9. (нем. яз.)

Варианты оснащения системы ETCS по уровню 3

ETCS по уровню 3 (Level 3), вероятно, является наиболее многообещающей и перспективной концепцией системы управления движением поездов. Однако функциональность данной системы представляет для железнодорожного транспорта определенные требования. В то время как первые два уровня ETCS уже эксплуатируются, европейская система управления движением поездов по уровню 3 все еще находится в стадии разработки, поэтому возможны различные варианты ее реализации.

Источник: Deine Bahn. – 2019. – № 11. – S. 26-32 (нем. яз.)

Тестирование электропоезда с технологией автоматического управления движением (АТО) в Нидерландах

Железные дороги Нидерландов (NS) планируют протестировать электропоезд Sprinter нового поколения от компании CAF, оборудованный технологией автоматического управления движением (АТО) типа GoA2, на 50-километровой линии Лелистад – Зволле. Цель проекта – оценить влияние технологии АТО на пропускную способность, надёжность и безопасность железнодорожной сети Нидерландов. Испытания будут проведены с участием национального оператора железнодорожной инфраструктуры Pro Rail.

Источник: Railway Gazette International. – 2019. – № 11. – P. 8. (англ. яз.)

ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ И ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЕ

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Вопросы декарбонизации железнодорожного транспорта

Средствами декарбонизации железнодорожного транспорта являются электрификация железных дорог, а также ввод в эксплуатацию подвижного состава на водородных топливных элементах или электропоездов с батарейным питанием. Представлены достоинства и недостатки каждого из возможных решений, в том числе в сравнении друг с другом. Приведены примеры соответствующих проектов.

Railway Gazette International. – 2019. – № 11. – P. 28-31 (англ. яз.)

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА

Перевозки контейнеров через железную дорогу порта Гамбурга в 2019 году выросли более чем на 10%

В 2019 г. контейнерный грузопоток, прошедший через железную дорогу порта Гамбурга, вырос на 10,4%, до рекордных 2,7 млн TEU. Всего в 2019 г. портовая железная дорога переработала 62 тыс. грузовых поездов, или 1,7 млн вагонов с 48,2 млн т грузов, что на 3% больше, чем в предыдущем году.

Грузопоток в целом в сообщении с портом составил 5,8 млн TEU (+7,8%) и 97,5 млн т (+0,8%), при этом на железнодорожный транспорт пришлось 49,4% всего объема, на автомобильный – 41,4%, а на внутренние водные пути – 9,2%.

Переключению значительной части грузопотока на железную дорогу способствуют инвестиции со стороны портовой администрации в инфраструктуру, а также в развитие цифровых технологий. Так, в феврале 2020 года был открыт новый железнодорожный мост Катвик через Эльбу, а также подъездной путь к контейнерному терминалу Бурхардкай.

Объем грузовых перевозок в сообщении с портом Гамбурга по морю в 2019 г. вырос на 1,1%, до 136,6 млн т, контейнерный грузопоток увеличился на 6,1%, до 9,3 млн TEU. В порту в 2019 г. переработано 2,6 млн TEU, поступивших из Китая или отправленных в порты этой страны, что на 1,7% превышает уровень предыдущего года.

Дополнительному притоку грузов способствовали дноуглубительные работы на Эльбе. В результате порт начал принимать крупнотоннажные суда-контейнеровозы вместимостью более 18 тыс. TEU (в 2019 г. порт принял 684 судна вместимостью свыше 10 тыс. TEU, в том числе 165 контейнеровозов вместимостью более 18 тыс. TEU), и уже сегодня морская гавань готова принимать мегасуда вместимостью свыше 21 тыс. TEU

Источник: zdmira.com, 25.02.2020

Калининградская железная дорога и РКР Cargo обсудили взаимодействие в сфере грузоперевозок

Организация одновременного досмотра встречных контейнерных составов позволит увеличить количество передаваемых за сутки поездов в 1,5 раза.

Делегация Калининградской железной дороги во главе с начальником Сергеем Сапегиным посетила Северное предприятие АО «ПКП Карго» в городе Гдыне, где прошли переговоры о продолжении сотрудничества с польским железнодорожным перевозчиком.

В числе прочего стороны обсудили вопросы оптимизации технологии пропуска контейнерных поездов через международные пограничные пункты Мамоново/Бранево и Железнодорожный/Скандава. По расчётам специалистов, организация одновременного досмотра встречных контейнерных составов позволит увеличить количество передаваемых за сутки поездов в 1,5 раза. Также участники встречи рассмотрели возможность ускорения документооборота за счёт синхронизации электронной системы обмена данными.

По итогам переговоров подписан протокол рабочей встречи, в котором стороны выразили готовность продолжать совместную работу по повышению эффективности организации международных грузовых перевозок.

Источник: 39rus.org, 21.02.2020

АО «ФГК» запустило услугу «Грузовой экспресс»

Федеральная грузовая компания начала предоставлять услугу по резервированию вагономест в составе технических маршрутов по расписанию грузовых поездов с согласованным временем отправления и временем прибытия на станцию назначения. Она получила название «Грузовой экспресс ФГК», сообщила компания.

Первый экспресс, состоящий из 55 крытых вагонов, прошел по маршруту от станции Перово Московской железной дороги до станции Инская Западно-Сибирской железной дороги. Время в пути составило 3 суток, что в 2,5 раза быстрее традиционных отправок в составе нерегулярных поездов.

«Возможность консолидации клиентов и грузов в составе ускоренного поезда – безусловное конкурентное преимущество, особенно привлекательное для представителей малого и среднего бизнеса, – рассказал генеральный директор АО «ФГК» Виктор Воронович. – Грузоотправитель уверен в сохранности хрупкого груза и быстрой доставке точно в срок, так как в пути следования отсутствует сортировка вагонов. Процедура заявки предельно упрощена, и клиент может планировать отправку на любую удобную дату, обеспечивая эффективные решения для развития своего

бизнеса».

С марта ФГК планирует увеличить количество отправок «Грузового экспресса ФГК» до 2 поездов в неделю.

Источник: ru.railfgk.ru, 25.02.2020

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

В Калифорнии поезда Capitol Corridor перевезли рекордное число пассажиров (США)

В 2019 финансовом году (с 1 октября 2018 по 30 сентября 2019 г.) поезда Capitol Corridor на линии, связывающей города Сан-Хосе и Оберн в штате Калифорния (США), перевезли рекордное за всю историю этого сообщения число пассажиров – 1,78 млн чел. Предыдущий рекорд был установлен в 2018 финансовом году, когда, согласно годовому отчету администрации Capitol Corridor Joint Powers (ССЈРА), было перевезено 1,7 млн пассажиров.

ССЈРА отметила и рост доходов от перевозок на 5% по сравнению с 2018 финансовым годом – с 36,2 млн до 38 млн долл. США. Увеличение доходов, как и пассажиропотока, фиксируется уже пятый год подряд.

Впервые с 2012 года в 2019 г. уровень удовлетворенности пассажиров транспортным обслуживанием поднялся до 90%. Для достижения таких высоких показателей ССЈРА фокусируется на внедрении инновационных решений, например, обеспечивает качественный доступ к сети Wi-Fi на борту поезда.

Правда, несколько ухудшился (снизился до 89%) по сравнению с предыдущими годами такой показатель, как точность соблюдения расписания движения поездов (самое высокое значение 95,2% было достигнуто в 2014 году).

Коридор Capitol соединяет наиболее экономически развитые центры штата Калифорния, в том числе его столицу Сакраменто с расположенными в Кремниевой долине городами, такими как Сан-Франциско, Окленд, Беркли и Сан-Хосе. Этот коридор, где в поездах с вагонами-кафе и бесплатным доступом к сети Wi-Fi пассажирам создают условия для удобных, надежных и комфортных поездок, является хорошей альтернативой загруженным автомагистралям I-80, I-680 и I-880

Источник: zdmira.com, 20.02.2020

Перевозки пассажиров в сообщении со странами дальнего зарубежья в 2019 году выросли на 14%

Перевозки пассажиров поездами международного сообщения со странами дальнего зарубежья в 2019 г. выросли до 764 тыс. человек (+14 % к 2018 г.). Наибольший рост перевозок наблюдался между Россией и Монголией (+ 18 %), Финляндией (+ 16 %), Германией (+ 7 %), Италией (+ 7 %).

В европейские государства курсируют комфортабельные поезда АО «ФПК» (дочернее общество ОАО «РЖД»), состоящие из четырехместных купейных вагонов габарита RIC совместного производства ОАО «Тверской вагоностроительный завод» и Siemens. В вагонах предусмотрены удобные спальные места, розетки в каждом купе и откидной столик в комбинации с раковиной. Все вагоны оборудованы системой кондиционирования воздуха с индивидуальной регулировкой в купе, в каждом вагоне находятся две санитарные комнаты (одна – со встроенным душем).

Также между Россией и Германией с декабря 2016 г. курсирует поезд «Стриж» Москва – Берлин (производства испанской компании Patentes Talgo S.L.). Вагоны поезда оборудованы системой автоматического изменения ширины колесных пар. Эта технология позволяет сократить время на переход с железнодорожной колеи российского стандарта (1520 мм) на европейский (1435 мм).

В сообщении Россия – Финляндия курсируют скоростные поезда «Аллегро» Санкт-Петербург – Хельсинки с максимальной эксплуатационной скоростью 220 км/ч.

Источник: transportweekly.com, 21.02.2020

РЖД отмечают рост пассажирских перевозок в сообщении с Монголией и Финляндией

ОАО «Российские железные дороги» отмечает рост пассажирских перевозок в сообщении с Монголией и Финляндией.

Отправка в поездах дальнего следования на этих направлениях в 2019 г. увеличилась на 18% и 16%, соответственно. В целом международные перевозки в сообщении со странами дальнего зарубежья выросли на 14%, до 764 тыс. человек. Кроме того, на 7% увеличилось количество перевезенных пассажиров в сообщении с Германией и Италией.

В сообщении со странами Европы курсируют поезда АО «ФПК», состоящие из новых четырехместных купейных вагонов габарита RIC

совместного производства ОАО «Тверской вагоностроительный завод» и Siemens.

Между Россией и Германией с 2016 г. курсирует поезд Strizh Москва-Берлин (производства испанской компании Patentes Talgo). Вагоны оборудованы системой автоматического изменения ширины колесных пар. Эта технология позволяет сократить время на переход с железнодорожной колеи российского стандарта (1520 мм) на европейский (1435 мм) на станции Брест (Белоруссия), отмечает монополия.

В сообщении с Финляндией курсируют скоростные поезда «Аллегро» на маршруте Санкт-Петербург – Хельсинки.

В графике движения поездов на 2019-2020 гг. международные пассажирские перевозки (включая транзитные) осуществляются в 23 страны Европы и Азии.

Источник: tourism.interfax.ru, 20.02.2020

Гранд Сервис Экспресс весной запустит новые маршруты в Крым из Москвы и Санкт-Петербурга

Компания «Гранд Сервис Экспресс» – оператор пассажирских железнодорожных перевозок в Крым – откроет железнодорожное сообщение из Москвы и Санкт-Петербурга в Евпаторию и Феодосию.

Поезда «Таврия» свяжут Москву и Санкт-Петербург с Евпаторией и Феодосией. Составы будут отправляться с Казанского вокзала столицы и Московского вокзала Санкт-Петербурга. <...> Поезда из Санкт-Петербурга в Евпаторию будут курсировать через день, в Феодосию – 2 раза в неделю. Первый состав поезда в Евпаторию отправится 28 апреля, в Феодосию первый поезд отправится 7 мая. Поезда из Москвы в Евпаторию начнут курсировать с 2 мая и далее через день, поезда в Феодосию будут курсировать несколько раз в неделю начиная с 4 мая.

Отмечается, что в апреле также будут открыты маршруты в Симферополь из Кисловодска, Екатеринбурга и Мурманска. Состав Мурманск – Симферополь начнет ходить 25 апреля и будет курсировать по маршруту один раз в 9 дней. Поезд Екатеринбург – Симферополь также будет запущен 25 апреля с несколькими отправлениями в неделю. По маршруту Кисловодск – Симферополь движение будет открыто 29 апреля, поезд будет курсировать два раза в неделю.

Источник: regnum.ru, 26.02.2020

Названы самые безопасные места в российских поездах

Сервис для планирования путешествий OneTwoTrip узнал у своих клиентов, считают ли они российские поезда безопасными и какие места выбирают. Выяснилось, что практически все, или 90,4%, думают, что путешествовать на поезде в России безопасно. А те, кто в этом сомневаются, в основном говорят о старых составах (этот пункт отметили 50% опрошенных) и отсутствии специализированной системы безопасности (22,7%). 9,1% путешественников не внушают доверия машинисты, а 18,2% выбрали другие причины, не уточнив их.

Самыми безопасными вагонами туристы считают те, что расположены в середине состава, – этот вариант выбрали 47,7% опрошенных. На втором месте – головная часть поезда: ехать здесь предпочитают 11,1%. Вагоны в хвосте состава безопасными назвали 5,9%. А 35,3% думают, что расположение вовсе не имеет значения.

Самым безопасным местом большинство клиентов OneTwoTrip считают нижнюю полку – этот вариант выбрали 73,6%. 5,2% думают, что надежнее всего сидячие места. 3,6% назвали самой безопасной верхнюю полку, а 3% – боковые места. 14,6% считают, что расположение места неважно.

«Эксперты называют самыми безопасными в поездах центральные вагоны, а если говорить о местах, то это нижние полки, причем лучше выбирать те, что расположены в купе справа: при экстренном торможении сила инерции не даст пассажирам упасть, а прижмет к стене. Также тем, кто беспокоится о своей безопасности, рекомендуют выбирать места ближе к выходам из вагонов – лучше в конце», – комментирует Алексей Теплов, директор по маркетингу OneTwoTrip.

Опрос проходил на сайте OneTwoTrip, в котором приняли участие 1390 человек.

Источник: lenta.ru, 21.02.2020

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Расширение числа маршрутов ночных поездов NightJet (Европа)

10 октября 2019 г. было объявлено о планируемом с декабря 2020 г. открытии нового маршрута ночных поездов NightJet Австрийских федеральных железных дорог (ÖBB) между Амстердамом, Мюнхеном и

Веной. Рассмотрены факторы, способствующие возрождению перевозок в ночном сообщении в Нидерландах. Намечены планы ÖBB по организации нового маршрута поездов NightJet в направлении Брюсселя.

Источник: Railway Gazette International. – 2019. – № 11. – P. 26 (англ. яз.)

Tejas Express – новый частный оператор пассажирских перевозок в Индии

4 октября 2019 г. новая индийская компания-оператор Tejas Express запустила собственные перевозки на 500-километровом маршруте Лакхнау – Нью-Дели. Рассмотрены детали программы либерализации пассажирских перевозок в Индии. Затронуты вопросы аренды подвижного состава для Tejas Express. Представлены особенности ценовой политики компании. Намечены перспективы её развития.

Источник: Railway Gazette International. – 2019. – № 11. – P. 23 (англ. яз.)

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Создана рабочая группа по изучению перспектив интеграции проекта Rail Baltica с существующей железнодорожной инфраструктурой Риги

В состав рабочей группы вошли эксперты из консалтинговой группы Rambøll (Дания/Германия), специалисты железных дороги Латвии (Latvijas dzelzceļš, LDz), оператора пассажирских перевозок Pasažieru Vilciens и национальной администрации автомобильного транспорта Латвии, а также компании Eiropas Dzelzceļa līnijas, реализующей проект Rail Baltica на территории данной страны. Деятельность группы от лица Министерства транспорта Латвии координирует компания RB Rail, которая отвечает за осуществление проекта Rail Baltica в целом.

Работа должна проводиться в русле текущей заинтересованности Латвии в увеличении доли железнодорожного транспорта на рынке пассажирских перевозок страны за счет перехода пассажиров с автомобильных дорог. Участники рабочей группы выполняют анализ возможностей железнодорожного транспорта в столичном регионе Латвии применительно к тем условиям, которые могут быть сформированы на

ближайшую (до 2026 г.), среднесрочную (до 2036 г.) и долгосрочную (до 2046 г.) перспективу с учетом реализации в те же периоды ряда проектов развития железнодорожной инфраструктуры, в том числе связанных с обновлением подвижного состава и электрификацией линий.

На магистрали Rail Baltica будут эксплуатироваться не только высокоскоростные поезда, но и региональные, обслуживающие сообщения с городами Латвии и соседних Эстонии и Литвы. Максимальная скорость этих поездов составит 200 км/ч. В Латвии на участке Бауска – Салацгрива планируется обустроить 10 станций.

Результаты исследования рабочей группы будут представлены в виде перспективного плана развития Рижского транспортного узла. Общая стоимость работ оценивается в 153,6 тыс. евро, из которых 85% поступит из фонда СЕФ Евросоюза. На работу отводится четыре месяца.

Источник: .zdmira.com, 25.02.2020

Опубликованы тезисы Транспортной стратегии до 2036 года

Газета «Коммерсантъ» опубликовала тезисы из проекта транспортной стратегии РФ до 2036 г. Документ предполагает два сценария развития событий.

Консервативный

Консервативный сценарий, сообщается в документе, «предполагает сохранение текущих тенденций развития транспортной системы». Оно будет сдерживаться концентрацией населения в крупных городах и конкретно в Москве, низкой инвестиционной активностью, ростом нагрузки на бюджетную систему. Ожидаются повсеместное повышение роли городов и рост городского населения. Возможны резкие колебания спроса на перевозки экспортных массовых грузов, в первую очередь угля, что потребует создания значительных резервов пропускной способности транспортной сети.

Базовый

В базовом сценарии на первом этапе (до 2024 г.) предусмотрено исполнение майских указов, в том числе увеличение пропускной способности БАМа и Транссиба до 180 млн тонн, развитие автодорожного коридора Европа – Западный Китай и коридоров Север – Юг, полноценное развитие Севморпути (СМП). Учитывается даже строительство ВСМ «Евразия» (реализация которой под вопросом). Приоритетным направлением будет развитие сети федеральных автодорог с инвестициями 11 трлн руб. На втором этапе (до 2036 г.) предлагается сфокусироваться на росте

мобильности населения, стимулируя его через федеральные и региональные госпрограммы, разработанные на основе проектного управления.

Объем перевозок по Севморпути оценили консервативно

В обоих сценариях быстрее всего будут расти грузоперевозки на воздушном и железнодорожном транспорте (прирост к уровню 2018 г. на 67-74% и 56-62% соответственно), чуть медленнее – на автомобильном (51-57%). Погрузка железнодорожных грузов оценена более консервативно, чем предполагает долгосрочная программа развития ОАО РЖД до 2025 г.

Внутренний водный транспорт, по проекту стратегии, к 2036 г. нарастит перевозки лишь на 33% к уровню 2018 г.

Стратегия предусматривает рост перевалки грузов морскими портами на 51–58%, до 1,23–1,29 млрд тонн.

Объем перевозок по Севморпути оценен достаточно консервативно. Даже в базовом сценарии в 2025 г. он составит 82 млн тонн, в консервативном – 65 млн тонн, а в 2036 г. – 105 млн тонн и 85 млн тонн соответственно. Сейчас официально запланирован рост грузопотока по СМП до 80 млн тонн к 2024 г., при этом НОВАТЭК собирается с 2027 г. ежегодно вводить по линии сжижения газа на 6 млн тонн (24 млн тонн к 2030 г.).

Рост контейнерного транзита

Стратегия предусматривает значительное увеличение контейнерного транзита через территорию РФ: в ней даже обозначено, что после 2024 г. в случае возможного снижения спроса на российский уголь, которое указывается как один из актуальных рисков для транспортной системы, высвобождающаяся провозная способность железных дорог может использоваться для транзита азиатских грузов. Транзитные перевозки контейнеров, отмечается в проекте, должны вырасти с 553 тыс. TEU в 2018 г. до 1,6–1,7 млн TEU в 2025 г. и 2,53–2,74 млн TEU в 2036 г. А доля контейнерных перевозок в общем объеме железнодорожных грузов должна вырасти с 3,2% до 14,7–16,3%. При этом доходы российских предприятий от транзита в общем объеме доходов от международных грузовых перевозок увеличатся к 2036 г. на 60–85%.

Источник: morvesti.ru, 27.02.2020

РЖД выйдут из проекта на 1,2 млрд евро в Иране из-за санкций США

«Российские железные дороги» (РЖД) решили выйти из проекта в Иране по электрификации железнодорожной линии стоимостью 1,2 млрд евро из-за риска попасть под санкции США. Об этом сообщило

агентство «Интерфакс» со ссылкой на проспект к «зеленым» евробондам, которые монополия разместит в ближайшее время.

«10 января Соединенные Штаты расширили санкции в отношении лиц, участвующих в крупных сделках, связанных со строительством, добычей полезных ископаемых, обрабатывающей и текстильной промышленностью в иранской экономике. Группа предпринимает шаги по выходу из проекта», – говорится в проспекте. Под эти ограничения, введенные США, попали 17 компаний из металлургического и горнодобывающего сектора, а также несколько структур, зарегистрированных в Китае и на Сейшельских островах.

Еще в мае 2018 г. генеральный директор компании Олег Белозёров называл этот проект РЖД «гражданским и не попадающим под санкции США». Старт проекта электрификации железнодорожной линии Гармсар – Инче Бурун протяженностью 495 км и подходов к портам состоялся в июле 2018 г. Планировалось, что он на 85% будет профинансирован за счет средств государственного экспортного кредита России и займет четыре года.

«Санкции являются форс-мажорным обстоятельством, поэтому в суде вопрос решаться, вероятнее всего, не будет. Решение РЖД неприятное с точки зрения развития международного инжинирингового бизнеса монополии, но объективно единственно возможное с учетом рисков», – отметил гендиректор компании «INFOLine-Аналитика» Михаил Бурмистров.

Проект должен был увеличить пропускную способность линии до 10 млн т в год и повысить максимальную скорость поездов на отдельных участках до 120 км/ч.

В РЖД от комментариев отказались. РБК направил запрос в «Иранские железные дороги».

Источник: РБК, 25.02.2020

Глава «РЖД» и посол Индии обсудили перспективы совместных проектов

В Москве состоялась встреча генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД» Олега Белозёрова с Чрезвычайным и Полномочным послом Республики Индия в России Д. Б. Венкатешем Вармой.

В ходе встречи обсуждались перспективы совместных проектов в сферах модернизации и развития железнодорожной инфраструктуры, систем управления железнодорожным транспортом, внедрения цифровых технологий и подготовки специалистов в области железнодорожного

транспорта, а также увеличения товарооборота между государствами.

«Мы знаем запрос активно развивающейся Индии на новый облик железных дорог – на новое качество сервиса, высокие скорости и современные технологии. У железных дорог обеих стран имеются необходимые наработки, которые могут гармонично дополнить друг друга. Холдинг РЖД – глобальный лидер в вопросах безопасности, экологии и энергоэффективности, и мы готовы расширить взаимодействие с нашими коллегами из Индийских железных дорог», – отметил Олег Белозёров.

Товарооборот между Россией и Индией в 2019 г. превысил 11 млрд долл., основным драйвером роста выступили нефть и каменный уголь. В частности, поставки угля в прошедшем году выросли почти на 78% до 8 млн тонн.

Олег Белозёров отметил, что международный профиль холдинга «РЖД» охватывает проекты в сферах грузовых перевозок и логистических сервисов. Компания осуществляет управление инфраструктурой в Армении и Монголии, модернизацию инфраструктуры в Сербии, увеличивает число транзитных маршрутов на сети российских железных дорог.

Сотрудничество с железными дорогами Индии развивается в сферах модернизации инфраструктуры и подготовки кадров. Так, в декабре 2019 г. Индийскими железными дорогами было принято подготовленное ОАО «РЖД» технико-экономическое обоснование проекта повышения скорости движения поездов до 200 км/ч на линии Нагпур – Секундерабад. Также в прошлом году более 180 сотрудников Индийских железных дорог прошли подготовку в России по специальным образовательным программам.

Источник: Advis.ru, 20.02.2020

Силуанов не исключил приватизации РЖД, но в данный момент она не планируется

Приватизация компании «Российские железные дороги» (РЖД) сейчас не планируется, но возможность прихода частного акционера «хорошо бодрит» менеджмент. Об этом заявил министр финансов РФ Антон Силуанов 20 февраля в интервью РБК.

«Нам нужно, конечно, говорить о том, что у нас есть крупные компании, такие как РЖД. Сразу могу сказать, что мы не планируем сейчас приватизацию. Но, в конечном счете, если туда придет частник, ну пускай, там око частного акционера – оно всегда там присутствует – всегда хорошо бодрит менеджмент <...> Но это надо готовить сделку, это не один год еще

для этого должен пройти», – сказал Силуанов.

Он также заявил, что экономике РФ на данный момент не нужна приватизация государственных активов для пополнения бюджета. «Как бюджетный источник, ресурс для бюджета нам большая приватизация не нужна <...> Для чего нужна приватизация? Вы правильно говорите – снижать долю государства. Но еще раз повторяю, что это чисто теоретический подход, потому что важно, как управляется этот актив», – сказал он.

Силуанов пояснил, что приватизацией стоит заниматься с целью более эффективного использования государственной собственности. «Нужно более активно заниматься приватизацией, но не с точки зрения бюджета, а с точки зрения перекалывания одного комплекса в более эффективный, который мы видим, что он нам даст сейчас влияние на рост экономики. И соответственно мы получим эффекты для рабочих мест, для динамики роста. В таком ключе надо рассматривать этот вопрос», – сказал он.

Источник: tass.ru, 20.02.2020

Кабмин РФ в 2020 г. хочет дать 950 млн руб. на возмещение затрат на покупку грузовых вагонов

Правительство России планирует выделить 950 млн рублей субсидий в 2020 г. на возмещение части затрат, связанных с покупкой грузовых вагонов, следует из приложений к проекту поправок в бюджет РФ 2020-2022 гг., которые внесены в Госдуму.

«Субсидии организациям, оказывающим услуги, связанные с железнодорожным подвижным составом, на возмещение части затрат, связанных с приобретением грузового железнодорожного подвижного состава плюс 950 млн рублей», – говорится в приложении к проекту поправок в бюджет.

В пояснительной записке говорится, что для реализации первоочередных мероприятий по стимулированию спроса на продукцию российского машиностроения, направленных на ускорение социально-экономического развития, а также обеспечения занятости законопроектом запланировано перераспределение бюджетных ассигнований, предусмотренных на поддержку лизинга продукции российского машиностроения, производства самоходных машин в сумме 18,25 млрд рублей в 2020 г. То есть 950 млн рублей предлагается перераспределить из этой суммы.

Отмечается, что, в частности, реализация указанных мероприятий в

первом полугодии 2020 г. позволит не допустить стагнацию российского машиностроения.

Росстат сообщил, что производство грузовых вагонов в России в 2019 г. выросло на 15,5% по сравнению с предыдущим годом – до 79,6 тыс. единиц, пассажирских вагонов – на 15,2% до 1,6 тыс. единиц. Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ) в 2020 г. прогнозирует снижение выпуска грузовых вагонов в России до 60-65 тысяч.

Источник: ПРАЙМ/Advis.ru, 20.02.2020

Кабмин одобрил программу ремонта ветхих мостов

Правительство РФ одобрило программу ремонта аварийных и ветхих мостов, представленную на заседании правительства министром транспорта Евгением Дитрихом. В нее войдут более 2 тыс. объектов, общее финансирование составит 379,9 млрд рублей.

«Минтранс подготовил проект программы (приведения в нормативное состояние искусственных дорожных сооружений - прим. ТАСС) с учетом предложений регионов, МВД и РЖД. Программой предусматривается приведение в нормативное состояние более 2 тыс. аварийных мостов протяженностью 115 тыс. погонных метров, работы будут проводиться в период 2020-2024 гг. в 81 субъекте РФ, – сообщил Дитрих. – В целом на финансовое обеспечение мероприятий программы будут направлены средства в объеме 379,9 млрд рублей».

«Принимается», - резюмировал премьер-министр Михаил Мишустин.

Ранее Дитрих заявил, что Минтранс почти вдвое сократил программу ремонта аварийных и ветхих мостов. В итоге в нее вошли 2 тыс. объектов, вместо запланированных 3,9 тыс.

Предполагается, что программа войдет в состав нового проекта «Мосты и путепроводы» в составе национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Также программой предусмотрено строительство 170 путепроводов на пересечении автомобильных и железных дорог. «Эти работы будут проводиться в 36 регионах, на мероприятия по строительству таких путепроводов будет направлено бюджетное финансирование в объеме свыше 143 млрд рублей (из 379,9 млрд руб. - прим. ТАСС)», - отметил Дитрих.

«В качестве источников финансирования программы предусматриваются иные межбюджетные трансферты на финансовое обеспечение дорожной деятельности, которые выделяются из федерального

дорожного фонда. Также предлагается использовать для этого дополнительные доходы регионов от акцизов на нефтепродукты в связи с поэтапным доведением норматива зачисления этого акциза в региональные бюджеты до 100%», - отметил Дитрих, подчеркнув, что данные средства не являются для бюджета дополнительными.

Источник: tass.ru, 20.02.2020

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

В БЖД не ждут скачкообразного роста цен на услуги в 2020 году

Скачкообразного роста цен на услуги Белорусской железной дороги (БЖД) в 2020 году не ожидается. Об этом сообщил первый заместитель начальника пассажирской службы Белорусской железной дороги Александр Дрожжа.

По его словам, повышение цен произошло 31 декабря 2019 г. и составило 5% – это, грубо говоря, уровень инфляции, который сложился в стране. Уровень возмещения населением затрат на оказание внутриреспубликанских пассажирских перевозок железной дорогой по итогам прошлого года составил примерно 20%. То есть лишь 1/5 часть затрат мы окупаем, а 80% производим за свой счет. К сожалению, те тарифы, которые сегодня установлены, не позволяют покрывать свои расходы.

Он также заявил, что БЖД готова практически полностью обслуживать пассажиров по электронным проездным документам, лишь бы им было удобно. Всего в 2019 г. через сайт БЖД продано более 3 млн электронных проездных документов, это 25% от общего количества проданных документов на поезда с пронумерованными местами. То есть каждый четвертый документ, который приобрели пассажиры, был электронным.

В минувшем году был усовершенствован отдел для пассажиров на сайте: разработано и внедрено мобильное приложение для покупки билетов, причем через приложение можно купить билет не только на поезд с пронумерованными местами, но и с непрономерованными.

В результате доля электронных проездных в общем количестве проданных билетов за январь 2020 г. выросла до 30%. Причем уже почти все поезда имеют электронную регистрацию.

Всего в 2019 г. услугами БЖД воспользовались почти 80 млн пассажиров, из них 3,8 млн – в международном сообщении (около 70% таких

перевозок осуществляется с Россией). В планах БЖД – расширение сообщения с Украиной. Рассматривается вопрос назначения либо поезда, либо беспересадочных вагонов, которые будут следовать из Витебска в Белгород-Днестровский. Расширить могут и сообщение до Львова путем организации паритетного движения.

Источник: belnovosti.by, 25.02.2020

Билеты на поезда в Казахстане подорожают с приходом весны

В Казахстане подорожают билеты на поезда, передает сайт inAstana.kz. Как сообщили представители компании, цена на проезд вырастет на все социально значимые межобластные направления.

Согласно договорам на долгосрочное субсидирование расходов перевозчика, связанных с осуществлением перевозок пассажиров по социально значимым сообщениям, с 5 марта текущего года предусматривается плановое повышение стоимости перевозки пассажиров железнодорожном транспорте на 7% на все социально значимые маршруты АО «Пассажирские перевозки» в межобластном сообщении. Индексация стоимости проезда осуществляется ежегодно согласно условиям договоров субсидирования.

Источник: lada.kz, 25.02.2020

УЗ провела свой первый «голландский аукцион»

25 февраля АО «Укрзализныця» провела первый в своей практике «голландский аукцион» при распределении грузовых вагонов через систему ProZorro.Продажи.

«На аукцион выставлены полувагоны и зерновозы. В частности, выставлены 6 маршрутов и 400 зерновозов отдельно, 3 маршрута полувагонов и 200 полувагонов», - проинформировал директор по развитию бизнеса АО УЗ Андрей Рязанцев.

Напомним, в ходе «голландского аукциона» цена за пользование вагонами может не только увеличиваться, но и уменьшаться. Такое решение было принято правлением компании, чтобы оперативно реагировать на колебания рынка и спроса. Условием применения снижения стоимости цены является обязательное проведение всех торгов исключительно через ProZorro.Продажи.

По словам Андрея Рязанцева, такие аукционы выгодно отличаются от традиционных тем, что с момента объявления аукциона до полного подведения его итогов проходит один день.

«Например, если сегодня даем объявление, то завтра к концу дня имеем результаты. Рынку это даст большую оперативность в обеспечении собственных перевозок подвижным составом «Укрзализныци», а также обеспечит максимально гибкое ценообразование. При этом мы не ограничиваем круг участников, и каждый, у кого есть подписанный договор с «Укрзализныцей», имеет возможность принять участие и воспользоваться новой услугой», – добавил он.

Рязанцев также сообщил, что в течение текущей недели в УЗ будут проведены встречи с представителями профильных ассоциаций и участниками рынка для обсуждения нового продукта железнодорожной компании.

Напомним, в январе 2020 г. УЗ планировала реализовать через систему ProZorro продажи услуг по перевозке грузов в 30 тыс. грузовых вагонов. Позже стало известно, что в прошлом месяце «Укрзализныця» объявила 72 электронных аукциона по аренде имущества железной дороги на площадках ProZorro. Из общего количества объявленных в январе аукционов 9 завершились с определением победителя.

Источник: Центр транспортных стратегий/Advis.ru, 25.02.2020

Восточный полигон: есть ли риски недостижения цели проекта?

Одна из главных задач Счетной палаты РФ – контроль за целевым и эффективным использованием государственных средств. С этой целью ежегодно проводится аудит ведомств и госкомпаний, в том числе и ОАО «РЖД», чьи инвестиционные проекты частично финансируются за счет федерального бюджета. О результатах этой работы сообщил аудитор Счетной палаты РФ Валерий Богомолов.

– Валерий Николаевич, прошлогодний аудит показал, что цель крупномасштабного проекта модернизации БАМа и Транссиба – увеличение пропускной способности до заданных параметров к 2020 г., возможно, не будет достигнута. Объем инвестиций был сокращен, перенесены и сроки завершения первого этапа проекта. Чем это можно объяснить?

– Цель инвестиционного проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей», согласно

утвержденному паспорту, – обновить и развить железнодорожную инфраструктуру Восточного полигона. На конец 2020 г. провозная способность в направлении морских портов Дальнего Востока должна вырасти на 55–66,8 млн т дополнительно к уровню 2012 г.

Выполняя представление Счетной палаты по результатам проверки в 2017 г., ОАО «РЖД» разработало и утвердило методику расчета планируемого и фактического уровня провозной способности БАМа и Транссиба. Однако желаемого результата по итогам работы в 2018 г. ОАО «РЖД» не достигло. Из 25 участков БАМа и Транссиба только по восьми получены плановые показатели провозной способности.

Мы проводили проверку в конце 2018 – начале 2019 года. До окончания первого этапа проекта модернизации БАМа и Транссиба оставалось менее года. Показатели провозной способности по большинству участков железнодорожной инфраструктуры не достигали запланированных значений. И мы были вынуждены констатировать наличие рисков недостижения цели проекта к 2020 г. В конце этого года мы снова будем проводить проверку БАМа и Транссиба. Тогда и оценим результаты реализации этого инвестиционного проекта в 2019–2020 гг.

– А как Вы в целом оцениваете уровень эффективности целевого расходования средств на развитие БАМа и Транссиба?

– Хочу отметить, что РЖД внимательно относятся к нашим рекомендациям. Так, согласно им, компания направила проценты от размещения средств ФНБ на расчетных счетах на реализацию инвестиционного проекта по увеличению провозной способности БАМа и Транссиба. Кроме того, ОАО «РЖД» скорректировало порядок формирования начальных (максимальных) цен по договорам на выполнение строительно-монтажных работ и закупку оборудования. Приведено в соответствие с действующим законодательством положение о закупочной деятельности компании. ОАО «РЖД» исключило практику завышения норм авансирования работ подрядчикам, а также прекратило замену строительных подрядчиков по ходу исполнения работ без проведения конкурсных процедур. Это позволило в значительной степени увеличить эффективность бюджетных инвестиций.

– В ОАО «РЖД» нередко ссылаются на проблемы с выделением государственных средств: то поздно дали деньги, то сократили объем финансирования. А как на самом деле: достаточно ли было средств на завершение первого этапа проекта развития Восточного полигона?

– Инфраструктурный проект по увеличению провозной способности БАМа и Транссиба финансируется за счет трех источников: инвестиции из федерального бюджета, средства ФНБ и собственные средства ОАО «РЖД».

Действительно, в ходе исполнения федерального бюджета регулярно возникают случаи позднего доведения ассигнований до компании. Но это не сказывается на темпах выполнения работ. В таких случаях РЖД оплачивают работы за счет своих средств. А при получении ассигнований из бюджета покрывают ими ранее понесенные расходы.

– Почему, на Ваш взгляд, растет объем незавершенного строительства, который, согласно отчету ОАО «РЖД», только за 6 месяцев 2019 г. вырос до 938 млрд руб.? Это ведь влечет за собой убытки из-за омертвления вложенных финансовых средств.

– Есть разная незавершенка, и оценивать ее нужно в каждом конкретном случае. Если мы говорим об инвестиционной программе ОАО «РЖД», то по итогам 2018 г. объем незавершенного строительства увеличился на 13,7 млрд руб. и составил 387,3 млрд руб. (Речь здесь идет только об инвестиционных проектах, реализуемых в том числе с привлечением бюджетных средств и средств ФНБ, которые и подлежат проверке со стороны Счетной палаты, а не обо всех незавершенных проектах инвестпрограммы холдинга) Но объекты у компании большие, строятся не один год. До момента ввода готового объекта в эксплуатацию в ходе производства работ объем незавершенного строительства ежегодно накапливается. Зачастую незавершенка появляется в результате некорректной работы проектировщиков, а также из-за ошибок государственных заказчиков, допускаемых при принятии решений о том, куда направить капитальные вложения. Исправлять такие ошибки всегда дорого и тяжело.

Источник: rzd-partner.ru, 20.02.2020

Изменение транспортных расходов связано с колебаниями ставок операторов

По мнению Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), у отправителей угля, не имеющих собственного вагонного парка, изменение транспортных расходов в большей степени связано с колебаниями ставок операторов, чем индексацией тарифов ОАО «РЖД».

Такую позицию представил заместитель генерального директора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимир Савчук на конференции «Argus Рынок угля России», которая прошла 20 февраля в Москве.

В ходе выступления эксперт ИПЕМ представил подробный анализ

структуры расходов грузоотправителей при перевозках угля с Кузбасса к портам Дальнего Востока и Северо-Запада в 2010-2019 гг. Анализ ИПЕМ показал, что ежегодное изменение стоимости услуг операторов при перевозках угля существеннее, чем у ОАО «РЖД». Так, за рассматриваемый период максимальное снижение расходов грузоотправителей на оплату услуги операторов произошло в 2013 г. (-43% по отношению к 2012 г.), а максимальный рост в 2017 г. (+90% по отношению к 2016 г.). В то же время, средние расходы грузоотправителей на оплату услуг ОАО «РЖД» при перевозках угля в 2010-2019 гг. не имели столь значительных колебаний: максимальный ежегодный рост фиксировался в 2013 г. – +15% к 2012 г., в котором, в свою очередь, расходы на оплату услуг ОАО «РЖД» даже снизились (-3% к 2011 г.)

Проведенный ИПЕМ анализ динамики расходов отправителей угля в период декабрь 2019 – февраль 2020 годов показал, что операторы уже начали реагировать на спад погрузки. Так, в феврале 2020 г. доля расходов грузоотправителей на услуги операторов при перевозке угля снизилась на 8-11% по сравнению с уровнем декабря 2019 г.

«Ставка операторов, конечно, не столь актуальна для угольных компаний, имеющих свой парк, однако является существенным фактором для транспортных затрат и конкурентоспособности грузовладельцев без парка, – указал Владимир Савчук. – В условиях сложной экономической конъюнктуры внимание к прогнозу ставок позволит эффективнее оценивать конкурентоспособность российских угольных компаний на внешних рынках».

Источник: transportweekly.com, 24.02.2020

Вагончик не тронется. На железной дороге все больше брошенных поездов

Рост производства вагонов, неблагоприятная конъюнктура на экспортных рынках и загруженность Восточного полигона привели к рекордному количеству брошенных поездов. Число составов, временно оставленных диспетчерами ОАО «РЖД» без движения, достигло исторического максимума в 1800 поездов в сутки. Это уже сказывается на движении: срок оборота вагона вырос более чем на пять суток. Между тем выпуск вагонов продолжает расти, хотя уже в 2019 г. размер парка приблизился к критическому. Производство вагонов упадет, говорят эксперты, лишь если государство не будет стимулировать их закупку.

В 2019 г. количество брошенных (временно оставленных диспетчерами без движения) поездов на сети ОАО «РЖД» достигло исторического максимума, следует из статистики монополии. Если в 2014–2018 гг. количество брошенных поездов в среднем по году не превышало 666 в сутки (2015 г.), то в 2019 г. оно увеличилось вдвое - до 1246. Только в одном месяце года - в октябре - оно опустилось ниже 1 тыс.

Ситуация ухудшается: по информации собеседника «Ъ» в отрасли, сейчас речь идет о среднесуточном простое около 1800 поездов: даже в 2019 г. максимум составлял 1685.

ОАО «РЖД» с конца 2019 г. фиксирует рост количества незадействованного подвижного состава на сети железных дорог, признают в монополии. «Число таких вагонов превышает 100 тыс. единиц, - отмечают в ОАО «РЖД». - Прежде всего, это полувагоны, которые направляются под погрузку угля, но остаются невостребованными грузоотправителями из-за ухудшения конъюнктуры на товарных рынках. Для предотвращения скопления незадействованных вагонов диспетчеры принимают решение о приостановлении продвижения на тех станциях, где они не будут оказывать негативного влияния на перевозочный процесс. Грузенные поезда отставляются от движения в случае неприема груза грузополучателями – например, морскими портами или погранпереходами». Меры позволяют обеспечить более эффективное использование инфраструктуры общего пользования, заверяют в монополии.

В то же время парк вагонов, не задействованных в перевозках, превысил в январе более 290 тыс., что привело к замедлению оборота вагона на 5,2 суток относительно января 2019 г., отмечают в ОАО «РЖД».

Оборот вагона вырос на 11,8%, до 17,97 суток, тогда как без учета незадействованных вагонов он сократился на 2%, до 12,8 суток.

Обстановка на сети сложная, и это результат разбалансировки технологических процессов внутри холдинга, продолжающейся не первый год, говорит источник «Ъ» в отрасли.

«При этом производство излишних вагонов бьет рекорды – за счет привлечения государственных денег, – говорит он. – Все это происходит при невыполнении принятой год назад долгосрочной программы развития ОАО «РЖД», срыве сроков модернизации БАМа и Транссиба и на фоне неблагоприятной мировой конъюнктуры цен на генеральные грузы железных дорог». Председатель экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин отмечает, что проблема брошенных поездов связана в первую очередь с дисбалансом парка полувагонов. «Порожние полувагоны стремятся на Кузбасс, – объясняет он. – Погрузка там сегодня ограничена в том числе ввиду логконтролей

(отграничение погрузки на Восточный полигон). А дальше получается замкнутый круг. То отгрузить не могут, то принять порожний вагон некуда». Спад спроса на продукцию также серьезно ухудшает ситуацию, добавляет он.

При этом количество вагонов на сети растет: на январь, следует из статистики ОАО «РЖД», оно составило 1,173 млн единиц, что на 5,1% больше, чем годом ранее, когда размер парка уже казался тревожным с учетом продолжающегося падения ставок на рынке оперирования. По данным ИПЕМ, в 2019 г. вагоностроительные предприятия выпустили 79,6 тыс. вагонов, что на 15,5% больше, чем в 2018 г. Это может быть связано с тем, что вагоны изготавливались по годовым контрактам и на стадии заказа некоторые клиенты еще не имели пессимистичных ожиданий по динамике ставки оперирования, говорит замгендиректора ИПЕМ Владимир Савчук. Полной статистики по январю пока нет, рассказывает эксперт: данные по регистрациям вагонов показывают снижение, однако они могут не полностью коррелировать с динамикой производства. По расчетам ИПЕМ, в 2020 г. будет выпущено порядка 65 тыс. вагонов. Однако спад производства произойдет только в том случае, если правительство не будет отдельно стимулировать закупку, подчеркивает господин Савчук, отмечая, что, согласно поправкам к бюджету, Минпромторг в 2020 г. предлагает выдать субсидию в 950 млн руб. на закупку подвижного состава.

Источник: kommersant.ru, 21.02.2020

РЖД получили более 8 млрд рублей на развитие линии из Кузбасса на БАМ и Транссиб

ОАО «Российские железные дороги» 18 февраля завершило размещение дополнительной эмиссии акций на 8,606 млрд рублей, следует из сообщения компании.

Бумаги приобретал по закрытой подписке единственный акционер компании - государство. Дополнительный выпуск был зарегистрирован 23 декабря. Он состоит из 8 млн 606,221 тыс. акций номиналом 1 тыс. руб. каждая. Выпуск был оплачен примерно 8,227 млрд руб. денежных средства и на 0,379253 млрд руб. - имуществом.

Правительственное распоряжение о соответствующих ассигнованиях из федерального бюджета было подписано в декабре. Средства предназначены для финансирования проекта по развитию участка Междуреченск-Тайшет, обеспечивающего выход грузов из Кузбасса на Транссибирскую и Байкало-Амурские магистрали.

Средства на эти цели предусмотрены в федеральном бюджете на 2019 г. «Принятые решения будут способствовать увеличению пропускной способности сети железных дорог и бесперебойному осуществлению грузовых и пассажирских перевозок», - отмечал кабинет министров.

Что касается полученного монополией имущества, то речь идет об 1/6 доли в объектах железнодорожной инфраструктуры линии Известковая–Чегдомын (Хабаровский край) на 0,379 млрд руб. Эта доля в участке на «связке» Транссиба и БАМа ранее принадлежала ПАО «РусГидро». Правительство отмечало, что в 2005-2007 гг. за счет федерального бюджета и внебюджетных источников линия протяженностью 30 км была вынесена из зоны затопления водохранилища Бурейской ГЭС. При этом право собственности на новые объекты железнодорожной инфраструктуры было зарегистрировано в следующих долях: 1/2 - у РЖД, 1/3 - у РФ и 1/6 - у «РусГидро».

В 2016 году РФ передала свою долю «Российским железным дорогам». «РусГидро» свою долю также передало монополии для содержания, текущего и капитального ремонта, сохранив за собой право собственности. При этом для энергетической компании этот актив является непрофильным и подлежал безвозмездной передаче в собственность РФ. С 2010 года «РусГидро» и «Российские железные дороги» вели переговоры по определению варианта передачи оставшейся доли. Однако РЖД отказывались оплачивать актив из-за отсутствия средств, заложенных в инвестпрограмме.

Источник: interfax.ru, 25.02.2020

Инвестиции РЖД в железнодорожную инфраструктуру Алтайского края в 2020 г. вырастут почти на 16%

Компания «Российские железные дороги» (РЖД) направит на развитие и поддержку железнодорожной инфраструктуры в Алтайском крае в 2020 г. не менее 5,8 млрд рублей, что почти на 16% больше к уровню 2019 г., сообщила пресс-служба правительства региона.

«РЖД ежегодно направляет большие суммы на развитие железнодорожной инфраструктуры в крае. В 2019 г. почти 5 млрд рублей, в 2020 г. объем инвестиций составит не менее 5,8 млрд рублей (почти на 16% больше по сравнению с уровнем 2019 г.)», - говорится в сообщении.

Начальник Западно-Сибирской железной дороги (ЗСЖД) Александр Грицай, чьи слова приводит пресс-служба, сообщил, что в крае ведется обновление парка вагонов пригородных поездов. В скором времени начнут

работу шесть новых пассажирских вагонов в составе пригородных поездов. В инвестпрограмме РЖД в 2020 г. запланированы поставки еще 19 таких вагонов.

Ранее сообщалось о планах РЖД провести расчет стоимости внедрения скоростных поездов «Ласточка» в регионах Сибири в первом квартале 2020 г. Как пояснил Грицай во время рабочей встречи с губернатором Алтайского края Виктором Томенко, работа по этому вопросу продолжается. По словам Томенко, жители региона ожидают запуска «Ласточки» – это сделает путь из Барнаула до Новосибирска быстрее и удобнее. Также идет работа по проектированию реконструкции вокзального комплекса станции Барнаул – строительные-монтажные работы там запланированы на 2021 г.

По данным пресс-службы, по итогам 2019 г. ЗСЖД перечислила в региональные и местные бюджеты края более 1,4 млрд рублей - на 11% больше, чем в 2018 г. Объем покупки продукции для нужд РЖД у предприятий региона в прошлом году составил около 3,5 млрд рублей - почти на 100 млн выше 2018 г.

В прошлом году в регионе были модернизированы 85 км путей на четырех участках, проведено перевооружение системы телемеханики (контрольная система) на участке Барнаул - Кулунда, внедрена автоматизированная система коммерческого осмотра поездов и вагонов на станции Алтайская. По итогам 2019 г. в Алтайском регионе четырьмя скоростными пригородными поездами воспользовались 928 тыс. человек - это на 10,3% больше, чем в 2018 г.

Источник: tass.ru, 20.02.2020

Инвестиции ОАО «РЖД» в развитие Свердловской железной дороги в 2020 г. увеличатся на треть

Инвестиции в развитие Свердловской железной дороги (СвЖД) в 2020 г. составят 38,4 млрд рублей (+35% к 2019 г.), говорится на сайте магистрали.

СвЖД ведет обновление существующей инфраструктуры на участке Коротчаево - Новый Уренгой - Пангоды. В настоящее время проходят согласование основные проектные решения по 18 объектам. Инвестиции 2020 г. - 1,36 млрд рублей.

Также реализуется комплексная программа развития инфраструктуры на направлении Соликамск - Пермь. В текущем году на нее будет направлено 1,5 млрд рублей.

В развитие Пермского железнодорожного узла со строительством

мостового перехода через Каму будет инвестировано 1,06 млрд рублей.

На завершение проектов «Развитие участка Тобольск-Сургут-Коротчаево» и «Строительство третьего электрифицированного пути на участке Косулино - Баженово» на главном ходу Транссиба запланировано 0,7 млрд и 0,17 млрд рублей соответственно.

Продолжится реконструкция сортировочной системы станции Екатеринбург-Сортировочный (2,2 млрд рублей). 9,9 млрд рублей будет направлено на капитальный ремонт и модернизацию существующих железнодорожных линий.

На обновление инфраструктуры пассажирского комплекса будет направлено 643 млн рублей.

Источник: tass.ru, 19.02.2020

Forbes назвал главных продавцов рунета

Издание Forbes представило рейтинг крупнейших онлайн-продавцов в российском сегменте интернета. В него вошли компании, чьи товары и услуги существуют вне сети, но для которых важным каналом продаж стал онлайн. В основу рейтинга легли такие показатели, как «выручка без НДС» (для традиционных ретейлеров) и «оборот за вычетом возвратов» (для компаний, имеющих значительную долю агентских продаж в структуре доходов).

Хотя россияне, по сравнению с жителями других стран, пока тратят очень мало денег в интернете (всего 190 долларов на человека в год), в Forbes признают важность онлайн-рынка. Именно поэтому в этом году аналитики впервые решили более пристально изучить продажи разных компаний в интернете и составить отдельный рейтинг на эту тему.

В рейтинг вошли как компании, которые изначально выбрали интернет в качестве основного канала продаж, так и офлайн-игроки из разных секторов экономики с большим объемом продаж в интернете.

Лидером списка стал онлайн-ритейлер Wildberries, чьи продажи составили 223,5 млрд рублей (+88% за год). В прошлом году компания продемонстрировала рост числа поставщиков и двукратное увеличение ассортимента.

На втором месте - «Аэрофлот». За 5 лет собственные онлайн-продажи компании выросли почти в 2,5 раза, до 221 млрд рублей. Как отмечают в Forbes, бизнес Wildberries и «Аэрофлота» имеет схожие черты: их товары существуют, услуги оказываются в офлайне, а интернет для них лишь канал

продаж, только для первой компании единственный, для второй - важнейший.

Замыкает топ-3 AliExpress Russia - совместное предприятие китайского гиганта Alibaba Group, российских Mail.ru Group, «МегаФон» и РФПИ.

На четвертом месте РЖД, онлайн-продажи которой составили 172,2 млрд рублей. В 2020 г. РЖД планирует запустить продажу билетов в режиме мультимодальных пассажирских перевозок: пассажир сможет купить единый билет на поезд, самолет и автобус, и пересадки будут состыкованы.

Источник: e-pepper.ru, 20.02.2020

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Инвестиции в развитие железнодорожного транспорта Германии

20 сентября 2019 г. правительство Германии объявило о намерении вложить 54 млрд евро в развитие железнодорожного транспорта. Данная мера реализуется в рамках политики по борьбе с изменениями климата в стране. Рассмотрены объекты, на которые железные дороги Германии (DB) планируют затратить предоставляемые средства. Приводится неоднозначная реакция общественности на подобное решение правительства. Обсуждены возможные риски.

Источник: Railway Gazette International. – 2019. – № 11. – P. 23-24 (англ. яз.)

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

На Свердловской детской магистрали открылся первый на сети ОАО «РЖД» логистический учебный класс

На Свердловской детской железной дороге в Екатеринбурге создан первый на сети ОАО «РЖД» учебный логистический класс. Основная идея проекта – привлечь внимание школьников к профессиям терминально-логистической сферы.

«Мир предполагает многофакторность, и это влечет за собой новые требования к специалистам логистической сферы. Наш учебный кабинет – это ответ на вызовы современного мира и наше преимущество в борьбе за таланты», – заявил начальник Свердловской железной дороги Иван

Колесников.

Юные логисты будут изучать историю развития терминально-логистического бизнеса, средства механизации и виды погрузо-разгрузочной техники, а также основные профессии, участвующие в производственном процессе.

Кабинет для занятий оснащен современными интерактивными тренажерами, которые совмещают учебный материал с элементами игры. Например, в игре «Грузовой терминал» участник может выбрать роль клиента, менеджера-логиста, руководителя погрузки или руководителя выгрузки в пункте доставки груза и таким образом познакомиться с технологией работы.

Попрактиковаться в управлении погрузо-разгрузочной техникой воспитанники Свердловской детской железной дороги смогут на специальных тренажерах. Интерактивный комплекс по погрузке и выгрузке контейнеров (тренажер контейнерного перегружателя) позволяет отрабатывать навыки в условиях, максимально приближенных к реальным. Тренажер машиниста козлового крана имитирует кабину и систему управления настоящего крана.

Курс обучения по программе терминально-логистического комплекса рассчитан на 84 ч, более половины из них отведено практике на терминалах и грузовых дворах ОАО «РЖД» и компаний-партнеров.

Отмечается, что в октябре 2019 г. на Свердловской детской железной дороге в Екатеринбурге открылся новый корпус. В нем юные железнодорожники изучают технические дисциплины, должностные обязанности по основным железнодорожным профессиям и правила техники безопасности.

Источник: ural.aif.ru, 21.02.2020

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Забастовки на железнодорожном и городском рельсовом транспорте

Перечислены случаи забастовок, произошедших на объектах железнодорожного и городского рельсового транспорта Чили, ЮАР, Китая и Великобритании во втором полугодии 2019 г. Выявлены причины возникновения забастовок. Представлены рекомендации по стабилизации положения в отрасли.

Источник: Railway Gazette International. – 2019. – № 11. – P. 3 (англ. яз.)

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Сход 18 вагонов с углем произошел в Хабаровском крае

Сход 18 вагонов грузового поезда, перевозившего уголь, произошел в Хабаровском крае. Пострадавших нет, причины происшествия выясняются.

25 февраля 2020 г. в 07.45 по московскому времени на перегоне Тоннельный – Кундур-Хабаровский двухпутного электрифицированного участка Архара – Известковая Хабаровского территориального управления Дальневосточной железной дороги произошел сход 18 вагонов с углем грузового поезда, – говорится в сообщении.

По информации ОАО «РЖД», нарушен габарит обоих путей, отсутствует напряжение в контактной сети второго пути.

Источник: rzd-partner.ru, 25.02.2020

Из-за схода с рельсов вагона-рефрижератора под Тюменью задержались семь поездов

Вагон-рефрижератор сошел с рельсов в ночь на 20 февраля на станции Богандинской под Тюменью, в связи с чем произошла задержка поездов, сообщает пресс-служба Главного управления МЧС по региону.

Сообщение о сходе вагона грузового поезда поступило в 01:00 по местному времени, пострадавших нет, говорится в пресс-релизе.

В 06:15 (04:15 по Москве) вагон был поставлен на новые колеса и отправлен в тупик; в 06:43 (04:43 по Москве) движение поездов восстановлено.

В свою очередь на сайте Свердловской железной дороги (СвЖД, филиал РЖД) сообщается, что в результате происшествия были задержаны поезда №138 Нижневартовск - Новокузнецк, №92 Москва - Северобайкальск, №70 Москва - Чита, №77 Абакан - Москва, №1 Владивосток - Москва, №118 Москва - Новокузнецк, №7351 Вагай - Утяшево.

Время задержки в пути составило от полутора до шести часов.

Источник: interfax.ru, 20.02.2020

Виртуальные тренажеры помогут железнодорожникам бороться с нарушителями на Красноярской железной дороге

Дежурные по переездам Красноярской железной дороги (КрасЖД) научатся предотвращать дорожно-транспортные происшествия с помощью виртуальных тренажеров. Специалисты, которым предстоит нести вахту на переездах, будут овладевать профессией, используя современные VR-технологии, с гордостью отмечают в компании. Современные технологии виртуально моделируют рабочее место дежурного в реальной жизни и варианты нарушений: выезд под закрытый шлагбаум на переезд, аварийная остановка автомобиля, развал груза, выезд с переезда на рельсы, другие запрещённые манёвры. С помощью симулятора дежурный сможет отработать алгоритм своих действий до автоматизма.

По словам первого заместителя начальника Красноярской дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» Алексея Андреева, на переездах КрасЖД созданы необходимые условия для безопасного проезда автомобилей. Несмотря на это, водители автотранспорта нередко нарушают правила дорожного движения. Так, в 2019 г. на переездах Красноярской магистрали произошло 11 ДТП, в два раза больше, чем годом ранее. Причина одна - нарушение водителями автотранспорта правил проезда таких участков.

Он отметил, что в нештатной ситуации от своевременных и точных действий дежурного по переезду зависит не только жизнь водителя и людей в автомобиле, но и пассажиров поезда. В 2019 г. дежурными по переездам на Красноярской железной дороге предотвращено 8 ДТП (три из них - с пассажирскими поездами).

Источник: zapad24.ru, 20.02.2020