



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ – филиал ОАО «РЖД»

**ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

34 / Сентябрь 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ	6
Вопросы пленарного заседания на Международном железнодорожном салоне «пространства 1520» «PRO//Движение.ЭКСПО».....	6
На «PRO//Движение.Экспо» «Уральские локомотивы» представили собственные цифровые разработки	6
Оборудование парка грузовых вагонов цифровыми телематическими устройствами завершится до 2020 года (Германия).....	8
«ЛокоТех» применяет более 20 цифровых решений в рамках работы по системе контракта жизненного цикла	9
Применение цифровых технологий в области обеспечения безопасности движения поездов ..	11
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	12
В Германии представили концепцию беспилотного поезда Idea Train	12
Интеллектуальные видеосистемы: искусственный интеллект на службе безопасности железнодорожного подвижного состава (Франция).....	12
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ	12
SCI Verkehr: китайской CRRC придется приложить большие усилия, чтобы сделать прибыльным тепловозостроительный завод в Германии.....	12
Alstom построит электропоезда для пригородной сети столицы Западной Австралии	13
Stadler поставит турецкому оператору локомотивы с комбинированным приводом.....	14
Китайская CRRC приобретает локомотивостроительный завод в Германии у компании Vossloh.....	15
Алтайские ученые запатентовали механизм мягкой сцепки вагонов.....	15
Многоосные вагоны оживят рынок.....	16
ФосАгро и ОВК подписали договор на поставку дополнительных 56 вагонов-цистерн для перевозки расплавленной серы.....	18
Deutsche Bahn и НПК «Объединенная Вагонная Компания» заключили договор на поставку вагонов-платформ сочлененного типа для перевозки крупнотоннажных контейнеров	19
Группа TEXOL приобрела у Объединенной Вагонной Компании 400 вагонов-цистерн сочлененного типа для перевозки СУГ	20
ТМХ представил на выставке в Щербинке рельсовый автобус РА-3	22
АО «Трансмашхолдинг» представило на салоне «PRO//Движение.Экспо» новую модификацию «Иволги»	23
Компания «Трансмашхолдинг» разработала для ОАО «РЖД» новую конфигурацию двухэтажных пассажирских вагонов.....	24
«Трансмашхолдинг» построит в Сколково научный кампус	25
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	26
От современных тягово-сцепных устройств к «открытой сцепке» (Франция)	26
Дополнительные поезда Régionalis для региона Окситания (Франция)	26

Подвижной состав компании Stadler Rail для метро Атланты (США, Швейцария).....	27
Дополнительные поезда для будущей транспортной системы «Большой Париж» (Франция)..	27
Пассажирские поезда серий 700 и 800 (Великобритания)	27
Грузовой оператор Operail модернизирует тепловозы (Эстония)	28
Электропоезда Vectron для железных дорог Германии	28
В Германии подвели итоги исследовательского проекта «Инновационный грузовой вагон».....	28
Инновационные грузовые вагоны собственности	28
АО «Қазтеміртранс» проходят испытания (Казахстан).....	28
Промышленная компания «Интерпайп НТЗ» начинает продажу черновых железнодорожных осей в Украине и на рынках соседних стран	29
Предупредительное текущее содержание грузовых вагонов (Великобритания).....	29
Использование дизельного подвижного состава в грузовых железнодорожных перевозках (Великобритания)	30
Новый подвижной состав для системы рельсового транспорта облегченного типа Доклэндса (DLR) (Великобритания).....	30
Вопросы эксплуатации поездов серии 385 на железных дорогах Великобритании	30
Новый локомотив СВ90 (Великобритания).....	31
ПУТЬ И ПУТЕВОЕ ХОЗЯЙСТВО	31
Стрелочные подушки IBAV и контррельсовые системы IBAV и IFAV фирмы «SCHWING».....	31
ВСЖД направила 25,5 млн рублей на ремонт переездов в 2019 году	32
«Синара – Транспортные Машины» и «РЖД Интернешнл» намерены поставлять путевую технику на Кубу	32
Шаблон электронный путевой «ШЭП».....	33
Система визуального обнаружения дефектов «СВОД-2».....	35
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	36
Железнодорожные шпалы (Франция).....	36
Деятельность предприятия Mecateamcluster по текущему содержанию пути (Франция)	36
История эксплуатации железнодорожных шпал (Франция)	36
Модернизация магистральной линии Midland main line : (Великобритания).....	37
Обновление железнодорожной линии Брайтон (Великобритания).....	37
АВТОМАТИКА, ТЕЛЕМЕХАНИКА И СВЯЗЬ, АВТОМАТИЗИРОВАННЫЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ	37
Беспилотное управление локомотивом: вчера, сегодня и завтра.....	37
РЖД протестировали первый электропоезд «Ласточка» с системой беспилотного вождения..	38
Технология MIMO для подвижной связи 5G.....	38

Перспективы применения беспилотных технологий в ОАО «РЖД».....	39
Беспилотные поезда: основные принципы работы.....	39
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	40
Сигнальные часы Парижского метрополитена (Франция)	40
Единый центр управления движением на пригородной линии RER A Парижа (Франция)	40
Обновление сигнализации на соединительном участке пути в Сифорде (Великобритания)	40
ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ И ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЕ.....	41
Эстония готовит стратегию электрификации железных дорог	41
Оптимизация энергопотребления на железнодорожном транспорте	41
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	44
Об отмене прокладки контактного рельса на железных дорогах Великобритании.....	44
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА.....	44
Китайский Наньчан и белорусский Минск связали грузовые поезда с продуктами питания ...	44
Контейнерные перевозки с полным цифровым трекингом	45
Первый уголь с Бейского месторождения погружен на станции Хоньх	47
«ОТЛК ЕРА» планирует увеличить длину транзитных контейнерных поездов до 100 условных вагонов.....	48
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ	49
Железные дороги Швейцарии и Австрии намерены развивать перевозки ночными поездами Nightjet.....	49
ОАО «РЖД» решило построить четыре вокзала в центре Москвы.....	50
ОАО «РЖД» инвестировало в модернизацию вокзалов Северо-Кавказской магистрали 206 млн рублей	52
На строительство вокзала из тюменского бюджета выделят сотни миллионов	52
Электропоезда «Ласточка» запустили на Кавказских Минеральных Водах	53
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	54
Восстановление пассажирского сообщения между Италией и Словенией.....	54
Рейтинг лучших спальных поездов Европы.....	54
Комфорт и безопасность пребывания пассажиров в вагонах должны быть на первом месте (Украина).....	54
Эффективность железнодорожного сообщения с аэропортами (Великобритания).....	55
ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	55
Международный железнодорожный салон техники и технологий пространства 1520 «PRO//Движение.Экспо»	55

Путин заявил, что ОАО «РЖД» модернизирует железные дороги Монголии	56
ОАО «РЖД» и Санкт-Петербург заключили соглашение о реконструкции Цимбалинского путепровода.....	57
Исходя из баланса интересов	58
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	58
Альянс операторских компаний SNCF Transilien и Keolis (Франция).....	58
Разносторонние подходы к процессу реструктуризации железнодорожного транспорта ...	58
Критика Министерства транспорта Великобритании (DfT) за принципы управления железнодорожной отраслью.....	59
Стратегия развития компании Network Rail (Великобритания).....	59
Развитие железнодорожного транспорта Шотландии в рамках 6-го контрольного периода CP6 (Великобритания)	59
Проблемы в использовании железнодорожного франчайзинга как модели организации движения поездов (Великобритания).....	60
Программа модернизации железной дороги East Coast операторской компании LNER (Великобритания)	60
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА	60
Большой Лондон инвестирует в железные дороги для улучшения транспортного обслуживания новых районов	60
Азиатский банк развития финансирует программу модернизации железных дорог Шри-Ланки.....	61
В Китае число пассажиров железной дороги в летний период достигло 735 млн.....	62
ОАО «РЖД» запускает бизнес-акселератор для высокотехнологичных компаний	62
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	63
Итоги финансовой деятельности группы Национального общества железных дорог Франции (SNCF) в 2018 г.....	63
Итоги финансовой деятельности Автономного управления городского транспорта Парижа (RATP) в 2018 г.	63
Тарифы за пользование железнодорожной инфраструктурой во Франции в 2020 г.	64
Результаты финансовой деятельности операторской компании Thalys в 2018 г. (Франция, Бельгия).....	64
2017-2018 финансовый год для Британских железных дорог.....	64
Награды Golden Whistles Awards лучшим компаниям-операторам Британских железных дорог.....	65
Реформирование тарифной системы на железнодорожном транспорте Великобритании	65
Рост пассажирооборота на железных дорогах Великобритании.....	65
ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА.....	66
Забастовка железнодорожников в Грузии отменяется.....	66

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	66
Камеры в борьбе с применением насилия к персоналу железных дорог (Великобритания) ...	66
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ	67
Грузовой поезд сошел с рельсов в Выборгском районе Ленобласти.....	67
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	67
Железнодорожные операторы и процесс управления безопасностью (Франция).....	67
РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ.....	68
Швейцарская компания Molinari Rail GmbH внедряет технологии эксплуатации водородного поезда.....	68
В Великобритании открыли первую железную дорогу на солнечной энергии	68

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Вопросы пленарного заседания на Международном железнодорожном салоне «пространства 1520» «PRO//Движение.ЭКСПО»

В подмосковном городе Щербинка на территории Экспериментального кольца АО «ВНИИЖТ» с 28 по 31 августа 2019 г. был проведен Международный железнодорожный салон «пространства 1520» «PRO//Движение.ЭКСПО». Первый день салона открыла пленарная сессия «Цифровая трансформация и технологии будущего в железнодорожной отрасли». Ее темами были технологии беспилотных поездов, юридическое определение искусственного интеллекта, взаимодействие лидеров в разработке цифровых технологий и организация системы трансфера инновационных технологий.

Основной вывод пленарной сессии можно сформулировать так: цифровизация — это уже не цель, а рабочий инструмент сегодняшнего дня. В задачи следующего этапа входят унификация, стандартизация и формализация цифровых технологий.

Перед началом сессии заместитель председателя Правительства Российской Федерации М.А.Акимов и генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» О.В.Белозёров проехали в первом российском беспилотном электропоезде «Ласточка» и прокомментировали демонстрационную поездку как технологический шаг в будущее.

Источник: <http://www.zdmira.com>, 30.08.2019

На «PRO//Движение.Экспо» «Уральские локомотивы» представили собственные цифровые разработки

На Международном железнодорожном салоне «PRO//Движение.Экспо» завод «Уральские локомотивы» представил «умный локомотив» 2ЭС7, оснащенный программным комплексом «Стоимость жизненного цикла онлайн», и электронный журнал машиниста «ТУ-152э». Оба проекта по средствам цифровых технологий способствуют объединению производителя, эксплуатации и сервиса для повышения экономической эффективности применения железнодорожной техники.



Разработанный специалистами завода совместно с Всероссийским НИИ железнодорожного транспорта программный комплекс «Стоимость жизненного цикла онлайн» (ПКСЖЦ «онлайн») позволяет получать данные об экономической эффективности локомотива за весь жизненный цикл с удаленного рабочего места, а также декомпозировать каждую поездку и выявлять аспекты, снижающие эффективность.

С начала августа текущего года запущена демоверсия программного продукта на грузовых магистральных электровозах «Синара» (серии 2ЭС6), эксплуатируемых на Октябрьской железной дороге, и электровозе переменного тока 2ЭС7, курсирующем на Горьковской железной дороге. Исходные данные, необходимые для расчета и анализа, ПКСЖЦ «онлайн» получает из диагностических данных системы диспетчеризации «УЛ-сервис», внедренной на предприятии и анализирующей работу оборудования локомотивов по 700 параметрам. Программный комплекс обрабатывает в режиме реального времени данные с аппаратуры электровозов, оперативно рассчитывает текущую стоимость жизненного цикла машин и оценивает экономическую эффективность с применением единого оценочного показателя – удельных затрат на перевозку внутри эксплуатационной модели. Благодаря этому ПКСЖЦ «онлайн» позволяет принимать своевременные управленческие решения по изменению в самой эксплуатационной модели, в системе обслуживания или в технологии изготовления.

Второй проект – электронный журнал машиниста «ТУ-152», разработанный «Уральскими локомотивами» совместно с Научно-производственным объединением САУТ в рамках проекта РЖД «Цифровая

железная дорога». Он позволяет перейти с бумажного журнала машиниста на электронную версию, повышает скорость процессов при эксплуатации и обслуживании электровозов и электропоездов.

Цифровизация железной дороги – сложный и комплексный процесс, требующий внедрения новейших технологий не только в производство эксплуатируемой техники, но и в ее сопровождение во время всего срока службы. «Уральские локомотивы» как производитель подвижного состава нового поколения активно интегрируют цифровые технологии на всех этапах выпуска и дальнейшего обслуживания своей техники. «Для компании, в первую очередь, важно оценить эффективность воплощённых технических решений в продукции, проанализировать, каких результатов удалось достичь за счет модернизации и усовершенствования модели, - пояснил генеральный директор «Уральских локомотивов» Олег Спаи. – Но экономическая эффективность применения локомотивов возможна только при слаженной работе производства, сервиса и эксплуатации. Современные цифровые технологии позволяют сделать этот процесс максимально оперативным и прозрачным».

Источник: <https://www.rzd-partner.ru>, 29.08.2019

Оборудование парка грузовых вагонов цифровыми телематическими устройствами завершится до 2020 года (Германия)



DB Cargo – грузовой оператор железных дорог Германии (DB) оснастил современными бортовыми телематическими устройствами и датчиками уже половину своего парка из 68 тыс. вагонов. К 2020 году DB Cargo намерен завершить оборудование такими устройствами всего парка, инвестировав на эти цели несколько десятков миллионов евро.

Применяемые DB Cargo телематические устройства включают приемник спутниковой навигации, метку RFID, модуль связи стандарта NFC, а также модем сотовой радиосвязи. Интегрированные в устройство и внешние датчики позволяют контролировать равномерность загрузки вагона, температуру, влажность, ударные нагрузки и другие параметры. Информация передается в серверы оператора через сеть сотовой радиосвязи во время движения поезда и при возникновении таких событий, как начало движения, остановка и ударное воздействие. Она может считываться также носимым терминалом через связь NFC.

По мнению DB Cargo, доступ клиентов к такой информации позволяет им лучше выстраивать логистические цепочки и контролировать ожидаемое время прибытия грузов и качество транспортного обслуживания в целом.

Договор об оборудовании 30 тыс. вагонов DB Cargo системой CTmobile компании Siemens с опцией, допускающей увеличение числа оснащаемых вагонов до 50 тыс. ед., был подписан в сентябре 2018 года.

Источник: <http://www.zdmira.com>, 30.08.2019

«ЛокоТех» применяет более 20 цифровых решений в рамках работы по системе контракта жизненного цикла

Группа компаний «ЛокоТех» внедряет более 20 различных решений в области цифровизации и автоматизации на своих предприятиях для обеспечения стабильной работы по системе контракта жизненного цикла (КЖЦ). Об этом заявил управляющий директор по стратегии Руслан Беглов в ходе выступления на Международном железнодорожном салоне пространства 1520 «PRO//Движение. ЭКСПО».

По мнению Руслана Беглова, наиболее перспективным направлением развития локомотиворемонтной отрасли в рамках внедрения КЖЦ является переход на смарт-контракт, единую (доверенную) среду обмена данными, генерируемыми различными цифровыми технологиями, нашедшими свое применение как на борту локомотива, так и в системе управления депо.

Применение цифровых технологий в реализации концепции КЖЦ дает синергию в части сокращения трудоемкости, повышения прозрачности и

объективности, повышения скорости операций. В то же время, переход на КЖЦ налагает на сервисную компанию максимальную ответственность перед заказчиком – ОАО «РЖД» – за технический уровень решений и качество исполнения техники.

Руслан Беглов подчеркнул, что механизм КЖЦ должен стимулировать участников производственного процесса к постоянному улучшению технологии, вслед за мировым техническим прогрессом. Необходимо выработать универсальную схему учета и раздела эффектов, которая была бы экономически эффективна для обеих сторон.

«Целью «ЛокоТех» является создание цифровой платформы, которая объединит всех участников рынка, что будет залогом эффективной работы по системе КЖЦ. Мы сможем отслеживать и анализировать процесс исполнения работ или отклонения от планов в онлайн-режиме, выявлять причины этих отклонений, разрабатывать реально эффективные корректирующие мероприятия. Это выведет компанию на новый уровень», - отметил Руслан Беглов.

Также он рассказал о ряде цифровых инициатив, внедряемых на предприятиях «ЛокоТех». В числе наиболее масштабных он выделил проекты «Умный локомотив» (реализуется совместно с Clover Group), «Цифровое депо» (партнером «ЛокоТех» выступает 2050.digital, входящая в Ctrl2GO) и собственный проект АСУ «Сетевой график».

Система «Умный локомотив» позволяет в режиме реального времени оценивать состояние локомотива и таким образом предсказывать отказ того или иного узла, не дожидаясь непланового ремонта. В настоящее время решение внедрено на 11 сериях локомотивов, обслуживаемых в 60 сервисных локомотивных депо «ЛокоТех-Сервис». Всего же на сервисном обслуживании «ЛокоТех» находится 7,5 тысяч секций локомотивов ОАО «РЖД», которые оборудованы микропроцессорными системами управления (МСУ) и способны регистрировать данные о параметрах работы, получаемые с датчиков.

Результатом анализа системы «Умный локомотив» является перечень инцидентов – случаев сбоев и нарушений в работе оборудования, а также вероятность наступления отказа. Информация, полученная с датчиков, передается в АСУ «Сетевой график», где сохраняется в карточке локомотива в виде замечаний. Инциденты и вероятность отказа планируется использовать при составлении графика постановки на сервисное обслуживание локомотива, что позволит устранять потенциальные отказы в рамках планового обслуживания. Как следствие – снизится количество неплановых заходов в ремонт и повысится коэффициент готовности к эксплуатации (КГЭ).

При формировании декадного графика сервисного обслуживания по найденным инцидентам и замечаниям в АСУ «Сетевой график» формируется перечень сверхцикловых работ, планируются необходимые ресурсы, анализируется расход ТМЦ.

Проект «Цифровое депо» запущен в середине 2018 года, пилотной площадкой стало сервисное локомотивное депо (СЛД) Братское. Сегодня здесь внедряются более 30 различных организационных и технологических решений, объединенных в одну систему. Основу «Цифрового депо» составляют данные о техническом состоянии локомотива, а также о ресурсах самого предприятия. В случае успешной реализации проекта его можно распространить на всю сеть.

Цель проекта – повышение коэффициента готовности к эксплуатации (основной показатель эффективности работы сервисной компании) локомотива до 0,95, а также выработка оптимальной организационно-технологической модели функционирования депо. Рост КГЭ будет достигнут за счет сокращения времени на прохождение текущего ремонта ТР-1 и технического обслуживания ТО-2, а также неплановых ремонтов. В течение года планируется завершить интеграцию цифровых решений в единую систему планирования.

Источник: <https://www.rzd-partner.ru>, 30.08.2019

Применение цифровых технологий в области обеспечения безопасности движения поездов

В статье определены основные цели и задачи цифровой трансформации системы управления рисками и безопасностью движения на железнодорожном транспорте. Рассмотрены такие важные для ее реализации вопросы, как внедрение единой корпоративной платформы УРРАН (управление ресурсами на этапах жизненного цикла, рисками и анализом надежности), развитие комплекса технической диагностики, совершенствование факторного анализа, усиление контрольно-ревизионной деятельности, разработка цифровых технологий прогнозного обслуживания.

Источник: Железнодорожный транспорт.-2019.-№8.-с. 22-26

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

В Германии представили концепцию беспилотного поезда Idea Train

Инженеры и дизайнеры германского концерна Deutsche Bahn разработали оригинальную концепцию поезда будущего Idea Train (Поезд идей), который воплотил в себе самые смелые представления пассажиров об идеальном путешествии. На данный момент работа над инновационным поездом продолжается.

Поезд планируют запустить по маршруту Зимбах-ам-Инн – Мюнхен уже в текущем году. Ему необходимо будет пройти серьезные технические испытания.

Источник: Вагонный парк: международный информационный научно-технический журнал. - 2019. - № 6. - С. 31-32 (укр. яз.)

Интеллектуальные видеосистемы: искусственный интеллект на службе безопасности железнодорожного подвижного состава (Франция)

Изучаются перспективы использования интеллектуальных видеосистем на железнодорожном транспорте и, в особенности, на железнодорожном подвижном составе. Отмечено, что основной функцией подобных систем является воспроизводство и расширение способностей человеческого зрения по распознаванию и интерпретации изображений для обеспечения поддержки операторской деятельности.

Источник: Revue Générale des Chemins de Fer. - 2019. - № 293(5). - P. 6-17

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

SCI Verkehr: китайской CRRC придется приложить большие усилия, чтобы сделать прибыльным тепловозостроительный завод в Германии

Приобретение китайской корпорацией CRRC производственной площадки в Германии не стало неожиданностью для внимательных наблюдателей, поскольку крупнейший в мире изготовитель подвижного состава уже давно изучает возможности выхода на высококонкурентный

европейский рынок. Так считает Мария Леенен (Maria Leenen), глава немецкого консалтингового агентства SCI Verkehr, специализирующегося на маркетинговых исследованиях в сфере железнодорожного транспорта.

Локомотивостроительный завод в Киле, проданный компанией Vossloh корпорации CRRC, лидирует по продажам тепловозов в Европе, занимая 25 % рынка (по данным с 2014 по 2018 год, второе место с долями по 16 % делят Stadler Rail и CZ Loko). Однако никому из прежних владельцев предприятия не удавалось сделать его прибыльным, поскольку завод специализируется на маневровых тепловозах и локомотивах средней мощности для региональных грузовых перевозок.

Кроме того, рынок тепловозов в последние годы непрерывно сокращается: если в 2009 году в Европе было продано более 200 ед., то в 2018 году – менее 100 ед. На железнодорожном транспорте идет активный поиск альтернативы дизелю, в том числе для выполнения маневровой работы. Для успешного развития производства заводу в Киле потребуется значительная финансовая и технологическая поддержка со стороны CRRC.

Источник: zdmira.com, 28.08.2019

Alstom построит электропоезда для пригородной сети столицы Западной Австралии

Управление общественного транспорта Западной Австралии объявило о том, что компания Alstom победила в конкурсе на поставку и техническое обслуживание в течение 30 лет нового подвижного состава для пригородной железнодорожной сети, обслуживающей столицу штата – город Перт.

Контракт стоимостью 1,6 млрд австрал. долл. (1,08 млрд долл. США) включает поставку 41 шестивагонного электропоезда серии С (всего 246 вагонов). Из этой партии 17 поездов предназначены для работы на новых маршрутах, которые появятся после реализации программы Metronet, направленной на развитие рельсового транспорта в Перте, а 24 поезда заменят электропоезда серии А, построенные в 1991 – 1999 гг.

Контракт также предусматривает поставку шести дизель-поездов для замены пяти единиц, которые курсируют 2 раза в день по маршруту Перт – Банбери. Они должны быть поставлены в 2022 или 2023 году.

Шестивагонные поезда серии С предназначены для эксплуатации на линиях, электрифицированных на переменном токе напряжением 25 кВ, частотой 50 Гц, с максимальной скоростью 130 км/ч. Они будут оснащены системой рекуперативного торможения. В салонах предусмотрены

светодиодное освещение, USB-розетки для подзарядки мобильных устройств. Каждый поезд длиной 145 м сможет перевозить до 1200 человек, широкие дверные проемы позволят ускорить посадку/высадку пассажиров.

Согласно контракту не менее половины поездов серии С должны быть собраны в Западной Австралии. С этой целью Alstom планирует построить завод в городе Белвью к востоку от Перта, где будет создано около 200 рабочих мест. Строительство завода начнется в 2020 году и должно быть завершено в 2021 году.

Техническое обслуживание поездов будет проводиться в новом депо площадью 12 тыс. м² вблизи Мидленда.

Как ожидается, первые поезда серии С будут введены в эксплуатацию на линиях Mandurah и Joondalup сети Transperth в 2022 году.

Источник: zdmira.com, 26.08.2019

Stadler поставит турецкому оператору локомотивы с комбинированным приводом

Stadler и транспортное предприятие Körfez Ulaştırma турецкой нефтеперерабатывающей компании Tüpraş подписали контракт на поставку семи грузовых локомотивов EURODUAL с комбинированным приводом. Контракт предусматривает техническое обслуживание новых машин в течение 8 лет. Шестиосный локомотив развивает мощность 2,8 МВт, получая питание от дизель-генераторной установки, и 6,15 МВт на линиях, электрифицированных на переменном токе 25 кВ, 50 Гц. Максимальная сила тяги при трогании достигает 500 кН, что позволяет одному локомотиву вести наливные поезда массой 2000 т на участках с крутыми уклонами.

Оператор Körfez Ulaştırma первым из частных компаний страны получил лицензию на право выполнять грузовые перевозки, начал перевозочную деятельность в декабре 2017 года и с тех пор перевез 3 млн т грузов. Компания Tüpraş учредила оператора с главной целью переключения основного объема нефтепродуктов на железные дороги, но Körfez Ulaştırma активно развивает перевозки и других грузов. В июле 2019 года оператор получил пять тепловозов Wabtec/Tülomsaş PowerHaul, которые дополнили пять тепловозов, арендованных у Национальных железных дорог Турции (TCDD).

Этот контракт – первый для Stadler в Турции, и локомотивы с комбинированным приводом также будут первыми в стране.

Источник: zdmira.com, 27.08.2019

Китайская CRRC приобретает локомотивостроительный завод в Германии у компании Vossloh

Немецкая компания Vossloh распространила 26 августа 2019 года заявление о подписании договора, предусматривающего передачу локомотивного бизнеса китайской компании CRRC Zhuzhou Locomotive (CRRC ZELC), входящей в состав корпорации CRRC. Сумма сделки пока окончательно не определена и предварительно составит несколько десятков миллионов евро. Кроме того, согласно договору Vossloh получит в последующие годы денежные средства в размере примерно 10 млн евро, вырученные в результате продажи связанного с этим бизнесом имущества. CRRC ZELC примет на себя обязательства локомотивного подразделения Vossloh перед заказчиками. Наблюдательный совет Vossloh уже согласовал сделку.

Завершение сделки может состояться в ближайшие месяцы и зависит от позиции регулирующих органов Евросоюза и Китая. Если сделка состоится, CRRC сможет закрепиться на европейском рынке подвижного состава. До сих пор китайской корпорации удавалось получать в Европе только небольшие заказы.

Несколько лет назад Vossloh приняла решение сосредоточиться на железнодорожной инфраструктуре и после 2015 года продала бизнесы железнодорожного подвижного состава компании Stadler (завод в Валенсии) и электрических систем – компании Knorr-Bremse.

Штаб-квартира локомотивного подразделения Vossloh находится в Киле. В 2018 году здесь был открыт новый локомотивостроительный завод (его строительство началось в 2015 году), где производятся тепловозы малой и средней мощности, в том числе маневровые, а также гибридные локомотивы.

Источник: zdmira.com, 26.08.2019

Алтайские ученые запатентовали механизм мягкой сцепки вагонов

Инженеры Алтайского государственного технического университета имени Ползунова в сотрудничестве со специалистами сталелитейного завода и одной из коммерческих компаний разработали новую модель устройства для мягкой сцепки железнодорожных вагонов. Поглощающий аппарат – основной элемент автосцепки вагонов, который гасит энергию удара, тем самым предохраняя от повреждений сам подвижной состав, оборудование, грузы и, конечно, пассажиров. Именно такое устройство класса T1

запатентовали на Алтае. Оригинальность этого механизма подтверждена сразу девятью патентами, сообщили в пресс-службе вуза.

При создании нового устройства разработчики применили современные научно-инновационные композитные материалы, что позволило получить изделие, отличающееся повышенной надежностью и долговечностью. Ученые приступили к приемочным испытаниям аппарата, регламентированных ОАО «РЖД», – говорится в сообщении.

По оценкам авторов проекта, экономическая эффективность при использовании новой модели поглощающего аппарата может составить около 10-15%. После того, как разработчики получают сертификаты, разрешающие использование устройства, оно пойдет в производство и станут возможными поставки на вагоностроительные и ремонтные заводы.

Источник: rg.ru, 26.08.2019

Многоосные вагоны оживят рынок

Интервью заместителя генерального директора по коммерции и маркетингу НПК ОВК Бориса Мягкова.

– *Борис Анатольевич, в чем заключается преимущество сочлененных вагонов перед обычным подвижным составом?*

– При разработке и выводе на сеть новой техники ОВК всегда исходила из основной задачи – увеличения эффективности перевозок. Это значит везти больше с меньшими затратами. Для этого необходимо формировать поезда с увеличенной полезной массой. При этом длина поезда ограничена приемочными путями – 71 условный вагон, или 1050 м. Первым шагом по увеличению полезной массы поезда стал вывод на рынок вагонов с осевой нагрузкой 25 тс. А сочлененные вагоны позволяют при такой же длине состава, не повышая нагрузку на ось, перевезти еще больше грузов. Для сравнения: поезд с типовыми полувагонами будет везти порядка 6,5-6,7 тыс. тонн, с 4-осными полувагонами на тележках 25 тс – больше 7 тыс. тонн. А поезда, состоящие из сочлененных полувагонов, смогут перевозить почти 9 тыс. тонн. Прирост, как мы видим, весьма значительный – до 40% и 30% соответственно. Так рынок и инфраструктура получают дополнительные эффекты: снижение потребного парка для вывоза имеющейся грузовой базы и расшивка лимитирующих участков без вложений в собственно инфраструктуру. Учитывая спрос на провозные мощности на Восточном полигоне и задачу по увеличению объемов

перевозок по БАМу и Транссибу, мы считаем выпуск многоосного подвижного состава весьма важным вопросом.

– *Вагоны каких типов можно соединять в такие пары?*

– Практически всех наиболее распространенных типов. Сочлененные вагоны – это два кузова на трех тележках. Они соединены специальным шарнирным узлом сочленения, который позволяет беспрепятственно эксплуатировать вагоны на кривых любых радиусов и распускать их с горки. На сети уже работают наши цистерны для перевозок сжиженных углеводородных газов (СУГ). И до конца этого года будет введено в эксплуатацию еще 200 единиц. Также прошли приемочную комиссию образцы сочлененных хопперов и полувагонов, в ближайшее время будет завершена сертификация платформ.

– *Потребители уже обозначили спрос на такой подвижной состав?*

– Мы уже исполняем контракт на поставку 400 сочлененных цистерн для перевозки СУГ, еще на такой же объем планируем подписать договор. Кроме того, есть заказ на сочлененные цистерны для перевозок газового конденсата. Мы ориентируемся на начало серийного выпуска таких вагонов в мае-июне следующего года. В целом надо понимать, что объем парка на сети «РЖД» уже сейчас близок к профицитным значениям и в обозримом будущем спросом будут пользоваться только те модели вагонов, которые позволят обеспечить максимальный экономический эффект для их собственников. Также отмечу, что сочлененные вагоны – это продукт не только для внутреннего рынка, спрос на такой парк есть и за пределами России. В частности, недавно прошел очередной этап переговоров с немецким железнодорожным концерном Deutsche Bahn (DB). Их представители присутствовали на отправке на сертификационные испытания первых образцов сочлененной фитинговой платформы Sggrs80, построенных в Тихвине по контракту на 160 единиц. По договору DB может заказать у ОВК еще одну партию платформ, если продукция будет отвечать их требованиям.

– *Какие ожидания вы связываете с участием в выставке «PROZ/Движение. Экспо»?*

– Лично я очень позитивно отношусь к этой выставке. Я семь лет проработал во ВНИИЖТе, и с Экспериментальным кольцом в Щербинке в моей жизни многое связано. Салон «PROZ/Движение. Экспо» – это одно из главных событий в нашей отрасли. Выставки в Щербинке и InnoTrans в Берлине проводятся раз в два года, чередуясь друг с другом. Подобные выставки важны в первую очередь потому, что здесь можно пообщаться вживую как с участниками рынка, так и с государственными регуляторами. Во-вторых, есть возможность наглядно показать потенциальному заказчику

новинки техники и не объяснять их преимущества в кабинете. Это очень важно для нас. Кроме линейки сочлененных вагонов, на выставке также пройдет демонстрация работы думпкара с увеличенным объемом кузова нашего производства – покажем, как происходит процесс разгрузки таких вагонов.

– *Как вы считаете, на каких компонентах перевозочного процесса надо будет сосредоточить усилия в ближайшие годы? И какие вагоны будут востребованы на сети в будущем?*

– Несмотря на продолжающийся процесс модернизации инфраструктуры, на определенных направлениях спрос на провозные способности все равно будет превышать предложение. Значит, в существующие рамки нужно будет уместить больше грузов. А это возможно с увеличением массы поезда, грузоподъемности вагонов и скорости движения. Банально, но факт. Также необходимо внедрять новые технологии. Так, например, мы уже несколько лет работаем над технологией перевозок в сменных кузовах: на платформу устанавливаются кузова, которые можно менять в зависимости от того, под какой груз потребуются подвижной состав. Это позволит, к примеру, не простаивать вагонам для сезонных грузов. Поставил кузов полувагона – везешь уголь, поставил бункер – везешь зерно, все снял – везешь контейнер. Легкие сменные кузова могут храниться на складе у собственника. Думаю, что компании, которые первыми начнут инвестировать в такой парк, получат в будущем преимущество над другими операторами подвижного состава. У нас уже есть опытные образцы таких вагонов, и мы готовы сформировать новый сегмент на рынке. Эксплуатация подвижного состава со сменными кузовами уже прорабатывается нами совместно с «РЖД».

Источник: мояколя1520.рф, 26.08.2019

ФосАгро и ОВК подписали договор на поставку дополнительных 56 вагонов-цистерн для перевозки расплавленной серы

В рамках Международного железнодорожного салона техники и технологий «PRO//Движение.Экспо» (город Москва, Щербинка) Группа «ФосАгро», один из ведущих мировых производителей фосфорсодержащих удобрений, и ПАО «Научно-производственная корпорация «Объединенная Вагонная Компания» («НПК ОВК») (МОЕХ: UWGN), крупнейший производитель грузовых вагонов в России, подписали контракт на поставку дополнительных 56 вагонов-цистерн для перевозки расплавленной серы.

Поставка будет реализована до конца текущего года. Общее количество вагонов-цистерн для перевозки расплавленной серы тихвинского производства в парке таких вагонов Группы «ФосАгро» увеличится до 168 единиц. Приобретенные вагоны-цистерны производства «ТихвинХимМаш» (входит в «НПК ОВК») обладают целым рядом преимуществ по сравнению с аналогами. Модель 15-6913 на тележке с осевой нагрузкой 25 тс – одна из технически сложных в линейке продуктов железнодорожного холдинга «ОВК». В конструкции использован котел и теплоизоляция с двойным кожухом из нержавеющей стали, а также электрическая система разогрева. Наличие теплоизоляции позволяет сохранять груз в жидком состоянии при минусовых температурах, а система разогрева обеспечивает эффективную разгрузку цистерны. Увеличенный объем котла (44 м³) и грузоподъемность вагона (72 т) позволяют дополнительно перевозить до 9 тонн (при плотности груза 1,8 т/м³) по сравнению с самыми распространенными на рынке цистернами. Инновационная ходовая часть 18-9855 с осевой нагрузкой 25 тс обеспечивает увеличенный до 1 млн км (или 8 лет) межремонтный пробег, снижая стоимость жизненного цикла вагона почти в 3 раза.

«Наша компания постоянно работает над повышением эффективности, и приобретение дополнительных вагонов нового поколения для перевозки расплавленной серы таким экологичным способом позволит оптимизировать издержки на перевозку и подготовку серы к производственному процессу», – прокомментировал подписанное соглашение с ОВК заместитель генерального директора ПАО «ФосАгро» по продажам и маркетингу Сергей Пронин.

Источник: rzd-partner.ru, 28.08.2019

Deutsche Bahn и НПК «Объединенная Вагонная Компания» заключили договор на поставку вагонов-платформ сочлененного типа для перевозки крупнотоннажных контейнеров

В рамках Международного железнодорожного салона техники и технологий «PRO//Движение.Экспо» (город Москва, Щербинка) ПАО «Научно-производственная корпорация «Объединенная Вагонная Компания» («НПК ОВК», «Холдинг» или «Компания») (МОЕХ: UWGN), крупнейший производитель грузовых вагонов в России, и Deutsche Bahn (DB), крупнейший европейский железнодорожный оператор, подписали договор на поставку до ноября 2020 года 110 вагонов-платформ

сочлененного типа для перевозки крупнотоннажных контейнеров по колее 1435 мм.



Шестиосная фитинговая платформа Sggrs длиной 80 футов характеризуется грузоподъемностью 108,6 т и предназначена для перевозки контейнеров ISO, танк-контейнеров и сменных интермодальных кузовов брутто до 36 т разных типоразмеров. Напомним, в 2018 году ДВ и НПК ОВК подписали первый контракт на поставку в первом полугодии 2020 года 160 фитинговых платформ Sggrs80 сочлененного типа. Таким образом, общий объем заказанных у российской стороны платформ составляет 270 единиц. Ранее, в августе т.г., Объединенная Вагонная Компания завершила создание опытного образца 80-футового контейнеровоза и направила его на прохождение до конца 2019 года сертификационных испытаний на соответствие требованиям TSI (Technical Specifications for Interoperability).

Источник: rzd-partner.ru, 28.08.2019

Группа TEXOL приобрела у Объединенной Вагонной Компании 400 вагонов-цистерн сочлененного типа для перевозки СУГ

В рамках Международного железнодорожного салона техники и технологий «PRO//Движение.Экспо» (город Москва, Щербинка) ПАО «Научно-производственная корпорация «Объединенная Вагонная Компания» («НПК ОВК», «Холдинг» или «Компания») (МОЕХ: UWGN), крупнейший производитель грузовых вагонов в России, и группа TEXOL, один из крупнейших железнодорожных операторов и владельцев парка грузовых вагонов в Казахстане, подписали договор на поставку вагонов-цистерн сочлененного типа для перевозки СУГ(сжиженный газ).



Объем поставки составляет 400 единиц, сроки – до конца 1 квартала 2021 года. В начале этого года казахстанский оператор приобрел первую партию из 400 единиц, таким образом, его парк увеличится до 800 вагонов сочлененного типа тихвинского производства.

Вагон-цистерна для перевозки СУГ (пропана, бутана и их смесей) модели 15-9541-01 уникален для рынка СНГ. Цистерна отличается повышенной грузоподъемностью 90 т и суммарным объемом котлов 163,1 м³. При этом, благодаря примененным в данной цистерне конструкторским решениям, оператор получает экономию тарифной составляющей и значительно оптимизирует эксплуатационные издержки. Цистерна состоит из двух котлов, соединенных беззазорным шарнирным узлом сочленения, рассчитанным на повышенные продольные и вертикальные нагрузки и обеспечивающим беспрепятственное прохождение как одиночного сочлененного вагона, так и в сцепе с типовыми вагонами по прямым и криволинейным участкам пути, в том числе малых радиусов (60-80 м). Линейные размеры и конструкция элементов позволяют эксплуатировать вагон-цистерну на путях общего и необщего пользования, осуществлять диагностику и ремонт вагона без необходимости модернизации инфраструктуры.

Сергей Горский, член Совета директоров ТОО «ТексолТранс», отметил: «Мы имеем стабильные заказы на перевозку СУГ как для внутренних, так и для экспортных направлений на значительные расстояния, в первую очередь, в интересах Иркутской нефтяной компании. Для этого требуется современный подвижной состав, который способен обеспечить высокую эффективность перевозок. Для себя мы такой состав определили – это цистерны сочлененного типа на тележках 25 тс тихвинского производства. С начала этого года такие цистерны начали пополнять наш парк. Первые результаты их работы позволили нам принять решение о дополнительной закупке новой партии. Уверены в долгосрочности и существенной взаимной выгоде нашего партнерства с ОВК».

ТМХ представил на выставке в Щербинке рельсовый автобус РА-3

ТМХ (АО «Трансмашхолдинг»), крупнейший на пространстве 1520 разработчик и производитель подвижного состава для рельсового транспорта, представил широкой публике свою новейшую разработку – рельсовый автобус РА-3. Об этом сообщили в дирекции по внешним связям и корпоративным коммуникациям холдинга.



Презентация состоялась в рамках Международного железнодорожного салона пространства 1520 «PRO//Движение.Экспо» в Щербинке. Традиционно перечень подвижного состава производства АО «Трансмашхолдинг» на выставке стал самым обширным: Холдинг представил в общей сложности десять экспонатов. Посетители могли увидеть не только рельсовый автобус РА-3, но и магистральный грузовой электровоз 2ЭС5С, магистральный грузовой тепловоз 3ТЭ25К2М, две модификации электропоезда ЭГ2Тв («Иволга»), купейный вагон – двухвагонный сцеп 61-4517, двухэтажный вагон с местами для сидения 61-4492, двухэтажный штабной вагон с местами для сидения 61-4503, вагон-ресторан 61-4460, а также концепт двухосного маневрового гибридного тепловоза. Рельсовый автобус РА-3, созданный на предприятии «Метровагонмаш», (МВМ, входит в состав АО «Трансмашхолдинг») может эффективно использоваться для пригородных пассажирских перевозок на неэлектрифицированных участках железных дорог, оборудованных как низкими, так и высокими платформами. Новый рельсовый автобус спроектирован с учетом современных требований к дизайну, безопасности и комфортности пассажирского транспорта. В одном из головных вагонов предусмотрены подъемники и специальные места для пассажиров в инвалидных креслах-колясках, универсальный санитарный комплекс. Используется энергосберегающее светодиодное освещение, установлены электронные маршрутные табло. Пассажирский салон и кабина машиниста оборудованы системами видеонаблюдения, кондиционирования и обеззараживания воздуха. В РА-3 применена аварийная крэш-система. Все

используемые материалы соответствуют требованиям пожарной и санитарно-гигиенической безопасности. Спроектирован новый пульт машиниста с удобным расположением органов управления. По сравнению с рельсовыми автобусами предыдущих моделей в РА-3 увеличена конструкционная скорость (со 100 до 120 км/ч) и количество посадочных мест (в трехвагонном исполнении предусмотрено 229 мест для сидения). Срок службы РА-3 увеличен до 40 лет (РА-2 – 25 лет). Основная составность – два вагона в 2019 году. Предусмотрено увеличение составности до трех вагонов с 2020-го. Может эксплуатироваться по системе многих единиц: от четырех до шести вагонов в составе. Опытный образец был изготовлен в феврале 2019 года, прошел испытания и получил сертификат, подтверждающий соответствие требованиям, предъявляемым к безопасности железнодорожного транспорта и пассажирских перевозок. В июле 2019-го три рельсовых автобуса отправлены для эксплуатации на Сахалин. В 2019–2020 гг. 23 рельсовых автобуса получит Центральная пригородная пассажирская компания.

Источник: rzd-partner.ru, 28.08.2019

АО «Трансмашхолдинг» представило на салоне «PRO//Движение.Экспо» новую модификацию «Иволги»



Экспозиция АО «Трансмашхолдинг» («ТМХ») — крупнейшая на выставке в Щербинке. Холдинг показывает 10 экспонатов, в том числе две модификации электропоезда постоянного тока «Иволга» для Московских

центральных диаметров (МЦД) и концепт двухосного маневрового гибридного тепловоза.

Электропоезд «Иволга» разработан и выпускается на Тверском вагоностроительном заводе (ТВЗ, входит в состав «ТМХ»), рассчитан на тактовые перевозки и интенсивный поток пассажиров. Высокое ускорение (до 0,9 м/с²) сокращает время движения между станциями. Расширенные с привычных 1250 до 1400 мм дверные проемы повышают скорость пассажирообмена в среднем на 15 %. Отсутствие тамбура и сквозной проход между вагонами обеспечивают комфорт даже в часы пик.

Помимо ставших традиционными зон для маломобильных пассажиров, велосипедов и багажа, в новой серии предусмотрена возможность размещения сервисных зон с вендинговыми аппаратами. В каждом кресле оборудованы USB-розетки (более 490 разъемов на семивагонный состав), обновлены маршрутные табло, установлены двухъярусные поручни с мягкими подвесными ручками, а в переходах между вагонами — дополнительные вертикальные поручни. За счет увеличенной площади остекления дверей улучшилась освещенность, появились столики между креслами, карманы для полиграфии и мягкие панели, на которые могут облокотиться едущие стоя пассажиры.

Составность «Иволги» варьируется от 5 до 12 вагонов, максимальная вместимость семивагонного поезда равна 2267 чел.

Источник: zdmira.com, 29.08.2019

Компания «Трансмашхолдинг» разработала для ОАО «РЖД» новую конфигурацию двухэтажных пассажирских вагонов

Как рассказал журналистам замгендиректора по развитию пассажирского транспорта «Трансмашхолдинга» Александр Лошманов в кулуарах международного железнодорожного салона «PRO//Движение.Экспо», в ближайшее время будет закончена работа над конструкторской документацией и начнется изготовление образцов для испытаний и сертификации.

«В первом полугодии 2020 года мы передадим партию таких вагонов заказчику», – добавил Лошманов.

По его словам, в новых вагонах появится дополнительное пространство, где можно будет установить автоматы по продаже кофе или закусок либо устроить там детские комнаты.

«Есть предположение, что может даже быть организован небольшой спортзал в этих вагонах. Из ключевых отличий для пассажиров второго этажа: у верхних полок будет увеличено пространство, то есть по максимуму использован возможный габарит при эксплуатации данных вагонов», – сказал представитель компании.

Лошманов подчеркнул, что международная команда уже заканчивает работу над новым дизайном.

«Получился отличный дизайн. Мы считаем, что пассажирам он должен очень понравиться, потому что это кардинальная смена дизайна», – добавил он.

В новых двухэтажных вагонах будет регулируемая температура, душевые кабины и новые туалетные комплексы. В тех вагонах, которые уже находятся в эксплуатации, душ есть в штабных вагонах и СВ.

Всего Федеральная пассажирская компания («дочка» «РЖД») заказала у «Трансмашхолдинга» 3,7 тысячи пассажирских вагонов на 237 млрд руб. до 2025 года. Договор предусматривает поставку одноэтажных и двухэтажных вагонов различных типов.

Источник: <https://ria.ru/20190829/1558029875.html>, 29.08.2019

«Трансмашхолдинг» построит в Сколково научный кампус

«Трансмашхолдинг» намерен построить в Сколково объединенный центр технологий и инноваций. Об этом рассказал советник генерального директора ЗАО «Трансмашхолдинг» Михаил Янчишин, выступая на VI международном форуме «Транспортная наука: инновационные решения для бизнеса», прошедшем в рамках Международного железнодорожного салона пространства 1520 «PRO//Движение. ЭКСПО».

В новый центр «Трансмашхолдинг» намерен перенести все свои и партнерские подразделения, которые занимаются научными исследованиями и перспективными разработками, сообщил Михаил Янчишин.

Перспективными направлениями научных исследований для ТМХ являются, в частности, композитные материалы, предиктивная аналитика, математическое моделирование, прототипирование и разработка цифровых продуктов, а также альтернативные источники энергии, в том числе и водородное топливо.

Михаил Янчишин также сообщил, что «Трансмашхолдинг» рассматривает возможность создания ситуационного центра, куда в реальном

времени поступали бы данные о состоянии всего подвижного состава производства компании.

Источник: <https://www.gudok.ru>, 30.08.2019

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

От современных тягово-сцепных устройств к «открытой сцепке» (Франция)

Рассматривается концепция открытой сцепки, позволяющей производить сцепление различных видов подвижного состава в случае буксировки одного другим. В этой связи приводятся характеристики тягово-сцепных устройств, используемых на линии Т4 трамвая-поезда в регионе Иль-де-Франс. Указано, что данные устройства позволяют производить сцепку подвижного состава Avanto от компании Siemens и Dualis – от Alstom, эксплуатируемого на разных участках линии. Отмечена эффективность данного типа тягово-сцепных устройств, а также перспективность использования аналогичной технологии для региональных (TER) и высокоскоростных (TGV) поездов.

Источник: Revue Générale des Chemins de Fer. - 2019. - № 293(5). - P. 50-54

Дополнительные поезда Régiolis для региона Окситания (Франция)

В марте 2019 г. администрация региона Окситания объявила о намерении закупить 13 дополнительных единиц 4-вагонных региональных поездов Régiolis производства компании Alstom на общую сумму 80 млн евро. По требованию региона поезда будут оснащены средствами автоматического подсчёта пассажиров, пространствами для размещения велосипедов и фронтальным информационным табло. Уточнено, что 8 поездов партии будут электрическими; оставшиеся 5 – дизель-электрическими.

Источник: Revue Générale des Chemins de Fer. - 2019. - № 293(5). - P. 63

Подвижной состав компании Stadler Rail для метро Атланты (США, Швейцария)

В марте 2019 г. метрополия североамериканского города Атланта передала швейцарской компании-производителю контракт на поставку 127 двухвагонных метropоездов общей стоимостью 530 млн евро. Указано, что поставляемый подвижной состав с 2023 г. будет эксплуатироваться на линии метро, обслуживающий Международный аэропорт Хартсфилд-Джексон Атланта. Производство поездов будет осуществлено на новом заводе Stadler Rail в Солт-Лейк-Сити.

Источник: Revue Générale des Chemins de Fer. - 2019. - № 293(5). - P. 63

Дополнительные поезда для будущей транспортной системы «Большой Париж» (Франция)

В конце марта 2019 г. французский производитель Alstom получил контракт на поставку дополнительных 23 трехвагонных поезда общей стоимостью 100 млн евро для линий 16 и 17 будущей системы автоматизированного метро «Большой Париж». Указано, что финансирование сделки осуществляет операторская компания Île-de-France Mobilités. Уточнено, что новая партия подвижного состава будет поставлена по условиям рамочного соглашения от сентября 2018 г. Приводятся характеристики поставляемых поездов. Окончание производства первых поездов для системы «Большой Париж» намечено на 2022 г.; ввод подвижного состава в эксплуатацию – на 2024 г.

Источник: Revue Générale des Chemins de Fer. - 2019. - № 293(5). - P. 63

Пассажирские поезда серий 700 и 800 (Великобритания)

Обсуждается эксплуатационная надежность поездов серий 700 и 800, используемых рядом компаний-операторов для выполнения пассажирских перевозок на сети Британских железных дорог. Приводятся данные в графическом и табличном виде.

Источник: Modern Railways. - 2019. - № 3(846). - P. 32-33 (англ. яз.)

Грузовой оператор Operail модернизирует тепловозы (Эстония)

Эстонский государственный железнодорожный грузовой оператор Operail совместно с компанией CZ Loko модернизировал несколько тепловозов GE C30-7Ai. Модернизированные тепловозы C30-M оснащены дизельным двигателем Caterpillar 3512CHD мощностью 1,55 МВт и имеют нагрузку на ось 23 т. В конце января 2019 г. было объявлено о первой сделке: 2 модернизированных C30-M были переданы в аренду украинской горно-металлургической компании SCM Group.

Источник: Modern Railways.-2019.- № 3(846). - P. 80-81(англ. яз.)

Электропоезда Vectron для железных дорог Германии

По условиям ранее подписанного рамочного контракта железные дороги Германии (DB) заказали у компании Siemens дополнительные 40 электропоездов Vectron с поставкой в период с февраля по июнь 2020 г.

Источник: Modern Railways. - 2019. - № 3(846). - P. 81(англ. яз.)

В Германии подвели итоги исследовательского проекта «Инновационный грузовой вагон»

Проект выполнялся на протяжении 2,5 лет, при этом в течение 12 месяцев по железным дорогам Германии и других европейских стран поводился испытательный пробег поезда из разработанных инновационных вагонов. Результаты исследовательского проекта были подведены на симпозиуме, организованном Федеральным министерством транспорта и цифровой инфраструктуры Германии (BMVI) в апреле 2019 г.

Источник: Вагонный парк: международный информационный научно-технический журнал. - 2019. - № 6. - С. 26-27(укр. яз.)

Инновационные грузовые вагоны собственности АО «Қазтеміртранс» проходят испытания (Казахстан)

Более 2 тыс. полувагонов нового поколения производства Цицикарской вагоностроительной компании (КНР) и Казахстанской вагоностроительной компании прошли первый этап подконтрольной эксплуатации. Испытания вагонов, приобретенных в 2011-2014 гг., проводились АО «Қазтеміртранс» совместно с разработчиком нормативно-технической документации «НВП

Укртрансакат». В настоящее время АО «Қазтеміртранс» приступило к следующему этапу подконтрольной эксплуатации партии полувагонов моделей 12-9920 и 12-9941 с целью определения продолжительности межремонтного срока по пробегу до 800 тыс. км.

Источник: Вагонный парк: международный информационный научно-технический журнал. - 2019. - № 6. - С. 11-12 (укр. яз.)

Промышленная компания «Интерпайп НТЗ» начинает продажу черновых железнодорожных осей в Украине и на рынках соседних стран

Во втором полугодии 2019 г. компания «Интерпайп НТЗ» планирует начать продажи черновых железнодорожных осей на украинский рынок и рынок стран СНГ с начальными объемами в 5 тыс штук. Старт продаж стал возможным после того, как «Интерпайп НТЗ» прошел все этапы в рамках испытаний, получения клейма завода-изготовителя и сертификации промышленной партии осей.

Источник: Вагонный парк: международный информационный научно-технический журнал. - 2019. - № 6. - С.27 (укр. яз.)

Предупредительное текущее содержание грузовых вагонов (Великобритания)

Сообщено о разработке системы ProActive Maintenance (PAM) для предупредительного текущего содержания грузовых вагонов совместно лизинговой компанией VTG и технологической фирмой 3Squared. Предполагается, что новая система будет сопоставлять и анализировать данные, выявлять тенденции и определять оптимальный период текущего содержания. Указано, что в настоящее время в систему интегрировано 1000 вагонов компании VTG; оставшаяся часть парка компании будет подгружена в систему в 2019 году.

Источник: Modern Railways. - 2019. - № 4(847). - P. 18 (англ. яз.)

Использование дизельного подвижного состава в грузовых железнодорожных перевозках (Великобритания)

В связи с планами британских властей по выводу к 2040 году из обращения дизельного подвижного состава обсуждаются текущие проблемы, связанные с его эксплуатацией в секторе железнодорожных грузоперевозок. В то же время критически оцениваются перспективы использования альтернативных видов подвижного состава, в том числе гибридного, с питанием от аккумуляторных батарей и водородного топлива. Указано, что одним из наиболее эффективных решений задачи сокращения объёмов вредных выбросов остаётся электрификация железнодорожных линий.

Источник: Modern Railways. - 2019. - № 4(847). - P. 22, 24, 26, 28, 30 (англ. яз.)

Новый подвижной состав для системы рельсового транспорта облегчённого типа Доклэндса (DLR) (Великобритания)

Перечислены требования заказчика – Управления транспорта Лондона (TfL) к подвижному составу, на поставку которого претендуют компании Bombardier и CAF, а также консорциум в составе Siemens и Stadler. Уточнено, что речь идёт о 43 единицах подвижного состава облегчённого типа для транспортной системы DLR. Рассмотрены также текущие задачи, связанные с подготовкой инфраструктуры DLR к вводу нового подвижного состава в эксплуатацию и его текущим содержанием.

Источник: Modern Railways. - 2019. - № 4(847). - P. 73-77 (англ. яз.)

Вопросы эксплуатации поездов серии 385 на железных дорогах Великобритании

В статье сравниваются основные эксплуатационные показатели поездов серии 385 производства японской компании Hitachi, эксплуатируемых шотландскими железнодорожными операторами по итогам 2018-2019 гг. В табличном виде приведены показатели эффективности и эксплуатационных затрат на поезда серии 385 в сравнении с поездами серий 700, 800 и 345.

Источник: Modern Railways. - 2019. - № 4(847). - P. 34-35 (англ. яз.)

Новый локомотив СВ90 (Великобритания)

Приводятся технические характеристики нового 90-тонного локомотива, проектируемого крупнейшим британским производителем Clayton. Локомотив оборудован как дизельным двигателем, так и аккумуляторными батареями. Выявлены преимущества подвижного состава. Приведена информация о деятельности компании Clayton.

Источник: Modern Railways. - 2019. - № 4(847). - P. 38-39 (англ. яз.)

ПУТЬ И ПУТЕВОЕ ХОЗЯЙСТВО

Стрелочные подушки IBAV и контррельсовые системы IBAV и IFAV фирмы «SCHWING»

Стрелочные подушки IBAV и контррельсовые системы IBAV и IFAV фирмы «SCHWING» надежно служат вот уже более 20 лет на трассах следования высокоскоростных, тяжеловесных и обычных железнодорожных составов в более, чем 50 странах мира.

Стрелочные подушки фирмы «SCHWING» (IBAV) оснащены внутренним фиксатором рамного рельса. Для этой цели «SCHWING» поставляет крепежные скобы SSb2, SSb3 и SSb4 в зависимости от положения стрелочной подушки IBAV в устройстве перевода остряка. Для фиксации наружной стороны рамного рельса могут применяться любые системы скрепления по выбору заказчика (SKL, Pandrol, Nabla и другие). Те же скрепления устанавливаются и на внутренней стороне крестовины направляющего рельса (IFAV).

Все стрелочные подушки IBAV и плиты скольжения могут поставляться с антикоррозионным и не требующим смазки молибденовым покрытием со скользящим верхним слоем или со скользящими подкладками из не нуждающейся в смазке износостойкой бронзы F66 (CuSn8) с графитовыми листами или без них. Эти покрытия и скользящие подкладки являются идеальным дополнением особенно в зоне корня остряка в устройстве его перевода в сочетании с роликовым переводным брусом фирмы «SCHWING». Они уменьшают переводное усилие (трение покоя) подошвы остряка и повышают износостойкость поверхностей скольжения. Применение не требующих смазки молибденовых покрытий или скользящих подкладок вместе с роликовым переводным брусом фирмы «SCHWING»

гарантируют низкое значение переводного усилия на длительную перспективу.

Стрелочные подушки IBAV и контррельсовые подкладки IFAV выпускаются из чугуна с шаровидным графитом и полностью готовы к монтажу.

Требуемая эластичность может достигаться путем применения соответствующих зажимных клемм.

Источник: inrail.ru, Инновационные и стрелочные системы, с.4-5

ВСЖД направила 25,5 млн рублей на ремонт переездов в 2019 году

На капитальный и текущий ремонт железнодорожных переездов Восточно-Сибирской железной дороги (ВСЖД, филиал ОАО «РЖД») направлено 25,5 млн руб. в 2019 году, следует из сообщения магистрали.

«Для профилактики ДТП на переездах железнодорожники проводят комплексную работу: техническое обслуживание и модернизацию переездов, других инфраструктурных объектов, профилактические мероприятия», – говорится в сообщении. В 2020 году на капитальный и текущий ремонт запланировано выделить более 34 млн руб., ремонт будет осуществлен на 26 переездах.

Источник: rzd-partner.ru, 29.08.2019

«Синара – Транспортные Машины» и «РЖД Интернешнл» намерены поставлять путевую технику на Кубу

В рамках международного железнодорожного салона «PRO//Движение.Экспо» холдинг «Синара – Транспортные Машины» и «РЖД Интернешнл» заключили меморандум о намерениях. Подписи под документом поставили генеральный директор холдинга СТМ Виктор Леш и генеральный директор инжиниринговой компании «РЖД» Сергей Павлов.

В соответствии с меморандумом стороны определили приоритетные направления совместного развития сотрудничества в области реализации проекта восстановления и модернизации железнодорожной инфраструктуры Республики Куба, включая поставки путевой техники. Согласно намерениям, производство высокопроизводительных машин будет осуществляться на производственных площадках СТМ.

В настоящее время путевой дивизион холдинга СТМ объединяет мощности Калужского завода «Ремпутьмаш» и предприятия «Калугапутьмаш», где осуществляется не только выпуск, но и текущий ремонт и сервисное обслуживание путевой техники. «РЖД Интернешнл» опирается на передовые российские и зарубежные технологии, а также использует самое современное оборудование и материалы ведущих отечественных и мировых производителей, а также технические решения, не имеющие аналогов в мире.

«Синара-Транспортные Машины» реализует на Кубе проекты, включающие не только поставку локомотивов, но и модернизацию депо в кубинской столице. Наши страны давно связывают тесные экономические отношения, мы полностью понимаем потребности этого рынка. Сегодня в гаванском депо внедряются новые производственные и обслуживающие технологии. И нам важно не только производить машины, учитывая потребности и требования заказчика. Мы реализуем для наших клиентов образовательную программу, которая позволит освоить необходимые профессиональные компетенции в рамках сервисного обслуживания новой поставляемой техники», – подчеркнул генеральный директор холдинга СТМ Виктор Леш.

«Синара-Транспортные Машины», СТМ – дивизиональный машиностроительный холдинг Группы Синара, объединяет научно-технический и производственный потенциал российских предприятий по инжинирингу, производству, сервисному обслуживанию железнодорожной техники и дизельных промышленных установок. Также оказывает услуги тяги, предоставляет в аренду локомотивы и путевую технику, содержит железнодорожные пути и инфраструктуру.

ООО «РЖД Интернешнл» – специализированная инжиниринговая компания, созданная в рамках холдинга «РЖД» для централизации функций стратегического планирования внешнеэкономической деятельности и оперативного управления инфраструктурными проектами за рубежом.

Источник: rzd-partner.ru, 29.08.2019

Шаблон электронный путевой «ШЭП»

На железных дорогах все активнее внедряются цифровые технологии. В частности, кардинально изменился привычный путевой шаблон, инструмент для измерения параметров геометрии рельсов.

Шаблоны электронные путевые ШЭП предназначены для измерения, визуализации и передачи для дальнейшей обработки геометрических

параметров железнодорожного пути и стрелочных переводов, а также поверки и калибровки измерительных каналов путеизмерительных мобильных средств диагностики инфраструктуры.

Изделие применяется на путях и стрелочных переводах всех классов как находящихся в эксплуатации, так и строящихся.

Состав изделия:

- штанга из алюминия или современных композитных материалов, снабженная ручкой для переноски и упора, а также для обеспечения перпендикулярности при установке шаблона на рельсы;
- датчики для измерения геометрических параметров рельсовой колеи;
- датчики температуры;
- электронный блок с энергонезависимой памятью и интерфейсом для управления, визуализации, хранения, обработки и передачи данных. Для определения места выполнения измерений электронный блок оснащён системой GPS/ГЛОНАСС.

При необходимости передачи результатов измерений на удаленный компьютер, ШЭП может быть дополнен мобильным устройством – смартфоном МРМ (мобильным рабочим местом).

Программное обеспечение ШЭП состоит из двух частей: одна установлена в виде прошивки на электронном блоке, вторая установлена на мобильном телефоне/смартфоне (МРМ).

Первое, непосредственно установленное на шаблоне, осуществляет приём данных от электронного блока, первичную обработку и визуализацию. Второе, установленное на МРМ, обеспечивает приём данных от электронного блока шаблона, их первичную обработку и хранение, визуализацию, первичное заполнение установленных форм документов, а также интернет-передачу результатов в систему управления инфраструктурой железной дороги.

Преимущества ШЭП:

- широкий спектр контролируемых параметров стрелочных переводов и участков пути;
- простота конструкции;
- простота интерфейса;
- мобильность;
- небольшой вес;
- возможность диагностики пути с различной шириной колеи.

Источник: tveta.ru, Диагностика метрополитенов и городского рельсового транспорта, с.62-63

Система визуального обнаружения дефектов «СВОД-2»

С целью повышения качества и оптимизации контроля элементов верхнего строения пути железных дорог за счет увеличения рабочих скоростей компания «Твема» создала систему визуального обнаружения дефектов «СВОД-2».

Система предназначена для автоматизированного визуального контроля состояния элементов верхнего строения пути и постобработки полученных данных в режиме реального времени. Одним из основных компонентов системы являются высокоскоростные линейные камеры, способные вести съемку с высоким разрешением в диапазоне скоростей от 0 до 400 км/ч.

Принцип действия системы основан на визуальном обнаружении поверхностных дефектов элементов верхнего строения пути с помощью линейных видеокамер. Полученное изображение преобразуется в цифровой вид и передается посредством высокоскоростного интерфейса на сервер, где происходит запись данных для последующей их расшифровки. «СВОД-2» позволяет контролировать в режиме реального времени и постобработки отсутствующие болты, состояние накладок, стыковые зазоры, дефекты скреплений, состояние рельсовых соединителей и шпал, поверхностные дефекты рельсов, смещение рельсовых плетей относительно маячных шпал. Конструкция оборудования позволяет размещать его на ходовой тележке и проводить съемку элементов верхнего строения пути в пределах рельсошпальной решетки. Для более эффективной работы «СВОД-2» оснащен системой обдува, использующей сжатый воздух. Все полученные видеоданные имеют точную привязку к путевой и географической координатам.

Аналитическое программное обеспечение позволяет решать ряд задач по выявлению дефектов объектов инфраструктуры в зависимости от потребностей заказчика. Система записи и анализа данных обеспечивает сжатие изображения без потери качества в режиме реального времени, увеличивая автономное время рабочих поездок без архивации данных до 10 тыс. км. Возможно сопоставление полученных данных с данными других диагностических систем, установленных на подвижной единице.

Преимущества «Свод-2» перед другими системами:

- автоматизированный анализ дефектов элементов ВСП с достоверностью до 95%;
- высокая скорость контроля в режиме реального времени;
- мониторинг пути по нескольким параметрам одновременно;
- эксплуатация в любых климатических условиях в любое время года;

- компактная, легкая и простая конструкция;
- заблаговременное определение мест, где возможно возникновение угрозы безопасности движения.

Источник: tvema.ru, 19.08.2019

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Железнодорожные шпалы (Франция)

Перечислены функции железнодорожных шпал как важнейшего компонента верхнего строения пути. Рассмотрены особенности шпал, изготавливаемых из различных материалов: дерева, металла и бетона.

Источник: Revue Générale des Chemins de Fer. - 2019. - № 293(5). - P. 42-47

Деятельность предприятия Mecateamcluster по текущему содержанию пути (Франция)

Приводятся общие характеристики предприятия Mecateamcluster компаний TSO, Eiffage и ETF, открытого 17 мая 2018 г. в Монсо-ле-Мин. Уделено внимание работе образовательного центра, расположенного на предприятии. Представлены инновационные решения в области текущего содержания пути, разрабатываемые на предприятии, в том числе проект путевой машины для автоматической балластировки пути и системы определения препятствий (ODA) для путевой техники. Дополнительно приводится информация об открытии 11 июля 2018 г. в Монсо-ле-Мин нового центра компании Erion France по текущему содержанию локомотивов.

Источник: Revue Générale des Chemins de Fer. - 2019. - № 293(5). - P. 56-62

История эксплуатации железнодорожных шпал (Франция)

Сообщено, что использование железнодорожных шпал началось немногим позже ввода в эксплуатацию первых железных дорог. Рассмотрены первые примеры использования шпал на железных дорогах. Прослежена эволюция железнодорожных шпал. Обсуждена целесообразность их использования.

Источник: Revue Générale des Chemins de Fer. - 2019. - № 293(5). - P. 66-71

Модернизация магистральной линии Midland main line : (Великобритания)

Рассматривается содержание и ход проекта модернизации магистральной линии Midland main line (MML), включающий как обновление пути, так и модернизацию станций, систем сигнализации. По итогам работ к декабрю 2020 г. будет значительно увеличена пропускная способность линии.

Источник: Modern Railways.-2019.-№3(846).- P.52-57 (англ. яз.)

Обновление железнодорожной линии Брайтон (Великобритания)

В статье приведены характеристики линии, имеющей большое значение для железнодорожной сети Юга Англии. Отмечено неудовлетворительное состояние инфраструктуры железнодорожной сети, в частности линии Брайтон. Указано, что на модернизацию линии будет выделено 30 млн ф. ст. Рассмотрены некоторые аспекты запланированной модернизации. Уделено внимание режиму работы линии в период проведения работ по её обновлению.

Источник: Modern Railways. - 2019. - № 4(847). - P. 62-65 (англ. яз.)

АВТОМАТИКА, ТЕЛЕМЕХАНИКА И СВЯЗЬ, АВТОМАТИЗИРОВАННЫЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ

Беспилотное управление локомотивом: вчера, сегодня и завтра

В статье рассмотрено развитие систем беспилотного управления на железнодорожном транспорте как системы информационного управления. Проведен анализ технических разработок в области автопилотирования локомотивами в разных странах. Рассмотрены достижения и направления развития таких систем на рынках Европы, Китая, Японии, Кореи, Америки, Австралии. Дано краткое описание инструментов для помощи машинисту и управления поезда без машиниста.

Источник: Автоматика, связь, информатика, 2019, №8, с.12-17

РЖД протестировали первый электропоезд «Ласточка» с системой беспилотного вождения

ОАО «РЖД» впервые продемонстрировало беспилотный скоростной электропоезд «Ласточка» в движении на Экспериментальном кольце ВНИИЖТ в Щербинке, передает корреспондент ТАСС.

Во время тестового пробега «Ласточка» автоматически остановилась перед манекеном, который специально поставили на пути, чтобы показать, как электропоезд справляется с внештатными ситуациями.

«Уважаемые коллеги, мы только что совершили первый проезд по нашему технологическому полигону на поезде «Ласточка» в абсолютно беспилотном режиме. Отработав не только технологии общения подвижного состава с дорогой, все технологии, в которых задействовано техническое зрение, управляя движением состава абсолютно без участия человека, но и технологии дистанционного управления. Мы оттестировали внештатную ситуацию, связанную с нахождением человека на пути, и в этом случае техника тоже безошибочно отработала, подавая сигналы и вовремя остановившись», – сказал после рейса «Ласточки» вице-премьер РФ Максим Акимов.

«С сегодняшнего дня мы перешли к беспилотным технологиям. По международным стандартам существует четыре уровня работы в беспилотном режиме. Мы на сегодняшний момент оттестировали третий уровень», – добавил генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозёров.

В конце июня завод «Уральские локомотивы» (совместное предприятие группы «Синара» и компании Siemens) передал ОАО «РЖД» первую «Ласточку» с системой машинного зрения, которая позволяет вести составы по заранее заданному графику и прибывать на станцию к определенному времени.

Система машинного зрения – один из шагов на пути к внедрению беспилотных технологий вождения скоростных электропоездов.

Источник: rzd-partner.ru, 28.08.2019

Технология MIMO для подвижной связи 5G

Статья посвящена технологии MIMO и анализу перспектив ее применения в радиотехнических системах железнодорожного транспорта. Рассмотрено состояние технологической железнодорожной радиосвязи на российских железных дорогах, показана необходимость внедрения современных технологий беспроводной связи. Продемонстрирована

эволюция антенн ММО и рост их спектральной эффективности. Показано как при переходе сетей технологической радиосвязи на инфраструктуру сетей поколения 5G могут использоваться технологии ММО.

Источник: Автоматика, связь, информатика, 2019, №8, с.21-25

Перспективы применения беспилотных технологий в ОАО «РЖД»

Проанализирован уровень и перспективы развития беспилотного транспорта как в России, так и за рубежом. Представлены достижения в части создания системы машинного зрения, опытные образцы которой уже действуют на трех маневровых локомотивах серии ТЭМ7А, и планы реализации технологий беспилотного движения пассажирских электропоездов. Приведена информация о разрабатываемых решениях по интеграции датчиков машинного зрения в корпуса электропоездов «Ласточка», курсирующих на Московском центральном кольце, и о созданном на станции Лужская Октябрьской железной дороги автоматизированном рабочем месте машиниста-оператора.

Источник: Железнодорожный транспорт.-2019.-№8.-с. 33-35

Беспилотные поезда: основные принципы работы

Представлены требования к системе технического зрения при переходе на третий уровень автоматизации, в том числе по дальности обнаружения препятствий. Рассмотрен состав этой системы и алгоритм исключения столкновений с препятствиями на ее основе. Обоснована необходимость отслеживания скорости объектов в целях предсказания их положения в будущем и представлено решение основной проблемы развития бортовой системы технического зрения на современном этапе – ложных срабатываний.

Источник: Железнодорожный транспорт.-2019.-№8.-с. 36-38

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Сигнальные часы Парижского метрополитена (Франция)

Перечислены функции и наглядно продемонстрировано устройство сигнальных часов, с 1960-х гг. эксплуатируемых на линиях Парижского метрополитена. Подчёркнута значимость использования устройств как средства обеспечения регулярной эксплуатации линий метрополитена и соблюдения интервалов движения поездов.

Источник: Revue Générale des Chemins de Fer. - 2019. - № 293(5). - P. 40-41

Единый центр управления движением на пригородной линии RER A Парижа (Франция)

Сообщено об открытии 2 марта 2019 г. в Венсене единого центра управления движением поездов (CCU) на пригородной железнодорожной линии RER A. Отмечено, что благодаря открытию предприятия, двум компаниям-операторам линии – Национальному обществу железных дорог Франции (SNCF) и Автономному управлению городского транспорта Парижа (RATP) – удастся скоординировать собственную деятельность в области планирования перевозок, организации движения поездов и информирования пассажиров.

Источник: Revue Générale des Chemins de Fer. - 2019. - № 293(5). - P. 63

Обновление сигнализации на соединительном участке пути в Сифорде (Великобритания)

Рассмотрены задачи проекта, реализуемого британским национальным оператором инфраструктуры Network Rail (NR), предусматривающего изъятие из эксплуатации механических блок-аппаратов и установку цветовой системы сигналов на ряде железнодорожных станций железной дороги Сифорда. Указано, что для проведения работ линия была закрыта для движения поездов 7-10 марта 2019 г.

Источник: Modern Railways. - 2019. - № 4(847). - P. 66-67 (англ. яз.)

ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ И ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЕ

Эстония готовит стратегию электрификации железных дорог

Министерство экономики и коммуникаций и Министерство окружающей среды Эстонии выполняют поручение правительства по подготовке стратегии электрификации железных дорог. За счет этих работ, которые могут быть проведены в 2022 – 2028 гг., рассчитывают добиться к 2030 году снижения парниковых газов на 70 % относительно уровня 1990 года. Сейчас доля электрифицированных линий в стране одна из самых низких в Евросоюзе.

Предварительно в министерстве окружающей среды рассмотрели возможности решения задач в сфере защиты климата за счет мероприятий в области транспорта, сельского хозяйства и мелкомасштабных проектов в сфере возобновляемых источников энергии. Был сделан вывод, что лучшими возможностями с точки зрения сокращения выбросов двуокси углерода отличается транспортный сектор, а самым эффективным вариантом является электрификация железных дорог.

Национальный оператор пассажирских перевозок Elron перевез за 6 месяцев 2019 года почти 4,1 млн чел., что на 5 % больше, чем за аналогичный период предыдущего года, и на 50 % больше, чем 5 лет назад – до появления в эксплуатации новых поездов FLIRT постройки компании Stadler. В августе 2019 года оператор перешел к гибкому ценообразованию с целью поощрения поездок вне часов пик. Ввиду роста пассажиропотока правительство согласовало тендер на поставку двух электропоездов и четырех поездов с гибридной тягой.

Источник: zdmira.com, 27.08.2019

Оптимизация энергопотребления на железнодорожном транспорте

Олег Шевцов, генеральный директор АО «Трансэнерком»

Эффективное использование топливно-энергетических ресурсов является одной из важнейших задач, стоящих перед Правительством РФ. Федеральный закон «Об энергосбережении и повышении энергетической эффективности, и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», и стратегия развития России на период до 2030 года, определяют эффективность экономики одним из главных ориентиров долгосрочной государственной политики.

Железнодорожный транспорт является одним из крупнейших потребителей энергоресурсов в стране, расходуя около 5% электроэнергии и почти 11% дизельного топлива. Энергетическая эффективность в современных условиях является важнейшим фактором повышения конкурентоспособности российских железных дорог на внутреннем и международном рынке транспортных услуг.

В настоящее время 85% от общего объёма перевозок на железнодорожном транспорте осуществляется на электрической тяге, большое внимание уделяется вопросам рационального использования электроэнергии и увеличению объёмов рекуперированной энергии – энергии, которая не рассеивается впустую, а возвращается в сеть обратно, что позволяет сэкономить потребление ресурсов. Надёжное и энергоэффективное электроснабжение железнодорожного транспорта необходимо в первую очередь для того, чтобы выйти на новый уровень развития транспортной инфраструктуры, а также повысить экономичность перевозок.

Удельная рекуперация на сети железных дорог в последние годы достигла наивысшего уровня в истории России, а ее объём за год превышает 1270 млрд кВт·ч. Экономическая ситуация диктует необходимость освоения многих энергосберегающих технологий, часть из которых нашла применение в других отраслях промышленности и в быту. Среди таких технологий – знакомое каждому светодиодное освещение, которое сегодня повсеместно применяется при освещении депо, железнодорожных станций, вокзалов, в пассажирских вагонах и системах железнодорожной сигнализации. В ряде поездов для вагонов салонной планировки применяют потолочные панели со светодиодами, которые обеспечивают восьмикратное снижение потребления энергии на освещение. Применение светодиодных источников позволяет экономить до 40% электроэнергии по сравнению с люминесцентными лампами, а при наличии интеллектуальных систем управления – дополнительно даёт ещё 30% экономии.

Кроме того, в рамках реализации энергосберегающих программ и мероприятий осуществляется комплекс работ от проектирования и разработки до поставки и ввода в эксплуатацию программно-технических средств автоматизации объектов железнодорожного транспорта. Также отечественными компаниями разрабатываются подвижные составы, которые будут работать на сжиженном газе и синтетическом дизельном топливе. Основным направлением уменьшения энергозатрат в системе кондиционирования воздуха, кроме очевидных мер по совершенствованию электродвигателя и компрессора, является применение отдельных установок обеспечения микроклимата в каждом купе, что снижает общий расход энергии и повышает уровень сервиса для пассажиров. Система

автоматизированного коммерческого учета электроэнергии и мощности АСКУЭ ЖУ предназначена для измерения, коммерческого и технического учёта электрической энергии и мощности, автоматизированного сбора, накопления, обработки, хранения и отображения полученной информации об электропотреблении, а также для формирования отчётных документов и передачи информации в центр сбора данных оптового рынка электроэнергии. Областью применения АСКУЭ ЖУ стали железнодорожные узлы, сетевые районы, предприятия стационарной энергетики железных дорог (локомотивные и вагонные депо и т.п.). Существуют показатели реализации энергосбережения: показатели энергетической эффективности продукции и показатели энергетической эффективности производственных процессов. В настоящее время в России происходит активный этап развития и внедрение новейших систем модернизации технологий энергообеспечения и энергосбережения, в том числе и на железнодорожном транспорте, который в нашей стране является основным способом перемещения как пассажиров, так и грузов. Надёжное и энергоэффективное электроснабжение железнодорожного транспорта необходимо в первую очередь для того, чтобы выйти на новый уровень развития транспортной инфраструктуры, а также повысить экономичность перевозок. Важнейшим фактором повышения энергетической эффективности является реализация программы энергосбережения. Однако, следует отметить, что действующие методики оценки фактической экономии не во всех случаях позволяют объективно оценить достигнутый эффект от применения энергосберегающих технических средств и технологий. Решение указанной проблемы в целом ряде случаев представляет собой сложную научно-техническую задачу, связанную с необходимостью учёта влияния производственных, климатических и иных факторов на оптимизацию энергопотребления. Система АСКУ ТЭР предназначена для управления потреблением и планирования расходов энергоресурсов. АСКУ ТЭР позволяет вести учёт точного количества расходуемой электроэнергии, контролировать перерывы в энергоснабжении, предотвращать аварийные ситуации, автоматизировать ведение коммерческих расчётов, точно планировать расходы ТЭР, что в целом способствует снижению затрат на энергетические ресурсы. На данный момент системой оснащены уже 164 железнодорожных узла.

Источник: re-port.ru, inno-trans.ru, 28.08.2019

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Об отмене прокладки контактного рельса на железных дорогах Великобритании

Обсуждаются последствия решения Британского ведомства по железнодорожному и автомобильному транспорту (ORR), отменившего в марте 2015 г. электрификацию железных дорог контактным рельсом. Указано, что основным результатом данного решения стали миллионы тонн выбросов углекислого газа в атмосферу.

Источник: Modern Railways. - 2019. - № 4(847). - P. 40-43 (англ. яз.)

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА

Китайский Наньчан и белорусский Минск связали грузовые поезда с продуктами питания

Специальный грузовой поезд с продуктами питания отправился в Минск из Наньчана, административного центра провинции Цзянси (Восточный Китай). В тот же день из столицы Беларуси в направлении китайского города отправился такой же продовольственный состав. Как сообщает агентство «Синьхуа», двустороннее железнодорожное сообщение Наньчан – Минск для перевозки пищевых продуктов будет проходить под «знаком Цзянси» Китайской международной импортной выставки.

Поезду предстоит преодолеть путь за 15 дней. Общая протяженность маршрута составляет 10 тыс. км.

Груженный продуктами стоимостью 30 млн юаней поезд проследует через КПП Эрэн-Хото (Внутренняя Монголия). По такому же маршруту проследует состав из Минска, в котором везется молочная продукция на общую сумму 20 млн юаней. Чтобы ускорить процесс прохождения таможенных процедур, власти Цзянси в отношении спецпоезда ввели систему заблаговременного декларирования, а также наладили взаимодействие с таможенными службами в Эрэн-Хото и Маньчжоули для обеспечения того, чтобы еще до прибытия поезда на КПП таможенники уже получили необходимую информацию для таможенного оформления грузов.

Источник: <http://russian.people.com.cn>, 29.08.2019

Контейнерные перевозки с полным цифровым трекингом

Можно ли отправлять контейнеры с цифровым сопровождением? О том, как все это организовать на практике рассказывает член совета директоров ООО «Транспорт девелопмент групп» Анастасия Меринова.

Безбумажный сервис из Китая в РФ

– Анастасия Сергеевна, ООО «Транспорт девелопмент групп» выводит на рынок сервис, связанный с отправками крупнотоннажных контейнеров, который предусматривает применение безбумажных технологий. В какой стадии сейчас находится данный пилотный проект?

– Мы интегрировали ряд уже существовавших на рынке технологий в один комплекс. Проект подразумевает применение технологий онлайн-идентификации контейнеров. Для этого используются специализированные запорно-пломбировочные устройства со встроенными пассивными радиочастотными датчиками (RFID-метками). Они устанавливаются на контейнеры в месте погрузки в Китае и далее сопровождают перевозку.

Также применяются дополнительные сквозные идентификаторы (QR-коды). Их наносят на товаросопроводительные документы непосредственно в момент их оформления грузоотправителем. Таким образом, груз находится под полным цифровым трекингом на всех этапах перевозки.

Сейчас мы максимально приближены к безбумажному документообороту для сопровождения перевозки грузов. Технологии уже отрабатываются на практике в рамках согласованного с ОАО «РЖД» полигона транспортировки грузов из Китая через железнодорожные и морские пункты пропуска Дальневосточного федерального округа до наиболее технологически оснащенных и инновационных транспортно-логистических терминалов в районе Москвы, Санкт-Петербурга и Екатеринбурга.

– Для чего потребовались RFID-метки, понятно: это инструмент контроля за грузом. А нельзя ли уточнить, для чего нужны QR-коды?

– Их ставят на начальной стадии. Дополнительная маркировка позволяет однозначно идентифицировать пока еще бумажные документы на всех этапах транспортировки, а также обеспечить в опережающем режиме соблюдение необходимых таможенных и иных формальностей.

Как Вы правильно сказали, ЗПУ с RFID-метками помогают контролировать операции, производимые с контейнерами при перевозке и переработке в морских портах и на терминалах.

Бесшовный сервис

– *Насколько мне известно, ранее никто не брался обеспечить в цифровом виде доставку контейнера из Китая по сети РЖД. Как вам это удалось? Какова история вопроса, с чего все начиналось?*

– В рамках Восточного экономического форума – 2018 куратор национального проекта «Цифровая экономика», заместитель председателя правительства РФ Максим Акимов, отвечая на вопросы журналистов, в частности, отметил, что 2019 год станет знаковым, поскольку имеются все предпосылки для организации сквозных перевозок контейнеров из дальневосточных портов в безбумажном виде. Иными словами, таким образом обеспечивается бесшовный режим.

Мы постарались реализовать подобную идею – на практике оцифровать транспортировку в рамках единого IT-решения, объединяющего экспедиторов, владельцев и отправителей грузов, операторов морских портов, и обеспечить транзит и импорт контейнеров с мест погрузки в странах Юго-Восточной Азии через российские морские и железнодорожные пункты пропуска до ключевых сухих портов европейской части РФ.

– *Кто еще задействован в проекте?*

– Пилотный проект цифрового контейнерного поезда стал реальностью благодаря поддержке руководства ПАО «ТрансКонтейнер». Оно заинтересовано во внедрении предложенных современных технологий. Мы, со своей стороны, готовы ознакомить участников рынка с итогами этого цифрового технологического соревнования, результаты которого имеют государственное значение.

Эффективные решения

– *Ваша компания уже давно занимается оптимизацией процесса перевозок. Каких результатов удалось добиться?*

– С 2012 года ООО «Транспорт девелопмент групп» проводит целенаправленную работу по оптимизации технологического процесса оформления грузов в пунктах пропуска госграницы РФ. Мы добились значительного сокращения времени прохождения грузов через железнодорожные и морские пункты пропуска Дальневосточного региона: во Владивостокском морском торговом порту – с 14 дней до 24 ч, в порту Восточный – с 10 дней до 24 ч, Забайкальск – с 12 дней до 12 ч.

– *Есть ли у вашей компании партнеры в Китае?*

– ООО «Транспорт девелопмент групп» подписало договор с China Railway International Multimodal Transportation Co., Ltd и получило статус агента по ввозу и вывозу грузов при международных железнодорожных контейнерных коммерческих перевозках из Китая. На основе этого

соглашения мы осуществляем транспортное экспедирование по территории России, организуем подготовку всех необходимых документов, составляем железнодорожные накладные, таможенные декларации, осуществляем отгрузку и обеспечиваем полное информационное сопровождение.

Благодаря собственному представительству в Китае, обширной сети на территории России и, в частности, обособленному подразделению на границе России и КНР в Забайкальске, где можно предложить эффективный логистический сервис.

Источник: <https://www.rzd-partner.ru>, 02.09.2019

Первый уголь с Бейского месторождения погружен на станции Хоных

На станции Хоных Красноярской железной дороги, расположенной в непосредственной близости к разрезам Бейского каменноугольного месторождения, введены в эксплуатацию погрузочный комплекс и подъездные пути необщего пользования, примыкающие к магистральной железнодорожной инфраструктуре.

По информации службы корпоративных коммуникаций КрасЖД, запуск нового производственного объекта создал условия для осуществления на Хоныхе погрузки каменного угля. Первый состав из 65 вагонов уже отправлен со станции в восточном направлении.

Проект реализован компанией ООО «Аршановский разрез» в рамках договоренностей между Красноярской магистралью и предприятиями угольной отрасли, отраженных в Меморандуме о развитии железнодорожного транспорта общего и необщего пользования в районах Хакасии, прилегающих к разрезам Бейского каменноугольного месторождения.

В ходе первого этапа проекта по модернизации мощностей станции Хоных под погрузку угля предприятием «Аршановский разрез» построено 4,47 км путей необщего пользования, уложено 5 стрелочных переводов, возведен мост через реку Уйбат протяженностью 95 м. Созданная на станции Хоных инфраструктура позволит дополнительно перевозить по КрасЖД 480 тыс. тонн угля в год. Кроме того, у дороги появились возможности для более ритмичного использования логистических мощностей станций Абакан и Ташеба.

На втором этапе, в ходе дальнейшего развития транспортного комплекса станции Хоных, ООО «Аршановский разрез» планирует возвести

новую промышленную железнодорожную станцию Аршановская-1 и соединительный путь Аршановская-1 – Хоных.

Программа обновления инфраструктуры Красноярской железной дороги включает строительство вторых путей на участках Кирба – Хоных, Ханкуль – Кирба и Уйтак – Ханкуль.

Ожидается, что по завершении всех этапов масштабной реконструкции ежегодная погрузка угля на станции Хоных достигнет 5 млн тонн.

Источник: <http://ctv7.ru>, 30.08.2019

«ОТЛК ЕРА» планирует увеличить длину транзитных контейнерных поездов до 100 условных вагонов

Устранение ряда сдерживающих факторов, а также внедрение новых технологических решений позволят значительно увеличить скорость транзитных поездов на территории Российской Федерации. На этом сделали акцент участники панельной дискуссии «PRO Модернизацию контейнерного терминала» в рамках проходившего на прошлой неделе Международного салона «PRO//Движение. ЭКСПО». Существенно сократить время прохождения контейнеров, по словам директора по развитию бизнеса компании «ОТЛК ЕРА» М. И. Селютина, возможно за счет применения технологии UTLC XL train по формированию удлиненных поездов из 100 условных вагонов вместо нынешних 71. Компания «ОТЛК ЕРА» уже имеет опыт организации перевозок удлиненными поездами в составе 80-90 вагонов. Чтобы иметь возможность размещать 100 условных вагонов, необходимо увеличивать длину приемо-отправочных путей до 1250 м. Сейчас она составляет в основном 1050 м.

Еще одним сдерживающим фактором является состояние терминальных комплексов на пограничных переходах. На крупных терминалах, как на западном, так и на восточном направлении работы по модернизации уже ведутся. Так, казахстанские партнеры продолжают реконструкцию транспортно-логистического хаба «Хоргос», в том числе железнодорожной станции Алтынколь. В конце 2019 – начале 2020 года планируется завершить реконструкцию терминала на казахстанской стороне погранперехода Достык – Алашанькоу, что позволит обрабатывать до 5 пар поездов в сутки.

На западном направлении заканчивается реконструкция терминала в Бресте, разгрузке которого способствовало открытие в 2019 году

перерабатывающих мощностей в районе погранперехода Высоко-Литовск – Черемха.

В планах у Белорусской железной дороги (БЖД) развитие погранпереходов Брузги – Кузница Белостоцкая и Свислочь – Семянувка. К 2025 году пропускная способность приграничных терминалов БЖД увеличится до 1 млн контейнеров в год, будут расконсервированы все стыковые пункты с Польшей, которые работали во времена СССР.

На дискуссии поднимались вопросы, связанные с дозагрузкой транзитных поездов, следующих из Европы в Китай, из-за имеющегося дисбаланса грузопотока в этом направлении, а также с соответствующим оформлением накладных в точках входа на «пространство 1520» (в Белоруссии либо Казахстане).

Что касается терминалов на российской территории, то их, по мнению экспертов, в настоящее время достаточно. Другое дело, что качество их работы оставляет желать лучшего. В частности, первый заместитель генерального директора компании «РЖД Логистика» А. В. Тонких отметил, что российские логистические операторы хотели бы предлагать на рынке комплексную услугу, включающую маркировку, таможенное оформление и т. д. Однако, за исключением Московского региона, таких терминалов сегодня практически нет.

Источник: <http://www.zdmira.com>, 02.09.2019

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

Железные дороги Швейцарии и Австрии намерены развивать перевозки ночными поездами Nightjet

Значительный рост объемов международных перевозок в первой половине 2019 г. побуждает железные дороги Швейцарии (SBB), Австрии (ÖBB) и Германии (DB) рассматривать варианты увеличения числа как дневных, так и ночных поездов, курсирующих между городами этих стран.

Поскольку ночные поезда Nightjet, связывающие Цюрих и Базель с Берлином и Гамбургом, пользуются высоким спросом, SBB и ÖBB рассматривают возможности наращивания их вместимости. Так, сейчас в состав ночных поездов, курсирующих между Цюрихом, Инсбруком, Зальцбургом и Прагой, входят только спальные вагоны. Оба оператора

вместе с железными дорогами Чехии (ČD) изучают вопрос о включении в состав поездов вагонов с местами для сидения.

Также SBB и ÖBB оценивают, какие станции можно подключить к сети Nightjet, чтобы большее число европейских городов было связано ночными поездами со Швейцарией. Сегодня Цюрих уже стал вторым крупным узлом в Европе после Вены по числу принимаемых ночных поездов.

По мнению SBB, устойчивое развитие сети Nightjet будет продолжаться, поскольку спрос на экологичные и ресурсосберегающие перевозки постоянно растет, особенно среди молодежи. Экономическую эффективность ночных сообщений можно повысить за счет регулирования сборов за выбросы углекислого газа и платы за доступ к инфраструктуре.

ÖBB продолжают инвестировать в развитие бренда Nightjet и уже заказали компании Siemens 13 поездов последнего поколения. Ввод в эксплуатацию нового подвижного состава намечен на 2022 г.

Помимо прочего, в декабре 2022 г. операторы планируют удвоить частоту движения дневных поездов EuroCity между Цюрихом и Мюнхеном – с трех до шести пар ежедневно. Дополнительные поезда появятся после завершения электрификации участка маршрута в Германии.

Источник: <http://www.zdmira.com>, 22.08.2019

ОАО «РЖД» решило застроить четыре вокзала в центре Москвы

«РЖД-Недвижимость» (стопроцентная «дочка» ОАО «РЖД») планирует заняться модернизацией московских вокзалов и перестройкой прилегающих к ним территорий для бизнес-проектов и строительства жилья. Эту идею обсуждали на заседании инвестиционного комитета ОАО «РЖД» 16 августа.

Речь идет о развитии Киевского, Белорусского и Курского вокзалов с территориями полосы отвода железнодорожных путей до Третьего транспортного кольца, Савеловского вокзала совместно с грузовым двором Москва – Бутырская, а также грузового двора Москва – Митьково-2 в Сокольниках. Общая площадь этих территорий составляет 177 га, из которых на вокзалы и перроны приходится 22,9 га. Целью модернизации ОАО «РЖД» видит увеличение пропускной способности вокзалов, повышение комфорта пассажиров, увеличение налоговых поступлений от реализации бизнес-проектов.

Планируется, что департамент корпоративного имущества ОАО «РЖД» заключит с «РЖД-Недвижимостью» генеральный договор на

управление этими девелоперскими проектами на сумму до 704,3 млн руб. на 2020 год. В дальнейшем монополия рассчитывает заработать на продаже инвесторам прав застройки территорий. По оценке ОАО «РЖД», кадастровая стоимость участков, после того как их градостроительный статус изменится и позволит строить на них коммерческую и жилую недвижимость, возрастет с 704 млн до 7-10 млрд руб. Именно в этой разнице монополия пока измеряет экономический эффект от развития территорий.

В пресс-службе ОАО «РЖД» сказали РБК, что не планируют самостоятельно заниматься девелопментом. «Для этого мы привлекаем профессиональных инвесторов, которые имеют соответствующие компетенции», – сообщили в госмонополии. В пресс-службе пояснили, что сотрудничество с «Дом.РФ» позволит компании улучшить обслуживание пассажиров на вокзалах, а также получить «большую отдачу от собственных активов». Параметры модернизации привокзальных территорий находятся в проработке, добавил представитель ОАО «РЖД».

Недавно ОАО «РЖД» заключила подобное соглашение о развитии территории Рижского грузового двора в Москве с «Дом.РФ», входящей в госкорпорацию ВЭБ.РФ. Они будут застраивать территорию бывшей промышленной зоны административными, коммерческими и жилыми объектами. В частности, планируется построить новую штаб-квартиру ОАО «РЖД» и жилой комплекс, объем инвестиций эксперты оценивают в 100-200 млрд руб.

Глава монополии Олег Белозёров на подписании соглашения с «Дом.РФ» заявлял, что у «РЖД» только в Москве на сегодняшний момент 60 зданий – 360 тыс. м². Мы – очень большой собственник и располагаемся в зданиях, которые построены 30-40 и более лет назад. Технологии идут вперед, и чтобы обеспечить новый уровень информатизации, цифровизации, нам необходимы новые условия».

По оценке регионального директора департамента стратегического консалтинга Colliers International Владислава Николаева, при продаже территорий ОАО «РЖД» цена 1 га может быть около 100-200 млн руб. Соответственно, при продаже около 150 га монополия может получить 15-30 млрд руб. Но, предполагает Николаев, на продажу может быть выставлено меньше 150 га, поскольку часть этой территории необходима для сохранения железнодорожной инфраструктуры.

Источник: <https://www.rbc.ru>, 30.08.2019

ОАО «РЖД» инвестировало в модернизацию вокзалов Северо-Кавказской магистрали 206 млн рублей

Инвестиции в модернизацию инфраструктуры вокзальных комплексов Северо-Кавказской железной дороги за 7 месяцев 2019 года составили 205,7 млн руб.

В настоящее время проводится реконструкция железнодорожного вокзала в Сальске. Здесь будет построен новый вокзальный комплекс, отвечающий современным требованиям по обслуживанию пассажиров и требованиям транспортной безопасности. В рамках реализации данного проекта планируется возведение нового двухуровневого здания площадью 2,4 тыс. м².

Кроме того, продолжаются проектно-изыскательские работы по реконструкции вокзальных комплексов в Грозном, Анапе и Краснодаре, а также по адаптации для маломобильных групп населения вокзалов Горячий Ключ, Ессентуки, Кисловодск, Лихая, Минеральные Воды, Таганрог, Тоннельная, Махачкала.

Также ведутся работы по модернизации санитарных узлов на 16 вокзалах, включая Сочи, Минеральные Воды, Нальчик, Ставрополь, Черкесск, Владикавказ, Белореченская, Армавир-2, Зверевое, Крымская, Курганная, Новочеркасск, Тимашевская, Шахтная, Староминская и Миллерово.

Источник: <https://news.myseldon.com>, 30.08.2019

На строительство вокзала из тюменского бюджета выделят сотни миллионов

На строительство железнодорожного вокзала в Нягани (ХМАО) намерены выделить около 300 млн рублей. Соответствующая информация опубликована на сайте госзакупок.

Согласно документам, заказчиком объекта является Управление капитального строительства Тюменской области. Победитель должен будет за 14 месяцев возвести вокзал в Нягани (ул. Завокзальная, 2). Начальная (максимальная) цена контракта – 278,9 млн рублей, источник финансирования – бюджет региона. Выбор подрядчика пройдет 12 сентября.

Вокзал в Нягани строится более десяти лет. В 2008 году возведение началось в рамках программы «Сотрудничество», объект планировали сдать в 2013 году. Но подрядчик «Северная строительная компания» сорвал сроки

строительства на стадии готовности здания в 80%. Стройка была заморожена.

Источник: <https://t.rbc.ru>, 02.09.2019

Электропоезда «Ласточка» запустили на Кавказских Минеральных Водах

1 сентября Минеральные Воды и Кисловодск соединили пригородные экспрессы «Ласточка». Они преодолевают расстояние между конечными пунктами в 1,5 раза быстрее других электричек, делают в пути три остановки на станциях Лермонтовский, Пятигорск и Ессентуки.

В торжественном запуске пригородных экспрессов приняли участие Полномочный представитель Президента РФ по СКФО Александр Матовников, Губернатор Ставропольского края Владимир Владимиров и начальник СКЖД Владимир Пястолов.

Как отметил Полномочный представитель Президента РФ в СКФО Александр Матовников, открытие движения новых современных пассажирских составов – это не рядовое событие, а качественный прорыв, обеспеченный трудом работников Северо-Кавказской железной дороги. Это шаг к тому, чтобы современное железнодорожное сообщение появилось и в других городах, и на иных направлениях Северного Кавказа.

Губернатор Ставропольского края отметил, что новые электропоезда помогут улучшить транспортную логистику внутри региона Кавказских Минеральных Вод. Это обширная агломерация, которая объединяет население в почти 1,2 млн человек, и одна из самых густо населенных территорий Северного Кавказа. По опыту запуска «Ласточек» в других регионах там, где появляются современные составы, пассажиропоток вырастает до 40%.

В свою очередь, начальник СКЖД Владимир Пястолов уточнил, что запуску пригородных «Ласточек» предшествовала большая работа по улучшению инфраструктуры участка Минеральные Воды – Кисловодск. Так, за 3 года на нём было обновлено порядка 37 км железнодорожного полотна, вместо рельсошпальной решетки на деревянном основании уложили пути на железобетонном основании. Это позволило повысить скорость прохождения определенных участков.

С запуском пригородных «Ласточек» жители и гости Кавказских Минеральных Вод получают уникальную возможность добираться из Минеральных Вод до Кисловодска всего за 55 минут. И это будет самый

быстрый вид общественного транспорта на данном участке без пробок и с гарантированным временем прибытия по расписанию.

Источник: <https://tass.ru>, 01.09.2019

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Восстановление пассажирского сообщения между Италией и Словенией

Словенские железные дороги (SŽ) в сотрудничестве с итальянским национальным оператором Trenitalia и регионом Италии Фриули – Венеция – Джулия в сентябре 2018 г. восстановили пассажирские перевозки между столицей Словении Любляной и Триестом в Италии. Перевозки будут выполнять SŽ и Trenitalia на новых поездах ETR563 компании CAF с частотой 2 раза в день

Источник: Modern Railways. - 2019. - №3(846). - P. 83 (англ. яз.)

Рейтинг лучших спальных поездов Европы

В 2019 году, по версии CNN, в эту категорию попал экспресс Киев – Варшава. Кроме него в списке есть испанские, итальянские, британские, германские, австрийские ночные поезда. Некоторые из них, в частности, поезд Caledonian Sleeper, Trenhotel Lusitania, Thello, кратко рассмотрены в представленном обзоре.

Источник: Вагонный парк: международный информационный научно-технический журнал. - 2019. - № 6. - С. 28-30 (укр. яз.)

Комфорт и безопасность пребывания пассажиров в вагонах должны быть на первом месте (Украина)

АО «Укрзалізниця» постоянно контролирует вопросы улучшения условий пребывания пассажиров в вагонах поездов. В частности, улучшает дизайн интерьеров, которые должны соответствовать современным требованиям эргономики, нормам безопасности спальных мест и т.д. При

этом используются инновационные материалы и внедряются эксклюзивные конструкторские решения.

Источник: Вагонный парк: международный информационный научно-технический журнал. - 2019. - № 6. - С. 13-15 (укр. яз.).

Эффективность железнодорожного сообщения с аэропортами (Великобритания)

Анализируются показатели доли общественного транспорта на рынке сообщения с британскими аэропортами, пассажиропотока самих аэропортов, а также пассажирооборота железнодорожных станций, обслуживающих аэропорты. В табличном виде представлено сравнение указанных показателей за различные периоды времени.

Источник: Modern Railways. - 2019. - № 4(847). - P. 68-69 (англ. яз.)

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Международный железнодорожный салон техники и технологий пространства 1520 «PRO//Движение.Экспо»

С 28 по 31 августа 2019 года в подмосковной Щербинке проходил Международный железнодорожный салон техники и технологий пространства 1520 «PRO//Движение.Экспо». В выставке приняли участие представители 37 стран.

Вход на выставку в последний день ее работы был свободным. Посетители могли осмотреть статичную и динамическую экспозиции, послушать лекции и посмотреть фильмы об истории железных дорог, поучаствовать в квестах и мастер-классах. Мероприятия салона в День открытых дорог посетили более 30 тыс. человек.

Наибольшее количество откликов гостей ожидаемо вызвала динамическая экспозиция, в этом году посвященная 45-летию начала строительства БАМа.

Парад железнодорожной техники сопровождался театральным действием, иллюстрировавшим ту или иную эпоху в развитии страны и железнодорожного транспорта: индустриализацию, Великую Отечественную

войну, строительство Байкало-Амурской магистрали. Трибуны не вмещали всех желающих, зрители занимали все свободные площадки.

На площадках статичной экспозиции посетители могли изучить новинки железнодорожной техники, в том числе новые купейные вагоны, поезда «Ласточка». Посетители выставки стали первыми пассажирами городского поезда «Иволга 2.0», который был разработан для Московских центральных диаметров.

Источник: <https://www.gudok.ru/infrastructure/?ID=1475905>, 04.09.2019

Путин заявил, что ОАО «РЖД» модернизирует железные дороги Монголии

Президент России Владимир Путин заявил, что ОАО «РЖД» планирует модернизацию железных дорог Монголии для развития транзитного потенциала этой страны. Об этом глава государства сказал в интервью монгольской газете «Одрийн сонин», которое он дал в преддверии своего визита в Улан-Батор.

«Большое внимание в двустороннем диалоге уделяем транспортной инфраструктурной сфере, дальнейшему раскрытию транзитного потенциала Монголии, – отметил глава государства. – В этих целях ОАО «РЖД» планирует модернизацию Улан-Баторской железной дороги - ключевой для страны транспортной артерии».

Путин подчеркнул, что в последние годы двусторонняя торговля РФ и Монголии развивается высокими темпами. По его словам, в 2018 году товарооборот увеличился почти на 21% и составил 1,65 млрд долл., а за январь-июнь текущего года он вырос еще на 11,8% – до 800 млн долл.

Говоря о сотрудничестве в энергетике, Путин напомнил, что российские компании ведут поставки электроэнергии в Монголию и участвуют в техническом перевооружении ее генерирующих мощностей. Также российский лидер отметил интересные проекты в области промышленности и сельского хозяйства.

Президент РФ отметил, что Москва продолжает помогать монгольской стороне в подготовке национальных кадров. «Сегодня в высших учебных заведениях России обучается около трех тысяч граждан Монголии, – констатировал он. – Ежегодно выделяем 500 государственных стипендий для монгольских студентов».

Отвечая на вопрос о возможности снижения таможенных пошлин, российский лидер напомнил, что в 2015 году между Евразийской экономической комиссией и монгольской стороной была создана совместная

рабочая группа, которая занимается повышением эффективности взаимной торговли, включая устранение барьеров, улучшение таможенного администрирования, гармонизацию санитарных норм. «Зачастую упрощение технических требований дает гораздо больший импульс деловому взаимодействию, чем уменьшение пошлин», – заметил президент РФ.

Источник: <https://tass.ru>, 02.09.2019

ОАО «РЖД» и Санкт-Петербург заключили соглашение о реконструкции Цимбалинского путепровода

Генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров и врио губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов подписали соглашение о взаимодействии и сотрудничестве при реконструкции Цимбалинского путепровода.

Соглашение заключено в целях повышения пропускной способности городской улично-дорожной сети и обеспечения развития железнодорожной инфраструктуры на участке Санкт-Петербург – Колпино.

Проект предполагает передачу в собственность Санкт-Петербурга Цимбалинского путепровода и выполнение работ по его реконструкции, а также организации движения транспорта по нему по четырем полосам. При этом будет обеспечена возможность укладки III и IV главных железнодорожных путей на линии Санкт-Петербург – Колпино для увеличения ее пропускной способности.

Проектная документация на реконструкцию Цимбалинского путепровода будет подготовлена за счет средств ОАО «РЖД» и согласована с уполномоченными исполнительными органами государственной власти Санкт-Петербурга.

Напомним, ранее ОАО «РЖД» и администрация Санкт-Петербурга заключили соглашение о ключевых направлениях развития и обновления железнодорожной инфраструктуры города в интересах жителей и гостей Северной столицы, а также для обслуживания предприятий. Одним из первоочередных проектов является развитие московского хода Октябрьской железной дороги, в частности строительство дополнительных путей для скоростного и пригородного движения, что позволит организовать тактовое движение современных комфортабельных электропоездов Санкт-Петербург – Тосно, поэтапно сократив время в пути с 50 до 35 мин.

Источник: <https://regnum.ru>, 02.09.2019

Исходя из баланса интересов

В статье сообщается о взаимодействии Забайкальской железной дороги с субъектами Российской Федерации по поддержке интересов как государственных, так и коммерческих, формировании условий для заинтересованности потребителей в получении качественных транспортных услуг с динамичным расширением их сегмента, а также повышении эффективности железнодорожных перевозок со снижением уровня совокупных макроэкономических затрат.

Источник: Железнодорожный транспорт.-2019.-№8.-с. 12-17

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Альянс операторских компаний SNCF Transilien и Keolis (Франция)

Указано, что альянс двух французских операторов был заключён в рамках предстоящей либерализации пассажирских перевозок с целью совместного участия двух компаний в тендерах на оказание перевозочных услуг как в регионе Иль-де-Франс, так и в международном масштабе. При этом компания Keolis будет отвечать за эксплуатацию автобусов, метро и трамвая; а управление перевозками на железнодорожном транспорте будет осуществляться совместно обеими компаниями. Представлены планы по открытию пассажирских перевозок в регионе Иль-де-Франс для свободной конкуренции.

Источник: Revue Générale des Chemins de Fer. - 2019. - № 293(5). - P. 72

Разносторонние подходы к процессу реструктуризации железнодорожного транспорта

Движущей силой реструктуризации в отрасли является инновационная деятельность. Именно поиск новых технологичных решений, новых форм внутренней организации, новых процедур самого поиска служит источником экономического развития. Инновационная составляющая, направленная на обеспечение лучшей адаптации отрасли к внешней среде, проявляется в ее реструктуризации.

Источник: Вагонный парк: международный информационный научно-технический журнал. - 2019. - № 6. - С. 19-22 (укр. яз.)

Критика Министерства транспорта Великобритании (DfT) за принципы управления железнодорожной отраслью

Комитет по контролю за распределением государственных средств (PAC) Палаты общин Великобритании в своём отчёте, посвящённом управлению и планированию работы железнодорожного транспорта призвал Министерство транспорта (DfT) к большей ответственности в процессе управления отраслью и расходовании средств. Среди конкретных проблем указаны недостаточный расход средств налогоплательщиков на нужды пассажиров, постоянный перенос сроков реализации проекта Crossrail и недостаточный уровень доступности железнодорожного транспорта для пассажиров с ограниченными физическими возможностями.

Источник: Modern Railways. - 2019. - № 4(847). - P. 11 (англ. яз.)

Стратегия развития компании Network Rail (Великобритания)

По словам руководителя британского национального оператора железнодорожной инфраструктуры, в рамках новой стратегии компания Network Rail стремится к большей ориентации на пользователя, что свидетельствует о смене принципов работы компании. Предусмотрена также реструктуризация компании и создание новых должностей для сотрудников, занимающихся планированием деятельности NR. Рассмотрены детали программы.

Источник: Modern Railways. - 2019. - № 4(847). - P. 10 (англ. яз.)

Развитие железнодорожного транспорта Шотландии в рамках 6-го контрольного периода СР6 (Великобритания)

Рассмотрены проекты, запланированные железнодорожным подразделением Управления транспорта Шотландии (Transport Scotland) на 5-летний 6-й контрольный период (2019-2024 гг.). Уделено внимание планам по модернизации инфраструктуры линий, железнодорожных станций, обновлению парка подвижного состава, развитию грузоперевозок и электрификации железных дорог.

Источник: Modern Railways. - 2019. - № 4(847). - P. 58-61 (англ. яз.)

Проблемы в использовании железнодорожного франчайзинга как модели организации движения поездов (Великобритания)

По мнению британского политического деятеля и бывшего руководителя авиакомпании British Airways Кита Уильямса, проводящего исследование эффективности железных дорог в стране, текущая модель железнодорожного франчайзинга в Великобритании не соответствует потребностям пассажиров. В этой связи обсуждены проблемы в организации перевозок на железных дорогах Великобритании, связанные с использованием франчайзинговой модели. Ожидается обнародование окончательных выводов г-на Уильямса как отправной точки для возможного реформирования отрасли.

Источник: Modern Railways. - 2019. - № 4(847). - P. 6-7 (англ. яз.)

Программа модернизации железной дороги East Coast операторской компании LNER (Великобритания)

Рассмотрены основные направления программы, нацеленной на увеличение пропускной способности железнодорожной линии East Coast. Указано, что главными задачами программы является обновление парка подвижного состава операторской компании LNER за счёт новых дизель-электропоездов Azuma от японской компании Hitachi. Уделено внимание проектам по обновлению ряда железнодорожных станций, сигнализационного оборудования и системы энергоснабжения линии, а также инновационным технологиям, внедряемым в практику LNER. Оценён эффект от реализации программы.

Источник: Modern Railways. - 2019. - № 4(847). - P. 52-57 (англ. яз.)

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Большой Лондон инвестирует в железные дороги для улучшения транспортного обслуживания новых районов

Администрация Большого Лондона объявила о намерении выделять средства из фонда жилищной инфраструктуры на реализацию проектов в области городского и пригородного рельсового транспорта. В частности,

грант в размере 80,8 млн ф. ст. предоставляется на проект развития линии East London городской железной дороги, что необходимо для транспортного обслуживания 14 тыс. новых домохозяйств в районах Саутуарк и Луишем.

Этот проект предусматривает увеличение частоты проследования поездов на центральном участке линии East London, строительство новой станции и реконструкцию действующей станции Суррей-Куэйс с обеспечением безбарьерного доступа для маломобильных пассажиров. Аналогичный проект позволит улучшить транспортную доступность района Энфилд.

Источник: <http://www.zdmira.com>, 30.08.2019

Азиатский банк развития финансирует программу модернизации железных дорог Шри-Ланки

Азиатский банк развития (ADB) утвердил кредит в размере 160 млн долл. США, который будет направлен на модернизацию железных дорог Шри-Ланки (SLR) по программе общей стоимостью 192 млн долл. США. Правительство страны предоставит оставшиеся 32 млн долл. США, завершение программы намечено на конец 2024 г.

Железные дороги Шри-Ланки перевозят 136,7 млн пассажиров и 2 млн т грузов в год, но при этом доля железных дорог на рынке перевозок неуклонно снижается, а инфраструктура остро нуждается в обновлении. Система сигнализации, действующая с 1985 г., устарела, бумажные билеты печатаются вручную, а возраст половины парка подвижного состава превышает 30 лет.

Программа модернизации направлена на повышение безопасности и надежности перевозок наряду с повышением уровня технического обслуживания, на внедрение IT-технологий, обучение персонала в модернизированном техническом учебном центре, а также введение современной системы оплаты проезда. Предполагается переход на современную цифровую радиосвязь, что позволит сократить задержки в движении поездов.

Проект также включает исследование по строительству пригородной железной дороги для обслуживания города Канди, расположенного в центральной части страны.

Необходимость улучшения системы общественного транспорта обусловлена существенным ростом населения Шри-Ланки, которое, по прогнозам, достигнет 25 млн чел. к 2050 г. (в настоящее время –

21,7 млн чел.). Современная сеть железных дорог будет также способствовать развитию промышленности страны.

Источник: <http://www.zdmira.com>, 23.08.2019

В Китае число пассажиров железной дороги в летний период достигло 735 млн

По железным дорогам Китая в летний период с 1 июля по 31 августа было совершено 735 млн поездок. По информации корпорации «Китайские железные дороги», показатель на 10,4% больше, чем в прошлом году. Рекорд был поставлен 24 августа, когда услугами железнодорожного перевозчика воспользовались около 13,69 млн пассажиров.

Летний период путешествий часто является испытанием для транспортной системы страны.

Источник: <http://russian.people.com.cn>, 02.09.2019

ОАО «РЖД» запускает бизнес-акселератор для высокотехнологичных компаний

ОАО «РЖД» при поддержке Фонда развития интернет-инициатив запускает первый корпоративный акселератор для поиска и подготовки к пилотированию стартапов. Данная программа будет осуществляться на базе головного научно-исследовательского института отрасли АО «ВНИИЖТ».

Участники акселератора получают возможность адаптировать свои технологии под запросы бизнес-заказчиков ОАО «РЖД», смогут обосновать экономическую эффективность своих технологий для корпорации. По результатам программы в конце 2019 года компании, доказавшие свою эффективность, получают разрешительные документы для проведения испытаний на экспериментальных полигонах ОАО «РЖД». В обычных условиях на подготовку таких документов уходит от полугода.

ОАО «РЖД» является крупнейшим закупщиком инновационной и высокотехнологичной продукции в России. Компания ищет новые технологии для повышения эффективности деятельности, направленные на совершенствование инфраструктуры железной дороги, подвижного состава и управления движением. Также в технологический фокус корпорации попадают стартапы в области экологии, энергетики и IT-технологии.

Сейчас среди поставщиков ОАО «РЖД» – 337 инновационных компаний, работает «Единое окно инноваций» – площадка для приема перспективных предложений.

Источник: <https://www.advis.ru>, 02.09.2019

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Итоги финансовой деятельности группы Национального общества железных дорог Франции (SNCF) в 2018 г.

Сообщено, что в отчётный период оборот компании достиг показателя в 33,3 млрд евро. Показатель чистой прибыли составил 141 млн евро (для сравнения – 849 млн евро в 2017 г.). Размер долга операторской компании SNCF Mobilités относительно предшествующего года сократился с 7,9 до 7,2 млрд евро, однако размер долговых обязательств национального оператора железнодорожной инфраструктуры – SNCF Réseau – вырос с 46,6 до 49,6 млрд евро. Рассмотрены обороты различных подразделений SNCF. Оценён общий объём инвестиций компании и перечислены объекты финансирования.

Источник: Revue Générale des Chemins de Fer. - 2019. - № 293(5). - P. 48

Итоги финансовой деятельности Автономного управления городского транспорта Парижа (RATP) в 2018 г.

Сообщено, что в отчётный период оборот компании достиг показателя в 5,56 млрд евро, что на 3% выше показателя предшествующего года. Показатель чистой прибыли составил 200 млн евро, что на 41% ниже аналогичного показателя 2017 г. Оценён общий объём инвестиций компании. Сообщено об увеличении пассажирооборота и объёма перевозок на городском общественном транспорте в регионе Иль-де-Франс.

Источник: Revue Générale des Chemins de Fer. - 2019. - № 293(5). - P. 63

Тарифы за пользование железнодорожной инфраструктурой во Франции в 2020 г.

В феврале 2019 г. Бюро по регулированию деятельности железных и автомобильных дорог (Arafer) утвердило систему тарифов за пользование железнодорожной инфраструктурой, разработанную компанией SNCF Réseau в рамках предстоящей либерализации пассажирских перевозок. Рассмотрены изменения в размере платы за доступ на путь по различным секторам пассажирских перевозок. Отмечается большая прозрачность, чёткость и возможность предвидения в условиях новой тарифной политики SNCF Réseau.

Источник: Revue Générale des Chemins de Fer. - 2019. - № 293(5). - P. 72

Результаты финансовой деятельности операторской компании Thalys в 2018 г. (Франция, Бельгия)

Сообщено об увеличении в отчётный период оборота франко-бельгийского оператора пассажирских перевозок до 527 млн евро, что на 3,6% выше относительно аналогичного показателя предшествующего года. Общее число пассажиров, воспользовавшихся услугами компании в 2018 г., составило 7,5 млн человек. Отмечено увеличение на 4,6% интенсивности движения поездов Thalys. Объёмы пассажиропотока подразделения Thalys, организующего перевозки по сниженным ценам (Izy) также выросли на 6,3%.

Источник: Revue Générale des Chemins de Fer. - 2019. - № 293(5). - P. 72

2017-2018 финансовый год для Британских железных дорог

Подводятся итоги 2017-2018 финансового года для железнодорожной отрасли Великобритании. По данным Британского ведомства по железнодорожному и автомобильному транспорту (ORR), общие расходы выросли на 1,4% и составили 20,6 млрд ф. ст., в то время как общий доход снизился на 1,3% до 19,4 млрд ф. ст., а доход от продаж упал на 2,4%. Приводится ряд финансовых показателей; проводится сравнение с показателями предыдущих лет.

Источник: Modern Railways.-2019.- № 3(846).- P. 58-59 (англ. яз.)

Награды Golden Whistles Awards лучшим компаниям-операторам Британских железных дорог

По итогам 10-го ежегодного конкурса Golden Whistles Awards британским пассажирским и грузовым компаниям-операторам присуждаются награды за достижения в эксплуатационной деятельности на сети Британских железных дорог. Публикуется иллюстрированный отчет.

Источник: Modern Railways. - 2019. - № 3(846). - P. 66-71 (англ. яз.)

Реформирование тарифной системы на железнодорожном транспорте Великобритании

Рассмотрены предложения британской ассоциации Rail Delivery Group (RDG) касательно новой системы тарифов на железнодорожном транспорте. Предусмотрено создание единой тарифной системы, на основании которой будет устанавливаться окончательная стоимость проезда для лучшего её соответствия потребностям пользователей. Запланировано также использование принципов оплаты по мере требования (Pay As You Go, PAYG) и технологии электронной продажи билетов.

Источник: Modern Railways. - 2019. - № 4(847). - P. 11 (англ. яз.)

Рост пассажирооборота на железных дорогах Великобритании

Отмечено увеличение в 2018 г. объемов перевозок пассажиров на региональной железнодорожной линии Норидж – Кембридж, связывающей Восточную Англию с университетским городком Кембриджа на 3,6%. В этой связи, проанализированы показатели пассажирооборота железнодорожных станций, расположенных на линии за различные периоды времени. Также оценены объемы пассажирооборота на железнодорожных линиях Ипсуич – Кембридж, Ливерпуль – Манчестер. В частности, основным фактором роста пассажирооборота на последней линии является электрификация её участков и ввод в эксплуатацию нового электроподвижного состава серии 319.

Источник: Modern Railways. - 2019. - № 4(847). - P. 70-71, 72 (англ. яз.)

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

Забастовка железнодорожников в Грузии отменяется

Анонсированная Новым профсоюзом железнодорожников Грузии забастовка не состоится, так как достигнуто соглашением с АО «Грузинская железная дорога».

Железнодорожники требовали улучшения трудовых условий и повышения зарплат на 50%. Всего в АО «ГЖД» работают более 12,6 тыс. человек. Спорные вопросы решены.

С декабря 2019 года сотрудникам железной дороги повысят зарплату на 10%, а в октябре 2020 года в связи с Днем железнодорожника те сотрудники, чья зарплата не превышает 1250 лари (около 425 долл.), получат премию в размере 200 лари (около 70 долл.).

Зарплату работникам железной дороги не повышали с 2012 года, сказал ранее замглавы Нового профсоюза железнодорожников Илия Лежава. С июня 2021 года, после того как будут опубликованы результаты финансового аудита, вновь пройдут переговоры о пересмотре зарплат.

АО «Грузинская железная дорога» является стратегической компанией страны, 100%-ным долевым владельцем которой является Партнерский фонд Грузии. Оборот компании, по данным Министерства финансов, составляет около 388,2 млн лари.

Источник: <https://www.rzd-partner.ru/>, 30.08.2019

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Камеры в борьбе с применением насилия к персоналу железных дорог (Великобритания)

Говорится об увеличении числа инцидентов с применением насилия по отношению к сотрудникам Британских железных дорог. С целью сделать железную дорогу более безопасной для персонала рассматривается возможность введения в работу камер, закрепляемых на теле сотрудников (BWC). Предварительное исследование Британской транспортной полиции и Кембриджского университета показали, что на сотрудников с BWC нападают на 47% реже, а на станциях, где используются BWC, количество нападений на всех сотрудников, а не только тех, кто носит камеры, сократилось на 26%.

Источник: Modern Railways. - 2019. - № 3(846). - P. 74 (англ. яз.)

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Грузовой поезд сошел с рельсов в Выборгском районе Ленобласти

Тепловоз и четыре вагона грузового поезда сошли с рельсов на станции Высоцк Выборгского района Ленинградской области. Сотрудники транспортной полиции ведут проверку.

Как сообщили ИА REGNUM в пресс-службе Управления на транспорте МВД России по СЗФО, ЧП на железной дороге произошло 2 сентября около 03:30 мск при отправлении грузового поезда сообщением Высоцк – Выборг. Вагоны были порожними.

«По предварительной информации сход произошел из-за взреза стрелки <...> движение пассажирских поездов по данному участку не осуществляется», – уточнили в транспортной полиции.

Сейчас идут работы по восстановлению движения грузовых составов. Ведется проверка для установления всех обстоятельств произошедшего.

Источник: ИА REGNUM, 02.09.2019

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Железнодорожные операторы и процесс управления безопасностью (Франция)

Описываются основные технологии управления безопасностью на железнодорожном транспорте, а также средства, используемые предприятиями железнодорожного транспорта (EF) и операторами железнодорожной инфраструктуры (GI) для удовлетворения требований по организации процесса. Рассматриваются соответствующие организационные методики (линейное руководство, делегирование полномочий и др.) и другие аспекты процесса.

Источник: Revue Générale des Chemins de Fer. - 2019. - № 293(5). - P. 30-39

РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ

Швейцарская компания Molinari Rail GmbH внедряет технологии эксплуатации водородного поезда

Как рассказал в ходе отраслевой конференции генеральный директор Molinari Rail GmbH Микеле Молилари, до конца этого года в австрийском Тироле будет создана инфраструктура для эксплуатации поезда, работающего на водороде.

Так, водород будет производиться на ближайшей гидроэлектростанции в 400 м от железнодорожной станции и подаваться непосредственно в поезд по специальной трубе. «Использование водородных поездов позволяет значительно сократить выбросы больших дизельных локомотивов и наиболее эффективно при пассажирских перевозках в туристических и городских агломерациях, делая их максимально экологичными», – рассказал он.

Источник: rzd-partner.ru/, 29.08.2019

В Великобритании открыли первую железную дорогу на солнечной энергии



Первая в мире солнечная электростанция, которая питает железнодорожную линию, появилась в Великобритании. Теперь около ста

солнечных батарей будут снабжать возобновляемой энергией участки дороги рядом с городом Олдершот.

Солнечные батареи поддерживают своей энергией сигнализацию и освещение на магистрали около Олдершота в Хэмпшире, и этот проект может стать предвестником появления электропоездов в национальной сети дорог.

Власти страны выделили миллиарды фунтов стерлингов на электрификацию железнодорожных линий и, если пилотный проект окажется успешным, намереваются сделать это с помощью солнечной энергии. Правительство Великобритании стремится к тому, чтобы к 2040 году прекратить использовать дизельное топливо на железнодорожной сети.

Власти уверены, что возобновляемые источники энергии могут обеспечить 20% ливерпульской сети Merseyrail и 15% пригородных линий в Кенте, Сассексе и Уэссексе, а также поезда в Эдинбурге, Глазго, Ноттингеме, Лондоне и Манчестере.

Помимо того, что солнечные электростанции производят более экологичный вид энергии, чем дизельное топливо, они могут поставлять электроэнергию дешевле, чем традиционные источники.

Источник: <https://elektrovesti.net>, 25.08.2019