



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ – филиал ОАО «РЖД»

**ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

№50/ДЕКАБРЬ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ	5
Интеллектуальная система управления перевозочным процессом – составная часть глобальной киберфизической транспортной системы.....	5
В 2020 году произошло замедление темпов цифрового взаимодействия российского перевозчика с иностранными партнерами.....	6
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов.....	7
Перспективы развития систем информирования пассажиров с дополненной реальностью (Швейцария).....	7
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ	7
Компания ÖBB объявила тендер на поставку 100 электропоездов (Австрия).....	7
На гибридных поездах компании Hitachi Rail Europe, поставленных оператору Great Western Railway, будут проведены испытания аккумуляторных батарей (Великобритания).....	8
В Германии испытывают четыре варианта цифровой автосцепки.....	9
В Великобритании переоборудованные вагоны-хопперы увеличат загрузку поезда на 14%	10
Bombardier модернизирует подвижной состав городской железной дороги Штутгарта	10
Объявлен тендер на поставку вагонов транспортной системы трамвай-поезд для Хемница	11
Mitsubishi и CAF поставят 41 дизель-поезд железным дорогам Мьянмы.....	12
Knorr-Bremse получила крупный заказ на оснащение вагонов метро в Китае.....	13
Синара – Транспортные машины готова в I квартале 2021 г. подписать контракт на выпуск в РФ поездов для ВСМ.....	13
«Уральские локомотивы» представили технический проект электровоза 2ЭС6А.....	14
Общий парк магистральных грузовых локомотивов РЖД в ноябре 2020 года незначительно вырос в годовой динамике и составил 10 674 тяговые единицы	16
ПУТЬ И ПУТЕВОЕ ХОЗЯЙСТВО	16
«Клиентоориентированная» модернизация железнодорожной инфраструктуры DB.....	16
Продолжаются строительные работы на новой линии Вендлинген – Ульм для поездов ICE (Германия).....	17
Болгария и Турция планируют уложить второй путь на магистрали между Пловдивом и Стамбулом	18
Тоннелепроходческие комплексы для строительства ВСМ HS2 доставлены из Германии в Англию	18
В Китае открыли скоростную железную дорогу для Олимпиады.....	19
АВТОМАТИКА, ТЕЛЕМЕХАНИКА И СВЯЗЬ, АВТОМАТИЗИРОВАННЫЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ.....	19

Две конкурирующие компании – поставщики систем ETCS будут сотрудничать для ускорения их развертывания в Европе	19
Siemens оснастит метро Бангалора первой в Индии системой беспилотного движения	20
Компания «Лестэр ИТ» снижает стоимость интеграционных решений для платформы ИРС «Перевозки»	21
ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ И ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЕ	22
Электропоезд Цюрих-Мюнхен в дебютном рейсе заехал на неэлектрифицированный путь	22
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	23
Немецкие организации призывают увеличить темпы электрификации трансграничных железнодорожных участков (Германия).....	23
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА	24
Грузовые вагоны повышенной грузоподъемности для Великобритании	24
В Монголии расширяются масштабы грузоперевозок по железной дороге.....	24
В следующем году представят технологию ускоренных грузовых перевозок по железным дорогам	24
ПГК помогла оптимизировать логистику транспортной компании на Южном Урале	26
Главный конкурент контейнеров – автомобильные перевозчики	27
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ	28
В новом расписании движения поездов с 13 декабря 2020 года на железных дорогах Европы вводятся дополнительные поезда.....	28
Железные дороги Австрии, Германии, Франции и Швейцарии совместно вводят новые ночные поезда с 2021 г.	29
Ввод в обращение бюджетных поездов Ouigo между Мадридом и Барселоной отложен до 10 мая 2021 года	30
Промышленный запуск проекта «Путешествуй без COVID-19» возможен в ближайшее время.....	31
ОАО «РЖД» в графике движения на 2020-2021 годы увеличило количество скорых и скоростных поездов.....	31
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	33
Реконструкция вокзала и прилегающих территорий в Бюрштадте (Германия)	33
Ситуация на железнодорожных вокзалах и в поездах в период эпидемии коронавируса (Германия).....	33
ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	33
Британская национальная комиссия по инфраструктуре опубликовала отчет по оценке потребностей железнодорожного транспорта	33
В ЕС хотят заменить короткие авиарейсы ночными поездами.....	34
Европейская комиссия представила новую стратегию Sustainable and Smart Mobility.....	35

В Финляндии созданы две компании, ответственные за реализацию крупных железнодорожных проектов в стране.....	35
Китай планирует построить в трех ключевых регионах 10 тыс. км новых линий.....	36
В Укрзалізнице заговорили об ускорении процесса реформ	37
Трутнев поручил сопоставить стоимость модернизации БАМа и Транссиба с прибылью бюджетов	37
Рынку необходимо сместить ориентацию с экспортных перевозок на внутрироссийские	38
Железнодорожные операторы выступили за допуск частных локомотивов на пути общего назначения	39
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	40
Железнодорожная отрасль и федеральное правительство представили железнодорожный пакт (Германия)	40
О реорганизации DB Station & Service (Германия).....	41
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА.....	41
ЕС выделит странам Балтии 182 млн евро под проект Rail Baltica.....	41
Президент Бразилии наложил вето на компенсацию операторам общественного транспорта	42
Эксперты назвали российские компании с наиболее эффективными инвестициями.....	43
ТМХ и ОВК подписали соглашение о сотрудничестве в Африке.....	44
РЖД ввели 10-летние скидки на перевозки нефтяных грузов.....	45
Поучастковые тарифы создадут риски для грузовладельцев	45
В РЖД вводят новые методы расчета затрат	46
ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА.....	47
В России на Новый год стартует железнодорожный круиз по системе «все включено».....	47
Бесплатный проезд для льготников Подмосковья продлили до 2024 года.....	48
РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ	48
Компания DB Cargo UK внедряет более экологичное топливо для тепловозов.....	48

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Интеллектуальная система управления перевозочным процессом – составная часть глобальной киберфизической транспортной системы

О разработке интеллектуальной системы управления перевозочным процессом (в части организации грузовых перевозок) на XVIII Международной конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство» рассказал заместитель председателя объединенного ученого совета ОАО «РЖД» профессор Александр Осьминин.

Он отметил, что ИСУ ПП должна обеспечивать автоматизированный поиск и принятие к реализации максимально эффективных сценариев управления перевозками, выгодных всем участникам рынка железнодорожных грузовых перевозок и государству в целом, с целью обеспечения потребных объемов перевозок грузов с определенным уровнем качества, эффективного использования инфраструктуры и подвижного состава, повышения надежности и эффективности транспортного процесса во взаимодействии с другими видами транспорта.

Огромные массивы данных об операциях перевозочного процесса предопределяют необходимость декомпозиции процесса, подчеркивает А. Осьминин. «Когда мы рассуждаем о железной дороге и говорим, что ее задача – перевезти груз от точки А до точки Б, необходимо знать, что железная дорога не просто везет груз – она работает в соответствии с технологическими нормативами на основе основополагающих распорядительных документов. И это является основой всего перевозочного процесса. Она не сможет работать, если не будет ни планов перевозок, ни планов формирования, ни нормирования перевозок, ни графика движения поездов».

Поэтому необходимо стремиться не к единой интегрированной среде, а к комплексу интеллектуальных рабочих мест, взаимосвязанность которых позволит разрабатывать технологические документы, определяющие работу железнодорожного транспорта.

А. Осьминин также остановился на динамической модели загрузки инфраструктуры ОАО «РЖД», которая была создана и внедрена в промышленную эксплуатацию в этом году. «В нашем понимании эта модель ДМ ЗИ может являться основой создания интеллектуального рабочего места, на котором будет определяться и формироваться план перевозок грузов, причем в тесной взаимосвязи с клиентами с учетом загрузки инфраструктуры».

В этом отношении уже реализован механизм согласования заявок ф. ГУ-12 на основе моделирования движения с учетом нормативных сроков

доставки и отставленных от движения поездов; повторное рассмотрение заявок при изменении клиентом графика подач; максимально возможное исключение человеческого фактора при согласовании заявок по предоставленным ЦФТО правилам. Режим визуализации позволяет видеть загрузку инфраструктуры в привычном виде (как в «Яндексе.Пробки») и листать прогноз на каждые из 45 плановых суток (как в «Яндекс.Погода»).

На 2021 г. запланировано формирование предложений клиентам по альтернативным маршрутам с взиманием платы за фактически пройденное расстояние с выдачей коммерческого предложения грузоотправителю, а также реализация интеграции с ДИЛС для учета планов подвода в порты и состоянием в порту.

А.Осьминин подчеркивает: необходимо сближать перевозчика с отправителями, операторами, для этого нужно широко развивать сервисы личного кабинета. Это, в частности, становится возможным на основе динамической модели загрузки инфраструктуры.

Источник: rzd-partner.ru, 11.12.2020

В 2020 году произошло замедление темпов цифрового взаимодействия российского перевозчика с иностранными партнерами

Об этом на XVIII Международной конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство» сообщил главный конструктор ООО «ИнтэлЛекс» Николай Бузурнюк.

По его словам, ориентирование западных стран и владельцев инфраструктуры железнодорожных предприятий на ЕС может привести к ослаблению электронного взаимодействия и, соответственно, сервисов в этом направлении. Важным моментом здесь могла бы стать более активная роль ОАО «РЖД» на площадке ОСЖД, в том числе и взаимодействие с иностранными партнерами в режиме онлайн, не дожидаясь физических встреч и контактов. 2020 год как раз показал нехватку физических встреч в реальном мире, и многие вопросы в онлайн-сфере не были рассмотрены или решены.

Также отмечается важность дальнейшего развития ЭТП «Грузовые перевозки» как цифрового канала продаж ОАО «РЖД», в том числе именно в период изоляции.

Как отмечает спикер, продукты ЭТП продолжают свое развитие и в 2021 г. В 2020 г. новые услуги оказываются связанными именно с международными перевозками, взаимодействуя с нашими партнерами в Казахстане, Белоруссии, на Украине, в Латвии. Появляются цифровые сервисы и возможности

осуществления цифровых договорных отношений в международном взаимодействии. Речь идет о возможности управления порожними вагонами на территории РФ, такой сервис получили собственники всех стран, которые используют колею 1520 мм. Особой популярностью данный сервис пользуется именно у владельцев вагонов Республики Казахстан, там достаточно много операторов.

Важным моментом является также осуществление договорных отношений в части оплаты транзитных перевозок, таможенного декларирования, перевозки санкционных грузов. Все эти сервисы ЭТП либо уже продает, либо будет продавать в ближайшее время.

При этом необходимо отметить, что в 2020 г. наблюдался отрицательный тренд по ставкам за предоставление вагонов. Как следствие – изменилась модель взаимодействия операторов с рынком.

Из рынка продавца рынок стал рынком покупателя. Это также повлияло на интерес операторов к ЭТП ГП. И отмечается повышение количества операторов, которые работают на ЭТП в различных бизнес-моделях.

Источник: rzd-partner.ru, 14.12.2020

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Перспективы развития систем информирования пассажиров с дополненной реальностью (Швейцария)

В 2017 г. Швейцарские федеральные железные дороги (SBB) приступили к разработке приложения, чтобы облегчить клиентам навигацию по вокзалам и прилегающим территориям. В статье представлена разработка приложения SBB AR с использованием технологии дополненной реальности; сообщается о тестировании ПО.

Источник: Deine Bahn. – 2020. – № 8. – S. 34-37 (нем. яз.)

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Компания ÖBB объявила тендер на поставку 100 электропоездов (Австрия)

Компания Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) опубликовала тендер на поставку 100 электропоездов. Подвижной состав должен обладать длиной 100 м и максимальной эксплуатационной скоростью 160 км/ч. В сообщении

также указывается возможность присуждения контракта на техническое обслуживание и дополнительную поставку единиц подвижного состава длиной 75 м. Заявки должны быть поданы до 23 декабря 2020 г. Ожидается, что поставка начнется в I квартале 2022 г.

Судя по всему, тендер был инициирован в качестве запасного варианта на случай, если возникнут проблемы с допуском к эксплуатации электропоездов Class 4758, поставленных компанией Bombardier. На данный момент временное разрешение на эксплуатацию в тестовом режиме получили всего лишь 4 поезда, и только один из них осуществляет перевозки – на участке между г. Блуденц и г. Линдау.

Источник: railjournal.com, 14.12.2020 (англ. яз.)

На гибридных поездах компании Hitachi Rail Europe, поставленных оператору Great Western Railway, будут проведены испытания аккумуляторных батарей (Великобритания)

Британская лизинговая фирма Eversholt Rail и компания Hitachi Rail Europe подписали меморандум о взаимопонимании по разработке аккумуляторных батарей, которые будут испытываться на гибридных поездах Class 802, эксплуатирующихся оператором Great Western Railway (GWR) на маршруте Лондон – Пензанс.

Предполагается, что они заменят дизельные двигатели, расположенные под вагонами, и будут получать энергию при рекуперативном торможении, позволяя обеспечить экономию топлива до 20%. Помимо снижения выбросов парниковых газов и обеспечения возможности передвижения по неэлектрифицированным участкам, использование батарей приведет к улучшению качества воздуха на объектах железнодорожной инфраструктуры, а также к снижению шума.

При реализации данной инициативы компания Hitachi Rail Europe воспользуется собственным опытом внедрения этой технологии в Японии, где эксплуатируемые в настоящее время на двух региональных маршрутах поезда Dencha, оборудованные аккумуляторными батареями, способны проезжать до 50 км без необходимости использования контактной сети. В июле 2020 г. Hitachi подписала соглашение с компанией Hyperdrive Innovation, направленное на разработку и массовое производство аккумуляторных батарей на фабрике в г. Сандерленд, графство Тайн-энд-Уир – месте, находящемся недалеко от завода Hitachi (г. Ньютон-Айклиф), в котором ранее проводилась сборка поездов Class 802.

На данный момент только 85 из 491 км маршрута Лондон – Пензанс электрифицированы, что вынуждает большую часть пути полагаться на дизельную тягу. Несмотря на планируемые масштабные инициативы оператора инфраструктуры Network Rail по электрификации, в компаниях Eversholt и Hitachi считают, что аккумуляторные батареи на подвижном составе также являются необходимым элементом, который позволит еще больше снизить уровень выбросов парниковых газов.

Гибридный подвижной состав AT300, построенный Hitachi и обозначенный в Великобритании как Class 802, использует 3 тяговых двигателя мощностью 700 кВт в пятивагонном поезде и 5 двигателей – в девятивагонном. По заявлению представителей компаний Eversholt и Hitachi, совершенствование технологий изготовления аккумуляторных батарей приведет к постепенному отказу от использования дизельных двигателей, что в случае с участком Лондон – Пензанс позволит создать перевозочный процесс с поездами, использующими исключительно электроэнергию.

Источник: railwaygazette.com, 15.12.2020 (англ. яз.)

В Германии испытывают четыре варианта цифровой автосцепки

Экспертная организация TÜV SÜD Rail проводит на своем испытательном полигоне в Гёрлице на востоке Германии испытания четырех прототипов цифровой автосцепки производства компаний Voith (Германия), Dellner Couplers (Швеция), Faiveley Transport (Франция) и CAF (Испания). По каждому сцепному устройству предусмотрено более 400 тестов на сцепление вагонов. Измерения в ходе испытаний выполняются с участием компании DB Systemtechnik – дочернего предприятия железных дорог Германии (DB).

Разработкой и опробованием разных сцепных устройств занимается консорциум DAC4EU, в котором участвуют грузовые операторы DB Cargo (Германия), Rail Cargo (Австрия) и SBB Cargo (Швейцария), а также лизинговые компании Ermewa, GATX Rail Europe и VTG. Финансирует проект стоимостью 13 млн евро Федеральное министерство транспорта и цифровой инфраструктуры Германии (BMVI). После завершения испытаний в Гёрлице консорциум в начале 2021 г. выберет предпочтительную конструкцию автосцепки и приступит к ее эксплуатационным испытаниям на опытном поезде.

Испытательный полигон TÜV SÜD Rail в Гёрлице рассчитан на проведение широкого спектра испытаний компонентов подвижного состава

(тормозов, токоприемников, ходовой части и т. п.) при скорости движения до 60 км/ч. Общая площадь полигона составляет 50 тыс. м².

Источник: railway-publish.com, 11.12.2020

В Великобритании переоборудованные вагоны-хопперы увеличат загрузку поезда на 14%

Компания VTG Rail UK, специализирующаяся на лизинге грузовых вагонов, и Aggregate Industries, крупнейший производитель и поставщик строительных материалов, согласовали контракт на поставку 62 вагонов-хопперов НУА повышенной грузоподъемности, которые предполагается использовать в основном на территории региона Восточный Мидленд и в северной части графства Кент в Англии. Их будут обслуживать в депо, размещенных в Лондоне и Шеффилде. Вагоны планируется эксплуатировать в составах из 20 ед., что позволит увеличить на 14% массу груза по сравнению с поездом такой же длины из обычных вагонов.

Вагоны-хопперы НУА представляют собой укороченный вариант хопперов, предназначенных для перевозки угля. Работы по модернизации вагонов выполнялись на производственных площадках компании WH Davis. Новый подвижной состав заменит используемые в настоящее время хопперы меньшей вместимости, а применение тележек типа TF25 приведет к снижению уровня шума и износа рельсов.

Кузов вагона НУА выполнен из коррозионно-стойких материалов и отличается повышенным уплотнением дверей, что позволяет перевозить, помимо других сыпучих грузов, и морской песок. Разгрузка осуществляется за счет пневматического привода дверей с использованием воздушной магистрали от локомотива, что исключает необходимость в применении каких-либо дополнительных механических устройств либо воздухоподачи от внешних источников.

Источник: zdmira.com, 14.12.2020

Bombardier модернизирует подвижной состав городской железной дороги Штутгарта

Железные дороги Германии (DB) поручили компании Bombardier Transportation модернизировать эксплуатируемые поезда серий 423 и 430 городской железной дороги (S-Bahn) Штутгарта. Контракт

стоимостью около 103 млн евро предусматривает разработку проекта реконструкции, поставку трех опытных образцов модернизированных поездов каждой серии и материалов для реновации остальных поездов, которая будет выполняться силами S-Bahn Штутгарта. Разрабатывать проект будут на германских предприятиях Bombardier в Мангейме и Хеннигсдорфе, модернизацию опытных образцов проведут в Хеннигсдорфе.

Новый внутренний дизайн вагонов предусматривает оптимальную планировку различных зон. Кроме того, поезда оснастят средствами Wi-Fi, современной системой информирования и развлечения пассажиров, электрическими розетками для зарядки гаджетов. В дополнение к существующим многофункциональным зонам в головном и хвостовом вагонах добавят два таких же отделения в середине поезда. Они оборудованы откидными сиденьями и приспособлены для перевозки велосипедов. Удобный доступ пассажиров с инвалидными и детскими колясками обеспечивается через две широкие входные двери в вагонах с многофункциональными зонами. Поезда также оснастят счетчиками пассажиров для возможности учета и прогнозирования пассажиропотоков.

В настоящее время парк подвижного состава городского железнодорожного транспорта Штутгарта насчитывает 157 поездов, многие из которых эксплуатируются более 20 лет. Их суммарный годовой пробег превышает 23 млн км, ежедневно поезда перевозят более 400 тыс. пассажиров. Планируется расширение парка до 215 ед.

Источник: railway-publish.com, 14.12.2020

Объявлен тендер на поставку вагонов транспортной системы трамвай-поезд для Хемница

Транспортная администрация района Средняя Саксония (Германия) VMS объявила тендер на поставку 46 вагонов для системы трамвай-поезд Хемница. Срок подачи заявок ограничен до 15 января 2021 г.

Изготовитель будет отвечать за разработку, производство, поставку и ввод в эксплуатацию вагонов. Кроме того, с ним будет заключен отдельный контракт на 16 лет на проведение корректирующего и предупредительного технического обслуживания. Контракт может быть дважды продлен на 8 лет.

Объем твердого заказа – 19 вагонов, первые два должны быть поставлены до конца 2024 г., остальные – в 2025 г. Еще 27 вагонов могут быть поставлены в качестве опции, которой заказчик имеет право воспользоваться до 2035 г. Из них 17 ед. должны быть идентичны поставленным в твердом заказе, а

остальные 10 – совместимы с ними.

В каждом вагоне длиной 37,5 м будет не менее 80 мест для сидения и места для пассажиров с ограниченной мобильностью, детских колясок и велосипедов. Вагоны транспортной системы трамвай-поезд предназначены для движения как по городским путям, так и по железнодорожным линиям. Они рассчитаны на посадку пассажиров с платформ высотой 380 и 550 мм и работают от контактной сети постоянного тока напряжением 600-750 В и переменного тока напряжением 15 кВ, частотой 16,7 Гц.

Источник: zdmira.com, 14.12.2020

Mitsubishi и CAF поставят 41 дизель-поезд железным дорогам Мьянмы

Железные дороги Мьянмы (MR) подписали два контракта с японской корпорацией Mitsubishi на поставку шестивагонных дизель-поездов: 11 будут курсировать по кольцевой железной дороге Янгона и 30 – по магистральной линии Янгон – Мандалай. Обе железные дороги сейчас реконструируются в рамках генерального плана развития транспорта.

Общая сумма контрактов на поставку 246 вагонов составляет около 69 млрд иен (662,8 млн долл. США), они будут профинансированы в контексте международного соглашения о займе между правительствами Японии и Мьянмы (в апреле 2020 г. кредит в размере 48 млрд иен выделило Японское агентство международного сотрудничества, JICA). Соглашение также предусматривает комплексную модернизацию этих железных дорог, включая обновление систем сигнализации, ремонт пути и реконструкцию станций.

Mitsubishi заключила договор субподряда с испанской вагоностроительной компанией CAF на проектирование и производство дизель-поездов с использованием японских компонентов и оборудования. Подвижной состав будет доставлен в Мьянму поэтапно в период с 2023 по 2025 г. Доля CAF в контракте превышает 500 млн евро (около 605,4 млн долл. США).

Новые поезда будут курсировать по кольцевой дороге длиной 46 км вокруг центра Янгона, крупнейшего коммерческого мегаполиса Мьянмы. Время в пути сократится с 2 ч 50 мин до 1 ч 50 мин. По двухпутной магистрали протяженностью 620 км, соединяющей города Янгон и Мандалай через столицу Нейпидо, в настоящее время поезда следуют не менее 15 ч. Новый подвижной состав позволит сократить этот показатель до 8 ч.

Источник: zen.yandex.ru, 11.12.2020

Knorr-Bremse получила крупный заказ на оснащение вагонов метро в Китае

Компания Knorr-Bremse заключила контракт на поставку комплектующих для вагонов метрополитена Пекина. По заказу компании CRRC она изготовит оборудование, которым будут оснащены поезда двух новых линий.

Knorr-Bremse оборудует 68 поездов (544 вагона) для линии 17 тормозными системами, сдвижными дверями, которые выпускает ее дочерняя компания IFE, а также оснастит 10 поездов (80 вагонов) для линии 19 системами обогрева, вентиляции и кондиционирования воздуха, выпускаемыми под брендом Merak. Таким образом, в общей сложности компания поставит оборудование для 78 поездов (624 вагонов), которые строят предприятия компании CRRC в Чанчуне и Циндао. Поставки тормозного оборудования уже начались и продлятся до конца 2023 г. Значительную часть компонентов предполагается выпускать на совместных предприятиях, организованных Knorr-Bremse в Китае: тормозное оборудование – в городе Сучжоу и районе Пекина Нанкоу, двери – в городе Циндао, устройства отопления, вентиляции и кондиционирования – в городе Уси.

Полностью автоматизированную новую линию 17 метро Пекина планируется открыть в 2022 г., скорость движения поездов на ней будет достигать 100 км/ч. Линию 19, также полностью автоматизированную, предполагается ввести в эксплуатацию в 2021 г. Максимальная скорость поездов на этой линии составит 120 км/ч.

Кроме того, сервисное предприятие Knorr-Bremse в Сучжоу проведет модернизацию устройств кондиционирования поездов, эксплуатируемых на линии 2 метро Шэньяна, а сервисному центру организованного Knorr-Bremse совместного предприятия в Чанчуне, выпускающего продукцию под брендом Merak, выдана лицензия на выполнение работ по ремонту систем обогрева, вентиляции и кондиционирования воздуха, установленных на китайских высокоскоростных поездах CRH5G. Это предприятие уже получило заказ на проведение ремонта оборудования на 25 поездах (200 вагонах).

Источник: zdmira.com, 15.12.2020

Синара – Транспортные машины готова в I квартале 2021 г. подписать контракт на выпуск в РФ поездов для ВСМ

Холдинг «Синара – Транспортные машины» (СТМ, входит в группу «Синара» бизнесмена Дмитрия Пумпянского) готов в I квартале 2021 года подписать контракт на проектирование и производство в России

высокоскоростных поездов со скоростью 400 км/ч, сообщил председатель совета директоров компании Александр Мишарин.

Он напомнил, что группа занимается разработкой поезда для ВСМ в России. «400 км/ч – конструкционная скорость и 360 км/ч – эксплуатационная. Готовы подготовить и в I квартале подписать контракт на проектирование и производство таких поездов. Это наш технологический прорыв», – сказал А. Мишарин, выступая на Национальном промышленном форуме.

РЖД с группой «Синара», Siemens и «Уральскими локомотивами» в октябре 2020 года подписали соглашение о намерениях по организации в России производства поездов для высокоскоростных железнодорожных магистралей. Президент группы «Синара» Д. Пумпянский сообщал, что «Уральские локомотивы» (совместное предприятие группы «Синара» и немецкого концерна Siemens) к 2025 году готовы запустить серийное производство поезда для высокоскоростных железных дорог.

Высокоскоростной считается специализированная электрифицированная двухпутная железнодорожная линия для эксплуатации поездов со скоростями от 200 до 400 км/ч. Сейчас в России таких дорог нет. РЖД занимаются подготовкой к реализации проекта строительства ВСМ между Москвой и Санкт-Петербургом. Поезд должен преодолевать этот путь примерно за 2 ч.

Поезда для ВСМ в России в настоящее время не выпускаются, но новым высокоскоростным дорогам они понадобятся. Поэтому было создано АО «Инжиниринговый центр железнодорожного транспорта» (совместное предприятие РЖД и группы «Синара»), которое приступило к разработке конструкторской документации на высокоскоростной подвижной состав. Пилотным проектом центра как раз должна стать, как сообщалось, разработка и производство в России высокоскоростного поезда со скоростью движения до 400 км/ч.

Источник: rzd-partner.ru, 16.12.2020

«Уральские локомотивы» представили технический проект электровоза 2ЭС6А

На заводе «Уральские локомотивы» представлен технический проект нового локомотива с отечественным асинхронным двигателем 2ЭС6А.

В заседании комиссии по проекту разработки нового электровоза приняли участие представители ОАО «РЖД» (дирекции тяги, департамента технической политики, проектно-конструкторского бюро локомотивного хозяйства) и отраслевых институтов ВНИИЖТ, ВНИКТИ, ВНИИЖГ. В ходе совещания

окончательно определены все конструктивные особенности машины и согласовано начало разработки документации, по которой будет изготавливаться опытный образец.

Технический проект по электровозу 2ЭС6А одобрен, и на заводе уже приступили к рабочему проектированию. Оно будет полностью завершено летом следующего года. Опытный образец нового локомотива появится в декабре 2021 года.

«В настоящее время в выпускаемых на предприятии локомотивах используется базовая платформа, разработанная в 2005-2006 годах. Её эксплуатация в течение 15 лет позволила получить колоссальный опыт, благодаря которому инженеры завода спроектировали сейчас новую базовую платформу. Она послужит основой для многоцелевой линейки электровозов на ближайшие 15-20 лет», – отметил генеральный директор «Уральских локомотивов» Олег Спаи.

При проектировании электровоза 2ЭС6А применены следующие ключевые подходы: отечественный асинхронный привод, выполнение новых требований РЖД по цифровизации локомотива, высокая энергоэффективность, 100%-ное применение отечественной компонентной базы. Также для нового локомотива предусмотрено снижение стоимости жизненного цикла, включающего только один капитальный ремонт.

Проектом предусмотрена возможность обслуживания электровоза одним машинистом, а также вождения поездов в соответствии с новой весовой нормой РЖД – 7100 тонн трехсекционным вариантом электровоза. Для этого планируется сертифицировать локомотив сразу с бустерной секцией. Электровоз можно будет оперативно обслуживать и ремонтировать за счёт модульной компоновки систем. Работать локомотив будет на постоянном токе, в дальнейшем возможно создание на этой базе электровоза переменного тока и двухсистемного локомотива.

В настоящий момент на «Уральских локомотивах» идет сборка опытной тележки электровоза 2ЭС6А. Компанией «Тяговые компоненты» (входит в холдинг «Синара – Транспортные машины») изготовлены и направлены на испытания опытные образцы тяговых двигателей. Завершается сборка тяговых преобразователей. Завод «Уральские локомотивы» представил проект нового локомотива 2ЭС6А в октябре. Для него создан уникальный блок управления проскальзыванием с функцией самообучения, который будет обеспечивать регулирование моментов осей колёсных пар в зависимости от конкретных условий.

**Общий парк магистральных грузовых локомотивов РЖД
в ноябре 2020 года незначительно вырос в годовой динамике
и составил 10 674 тяговые единицы**

По оперативным данным ОАО «РЖД», в ноябре 2020-го общее количество магистральных грузовых локомотивов собственности РЖД составило 10674 тяговых единиц в среднем в сутки, что на 0,7% выше аналогичного показателя годом ранее. Напомним, что в ноябре 2019-го общий парк магистральных грузовых локомотивов насчитывал 10 596 тяг. ед.

Из них в ноябре текущего года 17 локомотивов находились в аренде у других собственников и 8 – в аренде у владельца инфраструктуры и перевозчика. Напомним, что в ноябре 2019-го 15 магистральных грузовых локомотивов находились в аренде у других собственников и 10 – в аренде у владельца инфраструктуры и перевозчика.

Количество локомотиво-суток рабочего парка магистральных грузовых локомотивов собственности РЖД по итогам ноября 2020 года составило 4614 в среднем в сутки, что на 3,1% ниже аналогичного показателя ноября 2019-го, когда он составлял 4763 локомотиво-суток.

Плановые показатели по эксплуатации парка магистральных грузовых электровозов РЖД предполагали использование в ноябре 2020 года 5275 тяг. ед. в среднем в сутки, фактический показатель составил 5199 тяг. ед в среднем в сутки (98,6% от плана).

Плановые показатели по эксплуатации парка магистральных грузовых тепловозов РЖД предполагали использование в ноябре 2020 года 1397 тяг. ед. в среднем в сутки, фактический показатель составил 1357 тяг. ед. в сутки (97,1% от плана). При этом дополнительно в резерве ЦТ находилось 77 электровозов и 151 тепловоз.

Источник: rzd-partner.ru, 15.12.2020

ПУТЬ И ПУТЕВОЕ ХОЗЯЙСТВО

«Клиентоориентированная» модернизация железнодорожной инфраструктуры DB

Несмотря на пандемию COVID-19, концерн DB инвестировал более 12 млрд евро в модернизацию своих станций и железнодорожной сети в 2020 г. Как подчеркивают в концерне, строительство было «более удобным для клиентов, чем когда-либо».

По данным DB, в 2020 г. было обновлено 620 станций, модернизировано более 1500 км пути, заменено 1500 стрелочных переводов, уложено 2,6 млн тонн балласта и отремонтировано более 100 мостов. По словам председателя Совета по инфраструктуре в концерне DB Рональда Пофалла, везде, где это было возможно, строительные работы выполнялись с учетом требований заказчика и экономии ресурсов. Более короткие сроки строительства и меньшее количество объездных путей значительно облегчили поездки пассажирам.

Для проведения работ часто использовались дополнительные строительные площадки, вспомогательные мосты или временные платформы, чтобы избежать многочисленных отклонений от расписания и остановок поездов. На станциях работа в основном велась в периоды низкой загруженности – только ночью и в выходные дни, чтобы доставить неудобства как можно меньшему количеству пассажиров.

В соответствии с Соглашением об оказании услуг и финансировании к 2030 г. концерн DB будет иметь в распоряжении 1 млрд евро только на строительные инфраструктурные проекты, ориентированные на клиента.

Источник: bahnblogstelle.net, 10.12.2020 (нем. яз.)

Продолжаются строительные работы на новой линии Вендлинген – Ульм для поездов ICE (Германия)

Концерн DB ведет строительные работы на новой линии для движения поездов ICE между Вендлингеном и Ульмом в соответствии с планом. Ввод в эксплуатацию должен произойти ровно через два года.

С конца 2022 г. поезда ICE будут курсировать между Штутгартом и Ульмом значительно быстрее, чем сейчас. Скоростной маршрут протяженностью почти 60 км будет рассчитан на максимальную скорость 250 км/ч. Основные работы по укладке насыпи уже в значительной степени завершены и проложены рельсовые пути примерно на половине всей новой линии. Также полным ходом идут работы по оснащению линии контактной сетью и напольным оборудованием.

Строительство 485-метрового моста Фильстальбрюкке пока еще не завершено, но в DB уверены, что отклонений от планов не будет. По окончании строительных работ на линии начнется пробная эксплуатация поездов.

Источник: bahnblogstelle.net, 11.12.2020 (нем. яз.)

Болгария и Турция планируют уложить второй путь на магистрали между Пловдивом и Стамбулом

На совместной встрече представителей Национального оператора инфраструктуры железных дорог Болгарии («Железопътна инфраструктура», НКЖИ) и Государственных железных дорог Турции (TCDD) стороны согласовали план создания двухпутного коридора между Пловдивом и Стамбулом, который включает модернизацию участка от болгарского города Свиленграда до турецкого погранпункта Капикуле.

В ходе встречи болгарская сторона отметила, что в настоящее время ведется проектирование второго пути на линии Пловдив – Свиленград – турецкая граница. TCDD в свою очередь представили аналогичные планы по линии, проходящей от Стамбула до границы с Болгарией, а именно Халкали – Черкезкёй – Капикуле, включая реконструкцию станции Капикуле.

Обе стороны сейчас согласовывают основные технико-экономические показатели проекта, расчетную скорость движения по обе стороны границы, а также возможный эффект для пассажирских и грузовых перевозок.

Источник: railway-publish.com, 09.12.2020

Тоннелепроходческие комплексы для строительства ВСМ HS2 доставлены из Германии в Англию

В английское графство Хартфордшир в разукomплектованном виде из Германии доставлены два тоннелепроходческих комплекса, которые в течение ближайших месяцев будут собраны и приступят к работе весной 2021 г. Их задействуют в рамках реализации проекта строительства высокоскоростной линии HS2 при проходке тоннеля Чилтерн длиной около 16 км, самого протяженного на этой ВСМ. Проходка двуствольного тоннеля на глубине 80 м будет осуществляться круглосуточно в течение 3,5 лет. Внутренний диаметр каждого тоннеля составит 9,1 м, что обеспечит достаточно пространства для сооружения аварийных проходов по обе стороны пути.

Извлекаемый грунт при проходке будут превращать в жидкую массу и в таком виде удалять из тоннеля и далее использовать при благоустройстве местной территории.

Две машины массой по 2000 т и длиной 170 м построены немецкой компанией Herrenknecht на заводе в Шванау (земля Баден-Вюртемберг) специально для условий прохождения местных грунтов, где преобладают известняк и кварцит. Транспортировку более чем 1000 узлов разобранных комплексов выполнили в течение двух месяцев более 300 отпавками.

Комплексы будут работать в автономном режиме. В дополнение к проходческим работам при движении со скоростью 15 м в день они будут производить обделку стен тоннеля бетонными сегментами. Экипаж каждого комплекса составит 17-20 работников совместного предприятия Align, в которое входят три международных инфраструктурные компании: Bouygues Travaux Publics, Sir Robert McAlpine и VolkerFitzpatrick. На поверхности бесперебойную работу комплексов поддержат около 100 чел. Персонал будет работать в смену по 12 ч с использованием масок и соблюдением социальной дистанции.

Один из комплексов получил название Cecilia в честь американского астронома Сесилии Пейн-Гапошкиной, уроженкой английского графства Бакингемшир. Второй, Florence, назван в честь стоявшей у истоков движения сестер милосердия Флоренс Найтингейл. Имена были предложены студентами, обучающимися на территории графства Бакингемшир.

Источник: news.meta.ua, 11.12.2020

В Китае открыли скоростную железную дорогу для Олимпиады

В Китае 1 декабря ввели в эксплуатацию линию Яньцин скоростной железной дороги Пекин – Чжанцзякоу, которая является ключевым транспортным объектом, строящимся к зимней Олимпиаде 2022 года в Пекине.

Скоростная железная дорога, соединяющая Пекин с городом Чжанцзякоу, была введена в эксплуатацию 30 декабря 2019 года. Новая ветка Яньцин соединяет основную железнодорожную магистраль с пекинским районом Яньцин, одной из трех зон, в которой будут проходить соревнования.

Общая протяженность линии составляет 9,33 км, расчетная скорость движения – 160 км/ч.

Источник: mintrans.news, 16.12.2020

АВТОМАТИКА, ТЕЛЕМЕХАНИКА И СВЯЗЬ, АВТОМАТИЗИРОВАННЫЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ

Две конкурирующие компании – поставщики систем ETCS будут сотрудничать для ускорения их развертывания в Европе

Широкое развертывание европейской системы управления движением поездов ERTMS/ETCS, которое является непременным условием цифровизации

железнодорожного транспорта, сдерживается по ряду причин, в том числе из-за нехватки так называемых особых модулей передачи (Specific Transmission Modules – STM). Они служат интерфейсом между бортовым оборудованием ETCS и устаревшими системами сигнализации класса В. Об этом говорится в рабочем плане координатора по ERTMS генеральной дирекции по мобильности и транспорту (DG Move) Европейской комиссии.

Существуют две стратегии внедрения ETCS в Европе: с использованием двухсистемных напольных устройств, при которой операторы инфраструктуры на всей сети сохраняют устаревшие системы класса В параллельно с новой системой ETCS, и с использованием двухсистемных бортовых устройств, при которой операторы инфраструктуры могут постепенно заменять путевые системы класса В новыми устройствами.

Нормативные документы большинства европейских стран, кроме Швейцарии и Люксембурга, требуют оснащения подвижного состава поверх ETCS устаревшими системами класса В, что делает их наличие критически важным фактором. Для решения этой проблемы компании Signalling (TSC) и CAF Signalling 4 декабря 2020 г. объявили о сотрудничестве в обеспечении бортовыми устройствами класса В. Партнеры остаются конкурирующими поставщиками систем ETCS, и их совместная работа над аппаратурой класса В, которая в обозримой перспективе подлежит ликвидации, не делает рынок менее конкурентным. Такое сотрудничество, называемое кооперативной конкуренцией, достаточно широко распространено в других отраслях экономики. Его результаты участники рассчитывают продемонстрировать на выставке InnoTrans в 2022 г.

Источник: zdmira.com, 15.12.2020

Siemens оснастит метро Бангалора первой в Индии системой беспилотного движения

Siemens Mobility совместно с индийским подразделением Siemens в сотрудничестве с корпорацией Bangalore Metro Rail (BMRCL), выполняющей функции государственного заказчика строительства метрополитена в Бангалоре, внедряют комплекс решений по автоматизации движения поездов в рамках проекта второй очереди расширения сети метро. На линии Yellow протяженностью 18,8 км Siemens Mobility установит свою систему управления движением поездов по радиоканалу CBTC, включая средства микропроцессорной централизации, устройства автоматической локомотивной сигнализации ATP и контроля, а также систему связи. Полностью

автоматизированное управление движением поездов будет способно обеспечить интервал попутного следования 90 с.

Это будет первая в Индии система СВТС с уровнем автоматизации GoA4, обеспечивающим управление поездом без машиниста на борту. Инновационная технология генерирует в реальном времени данные о местоположении поездов и их скорости, позволяет задавать скорость движения, а также учитывает постоянно меняющуюся ситуацию для сокращения времени задержки поездов при сбоях в расписании.

Население городской агломерации Бангалора – столицы индийского штата Карнатака превышает 12 млн чел. Сеть метрополитена строится поэтапно. Суточный пассажиропоток на двух линиях первой очереди протяженностью 42,3 км с 40 станциями, введенных в эксплуатацию в 2017 г., составляет около 450 тыс. чел. Проект строящейся второй очереди предусматривает прокладку 72,1 км путей, включая сооружение двух дополнительных линий. На линии Yellow будет устроено 16 станций на эстакадах. Подвижной состав для линий первой и второй очереди метрополитена поставит китайская корпорация CRRC.

Источник: zdmira.com, 14.12.2020

Компания «Лестэр ИТ» снижает стоимость интеграционных решений для платформы ИРС «Перевозки»

Компания «Лестэр ИТ», разработчик информационных систем для транспортных компаний, модернизировала информационно-расчетную систему «Перевозки» в платформу, которую могут использовать независимые разработчики при создании ИТ-решений для транспортных компаний.

В среднем на 50% снизилась стоимость популярных расширений пакета Бизнес платформы ИРС «Перевозки», связанных с взаимодействием с системой ЭТРАН: импорт данных из ЭТРАН (накладные и заявки ГУ-12), формирование и экспорт заготовок накладных на порожние вагонные отправки в ЭТРАН, подписание ЭЦП в ЭТРАН заготовок накладных на порожние вагонные отправки, экспортированных из ИРС «Перевозки». Возможность импорта информации о паспортах, пробегах, ремонтах, узлах и деталях, а также дислокации вагонов и контейнеров в формате ГВЦ включена в пакет Бизнес.

В целом платформа ИРС «Перевозки» предоставляет широкие возможности по интеграции с разными типами систем. В первую очередь, это железнодорожные системы: ЭТРАН, САО ГВЦ, АСУ ДКР (Казахстан), АСУ ВРК, АСУ ВАРЕКС, ОУ КП, системы НСИ, источники дислокации, системы

расчета тарифа и др. При интеграции с системами расчета тарифа, кроме информации непосредственно о тарифе, также обрабатываются данные о плане формирования маршрута следования, тарифных расстояниях, нормативах. Далее они используются для решения задач оперативно-финансового учета, учета и управления парком, в частности, для формирования прогноза прибытия.

Интеграция с системами бухгалтерского учета может проводиться на уровне документов и на уровне проводок. В веб-решениях на базе ИРС «Перевозки» реализована интеграция с платежными шлюзами, благодаря чему счета можно оплачивать картой.

В портфеле компании «Лестэр ИТ» есть проекты интеграции ИРС «Перевозки» с системами ERP (на базе SAP, 1С, а также самописными) и CRM. Механизмы ИРС «Перевозки» открыты для интеграции с CRM-системой в части обработки запросов клиентов. Тесная интеграция по справочникам позволяет сократить ручной труд сотрудников отделов продаж и обеспечить непрерывность учета стоимостных предложений клиентам.

В 2020 году для транспортных компаний Республики Казахстан появилась возможность интеграции с автоматизированной системой управления договорной и коммерческой работой (АСУ ДКР) казахстанского национального перевозчика АО «НК «КТЖ» и интеграция с таможенно-брокерским центром «Жибек – жолы». Интеграция с АСУ ДКР включает в себя автоматизированный импорт из АСУ ДКР отгрузочной информации об отправках, актуализацию статуса отправок при движении вагонов по Казахстану, привязку накладных к заказам клиентов и автоматический экспорт телеграмм для подтверждения оплаты тарифа. Решение по интеграции с таможенным брокером подразумевает оперативное взаимодействие в режиме АСУ-АСУ части импорта накладных СМГС, инвойсов грузов контейнеров и прочих документов таможенного оформления. Импорт производится на основании предоставленных веб-сервисов системы SIRC «Жибек – жолы» как в базу данных ИРС «Перевозки», так и в файловое хранилище.

Источник: logirus.ru, 15.12.2020

ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ И ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЕ

Электропоезд Цюрих-Мюнхен в дебютном рейсе заехал на неэлектрифицированный путь

После завершения электрификации железной дороги Мюнхен-Бухлоэ-Мемминген-Линдау (Германия) стало возможно движение электропоездов по

маршруту Цюрих-Мюнхен. 13 декабря был дан старт обновленному сервису, однако не все прошло гладко.

Известно, что первый рейс из Мюнхена прошел нормально. Однако поезд Швейцарских федеральных железных дорог (SBB), следовавший из Цюриха в Мюнхен, неожиданно прервал поездку на станции Хергац, что примерно в 10 км от Линдау. Как оказалось, электропоезд был направлен диспетчером на неэлектрифицированный путь.

«Когда машинист заметил, что его сбили с пути, он позволил поезду продолжать движение, так чтобы поезд полностью заехал на путь» – заявил представитель Deutsche Bahn в Баварии Антон Кнапп.

После инцидента швейцарский поезд Astoro пришлось вернуть на нужный путь с помощью тепловоза. Поскольку была повреждена воздушная линия электропередачи, то движение на участке пришлось временно закрыть. Пассажиров электропоезда пересадили на региональные поезда. Пока не ясно, когда новый электрифицированный маршрут будет вновь восстановлен.

Планирование, электрификация, расширение до двухпутной железной дороги между Мюнхеном и Линдау заняло 24 года. Инвестиции в проект составили 500 млн евро. Было установлено 3650 мачт, протянуты воздушные линии на 155 км, смонтированы шумозащитные экраны в населенных пунктах, сделаны изгибы для использования технологии наклона швейцарских поездов.

Источник: elektrovesti.net, 13.12.2020

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Немецкие организации призывают увеличить темпы электрификации трансграничных железнодорожных участков (Германия)

Железнодорожный альянс Германии Allianz pro Schiene и Немецкая экологическая организация Deutsche Umwelthilfe (DUH) выступают за электрификацию железнодорожных пограничных переходов с Центральной и Восточной Европой. В частности, предложение включает в себя в общей сложности пять трансграничных железнодорожных маршрутов, которые проходят из Берлина, Саксонии и Баварии в Польшу, Чехию и Австрию.

Источник: Deine Bahn. – 2020. – № 8. – S. 5 (нем. яз.)

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА

Грузовые вагоны повышенной грузоподъемности для Великобритании

Группа компаний WH Davis, Великобритания, представила модернизированные грузовые вагоны для перевозки насыпных грузов в рамках лизингового соглашения с компанией-поставщиком строительных материалов Aggregate Industries и лизинговой компанией VTG Rail UK. Предполагается, что грузоподъемность подвижного состава увеличится на 14%. К тому же благодаря использованию на поездах тележек с увеличенной осевой нагрузкой в 25 тс появится возможность сократить периодичность технического обслуживания, увеличить срок службы рельсов, а также снизить уровень шумового загрязнения и количество выбросов.

Источник: railfreight.com, 14.12.2020 (англ.яз.)

В Монголии расширяются масштабы грузоперевозок по железной дороге

В первые одиннадцать месяцев текущего года общий объем железнодорожных перевозок в Монголии по сравнению с аналогичным периодом прошлого года вырос более, чем на 7%, что в абсолютных цифрах составляет 27,5 млн т, сообщает Синьхуа с ссылкой на данные Национального статистического комитета Монголии.

Отмечается, что на эту динамику непосредственное влияние оказал рост объема экспортных перевозок, который увеличился на 1,3 млн т.

Другой важной статьёй прироста грузооборота явилось существенное увеличение транзита. Одновременно в республике отмечается уменьшение удельного веса перевозок воздушным транспортом, объем которых к прошлому году сократился почти на 58%.

Источник: regnum.ru, 10.12.2020

В следующем году представят технологию ускоренных грузовых перевозок по железным дорогам

Новую перспективную технологию ускоренных грузовых перевозок по железным дорогам на XVIII Международной конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство» представил заместитель

генерального директора – директор научного центра «Цифровые модели перевозок и технологии энергосбережения» АО «ВНИИЖТ» Михаил Мехедов.

Основными принципами технологии ускоренных перевозок груза по железным дорогам являются, во-первых, повышение уровня маршрутизации перевозок. «Мы предполагаем, что есть поезда постоянной составности, которые заранее известны грузоотправителям», – поясняет спикер. Во-вторых, погрузочно-выгрузочные операции осуществляются без отцепки вагонов и без изменения схемы формирования поезда. Схема формирования поезда подбирается исходя из номенклатуры грузов и грузопотока. И, в-третьих, следование поездов осуществляется по твердым ниткам графика. В основном это должны быть контейнерные перевозки. Используется, в том числе широкий круг специализированных контейнеров для возможности расширения номенклатуры грузов.

Технология «челночных» грузовых перевозок является перспективным решением, которое выполняет задачу создания новой технологии с высокой скоростью доставки грузов. В этой технологии есть начальные и конечные терминалы – пограничные переходы, портовые терминалы. Далее по маршруту следования каждого поезда есть так называемые опорные станции. Они имеют приемо-отправочный путь и боковую погрузочно-выгрузочную площадку. Также есть технология отвода контактной сети.

За время стоянки поезда контейнер с назначением на данную станцию снимается, сразу ставится на автомобиль, а если есть контейнер – он ставится на его место и далее следует по маршруту. На сортировочный терминал прибывают одновременно несколько контейнерных поездов, производится сортировка именно контейнеров, а не вагонов, и дальше поезда следуют уже по своему маршруту.

По словам М. Мехедова, сегодня работа над технологией уже перешла в практическую плоскость. Например, в следующем году опытный экземпляр устройства отвода контактной сети будет представлен на испытательном полигоне в Щербинке.

Перевозка груза в ускоренном грузовом поезде постоянной составности бронируется по аналогии с койко-местом в пассажирском поезде. «По аналогии с системой для пассажирских перевозок ВНИИЖТ намерен разработать ее и для грузовых перевозок. Имея смартфон, любой грузоотправитель может выкупить место и к определенному времени привезти на опорную или на начальную станцию свой груз, отправить его. И он точно будет знать, когда груз прибудет на станцию назначения. Это будет совсем другой уровень сервиса», – комментирует М. Мехедов.

Кроме того, как пилотный проект рассматривается технология «холодный экспресс». Она предполагает перевозку скоропортящихся грузов в

рефрижераторном контейнерном поезде, который следует по твердым ниткам маршрута с остановками на опорных и технических станциях. Рефрижераторный контейнерный поезд формируется из фитинговых платформ, загруженных рефрижераторными и дизель-генераторными контейнерами.

40-футовый дизель-генераторный контейнер можно перегружать с широкой колеи на узкую и с узкой на широкую. Тем самым снимается технологический барьер, позволяя осуществлять большие объемы грузов в экспортно-импортном направлении. С учетом того, что будет создана сеть так называемых опорных станций, можно от одного контейнера уже грузить в экспортном направлении в Китай или Европу и также получать импорт из Китая или Европы в размере одного контейнера на конкретную станцию. В этом видим определенное будущее.

Говоря о предпосылках внедрения электронного документооборота, М. Мехедов отмечает, что в последние годы внешняя торговля России с Китаем имеет положительную динамику и на конец прошлого года объем товарооборота между странами составил 16,2% от общего итога внешней торговли РФ со всеми странами мира. Вместе с тем наблюдается отсутствие оптимальной информационной среды взаимодействия России с Китаем, что значительно усложняет развитие внешнеэкономических отношений между странами.

Источник: rzd-partner.ru, 14.12.2020

ПГК помогла оптимизировать логистику транспортной компании на Южном Урале

Первая грузовая компания (ПГК) предложила способы повышения эффективности грузовых операций для «ТЭГ-Групп» на полигоне Южно-Уральской железной дороги (ЮУЖД). Эксперты компании провели логистический консалтинг на станции погрузки в Челябинской области, где клиент отгружает продукцию своего партнера.

Как сообщает директор Челябинского филиала Олег Марусин, сотрудничество с «ТЭГ-Групп» ведется с 2014 года. Партнер привлекает парк вагонов ПГК для перевозки молотого мрамора с предприятия в Челябинской области. У клиента возникла потребность улучшить логистику. Специалисты ПГК изучили действующую транспортную систему, выявили «узкие» места и подготовили план мероприятий по их устранению. Например, эксперты предложили изменить порядок планирования погрузки для максимально эффективного использования парка, а также модернизировать подъездные пути

предприятия. Все рекомендации в комплексе позволят компании оптимизировать работу с грузоотправителями и рациональнее использовать свои ресурсы, а также увеличить отгрузку продукции.

По результатам логистического консалтинга партнёр разрабатывает проект модернизации предприятия: анализирует полученные предложения, изучает варианты их реализации и планирует сроки внедрения мероприятий.

Клиенты ПГК могут подать заявку на логистический консалтинг онлайн в «Личном кабинете клиента». Для этого необходимо оставить обращение в соответствующем разделе сервиса – «Заявка на логистический консалтинг». Специалисты компании разработают и предоставят клиенту конкретные предложения по построению эффективной транспортной системы.

Источник: pgkweb.ru, 15.12.2020

Главный конкурент контейнеров – автомобильные перевозчики

Самый сильный конкурент для контейнерных отправок – это автомобильные перевозки, считает член совета директоров STS Logistics Владимир Дорохов.

Он рассмотрел особенности других потенциальных конкурентов контейнеров. Что касается речных перевозок, конкуренция с контейнерами здесь слабая, но зато у речников гораздо более низкая стоимость доставки. И они предоставляют возможность доставки в отдаленные территории, куда контейнер порой не может доехать даже на машине. Среди слабых сторон речных перевозок являются сезонные ограничения навигации, большой срок доставки и слабая перегрузочная способность речных портов.

В отношении морских линий В. Дорохов ставит под вопрос практически все ранее выделяемые преимущества, поскольку текущий год показал их волатильность. Сравнивая ситуацию год назад и сейчас, можно увидеть, что цена перевозки морем выросла более чем в 3 раза. В октябре индекс ERAI почти сравнялся с индексом Drewry по перевозкам из Китая в Европу – такого не было никогда, притом что морские перевозки занимают почти в 3 раза больше времени, чем наземные. Проблемы есть и в стабильности отправки – сейчас не так просто найти свободный контейнер. Однако в отношении межконтинентальных перевозок спорить с морскими линиями бесполезно.

Повагонные отправки также можно рассматривать в качестве конкурентных к контейнерным. Возможности доставки на любую станцию, переизбыток полувагонов и развитие сегмента крытых вагонов большой вместимости в данном случае играют на руку этому типу перевозки. Однако в

числе минусов повагонной отправки – сложности трансграничных и мультимодальных перевозок, невозможность бесшовной логистики и отсутствие практики организации ускоренных поездов.

Таким образом, подчеркивает В. Дорохов, самый серьезный конкурент контейнерам – это автомобильные перевозчики. Несмотря на то, что ОАО «РЖД» хочет как-то конкурировать с автомобилями, железной дороге самой без них не обойтись. Даже доставить груз на склад при отсутствии подъездных путей без авто просто невозможно. Отдельно стоит отметить простоту оформления документации для автоперевозок. И хотя экспедиторы помогают железной дороге нивелировать сложности оформления перевозки, они все же есть.

В пользу автомобилей говорит и возможность доставлять грузы по схеме от двери до двери без смены перевозчика. Что касается скорости, на участках 1,5–2 тыс. км авто гораздо быстрее железной дороги. Если брать дальние доставки, то здесь надежнее все-таки железная дорога. Среди минусов авто также можно выделить ограничение нагрузки на ось, карантинные ограничения для водителей и невысокую в среднем по рынку безопасность доставки.

Источник: finance.rambler.ru, 11.12.2020

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

В новом расписании движения поездов с 13 декабря 2020 года на железных дорогах Европы вводятся дополнительные поезда

Крупные европейские железнодорожные операторы объявили о переходе 13 декабря 2020 г. на новое расписание движения поездов.

Национальное общество железных дорог Бельгии (SNCB) согласно транспортному плану на 2020-23 гг. в ближайшие 3 года увеличит число пассажирских поездов на 4,7%. С 13 декабря 2020 г. появляется новый поезд Intercity (IC) между Кортрейком и Схарбеком с остановками в Аудиенарде, Зоттегеме, Дендерлеу и Брюсселе. Новые возможности для пассажиров предоставляются на маршрутах тех же поездов IC по рабочим дням, курсирующих в часы «пик» (P-train), а также в пригородном сообщении (S-train). SNCB вводит также дополнительные поезда на междугородных маршрутах выходного дня, на сети S-train и в местном сообщении (L-train). Всего в SNCB подготовили для пассажиров 50 новых предложений, в том числе в междугородном сообщении введены в обращение поезда в ранние утренние

часы и в позднее вечернее время, организованы новые маршруты между городами, а также увеличена частота движения на ряде направлений.

Испанский национальный оператор Renfe также объявил о внесении изменений в расписание движения поездов Alvia Мадрид – Кадис и AVE Гранада – Мадрид. Отправление высокоскоростного поезда Гранада – Мадрид по воскресным и праздничным дням из-за высокого спроса в дневное время переносится с 07:10 на 15:46, в будние дни поезд по-прежнему будет отправляться утром, но с небольшим смещением по времени – в 07:14.

Об увеличении размеров пассажирского движения объявили и железные дороги Германии (DB). В сообщении Берлин – Гамбург число поездов в обоих направлениях ежедневно вырастает с 46 до 60, а количество мест увеличивается дополнительно на 6 тыс. в сутки. Объемы движения на маршруте Бонн – Берлин увеличиваются с 10 до 14 поездов Intercity Express (ICE), в том числе добавляются поезда до Нойса и Мёнхенгладбаха, а также новое назначение до Эркеленца. С 18 по 27 декабря 2020 г., в рождественские каникулы, будут курсировать до 100 специальных поездов на маршрутах: Берлин – Ганновер – Кёльн; Берлин – Брауншвейг – Кассель – Франкфурт-на-Майне – Мангейм – Штутгарт; Берлин – Эрфурт – Нюрнберг – Мюнхен; Гамбург – Ганновер – Франкфурт-на-Майне – Карлсруэ и Мюнхен – Нюрнберг – Франкфурт-на-Майне.

Источник: zdmira.com, 15.12.2020

Железные дороги Австрии, Германии, Франции и Швейцарии совместно вводят новые ночные поезда с 2021 г.

В ближайшие годы существенно расширится география маршрутов ночных поездов Nightjet в Западной Европе. Железные дороги Австрии (ÖBB), Германии (DB), Франции (SNCF) и Швейцарии (SBB) договорились об открытии сообщений Nightjet на маршрутах Вена – Мюнхен – Париж и Цюрих – Кёльн – Амстердам в декабре 2021 г., Вена/Берлин – Брюссель/Париж – в декабре 2023 г. и Цюрих – Барселона – в декабре 2024 г.

Система ночных поездов Nightjet, разработанная ÖBB, непрерывно развивается и пользуется высоким спросом, охватывая с каждым годом все больше европейских городов. Она имеет политическую поддержку со стороны Евросоюза, поскольку позволяет внести заметный вклад в решение экологических проблем на континенте

Источник: railway-publish.com, 09.12.2020

Ввод в обращение бюджетных поездов Ouigo между Мадридом и Барселоной отложен до 10 мая 2021 года

Ouigo Spain, испанская дочерняя компания Национального общества железных дорог Франции (SNCF), начала продажу билетов на высокоскоростные бюджетные поезда Ouigo в сообщении между Мадридом и Барселоной. Их запуск намечен на 10 мая 2021 г., т.е. почти на два месяца позже ранее намеченного срока.

Дата смещена в соответствии со сроком окончания чрезвычайного положения, объявленного испанским правительством в связи с пандемией коронавируса. Однако, по информации Ouigo Spain, и этот день может быть отодвинут на более поздние сроки в зависимости от наличия на тот момент ограничений на поездки в Мадриде, а также в автономных сообществах Арагон и Каталония.

Изначально планировалось ввести в ежедневное обращение между Мадридом и Барселоной 10 поездов с продолжительностью поездки 2 ч 30 мин., для некоторых из них предусмотрены остановки в Сарагосе и Таррагоне.

Ouigo Spain намерена использовать для перевозок высокоскоростные двухэтажные поезда TGV Euroduplex, которые сейчас переоборудуют для условий эксплуатации на железных дорогах Испании. В поездах Ouigo испанской версии будет 1018 мест против 1268 во Франции. Кроме того, в состав поездов будет включен вагон с баром. Стоимость билетов на поезда Ouigo сообщением Мадрид – Барселона в период с 10 мая по 11 декабря 2021 г. составит 9 евро для взрослых, для детей она варьируется, начиная с 5 евро, а те, кому нет еще и 3 лет, смогут ехать бесплатно. Выбрав опцию Ouigo Plus дополнительно за 9 евро, пассажиры смогут воспользоваться правом выбора места, зарезервировать негабаритное место большего размера и дополнительное место для багажа, а также получить доступ к развлекательной платформе Ouigo Fun. Можно забронировать и так называемый гибкий билет с возможностью его обмена за 7 евро за 30 мин. перед отправлением поезда.

В дальнейшем поезда Ouigo в Испании будут постепенно, по мере их оснащения бортовой аппаратурой автоматической локомотивной сигнализации LZB, вводиться в обращение и на других линиях, в том числе между Мадридом, Валенсией и Аликанте, а позже – между Мадридом, Севильей и Малагой.

Источник: zdmira.com, 11.12.2020

Промышленный запуск проекта «Путешествуй без COVID-19» возможен в ближайшее время

Евразийский банк развития рассчитывает, что нормативная база для промышленного запуска проекта «Путешествуй без COVID-19» будет готова в кратчайшие сроки, и его можно будет масштабировать на большее число стран. Об этом сообщил заместитель председателя Правления ЕАБР Тигран Саркисян.

По его словам, в этом вопросе оказывается сильная поддержка российского правительства и правительства Армении и Белоруссии, которые во время пилота сотрудничали с фондом «Цифровые инициативы» Евразийского банка развития.

Т. Саркисян также сообщил, что пилот проекта «Путешествуй без COVID-19» прошел успешно, и сейчас идет работа над тем, чтобы масштабировать этот продукт на большее число стран. Необходимо обеспечить интероперабельность нашего продукта с продуктами других стран, чтобы граждане могли бы спокойно пересекать с этим приложением границы Европейского союза, а также КНР.

Ранее президент РФ Владимир Путин, выступая на заседании Высшего Евразийского экономического совета, отметил, что специальное мобильное приложение может быть создано для упрощения формальностей при пересечении границ между странами Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Российский лидер указал, что в рамках ЕАЭС уже осуществляются крупные цифровые проекты, в том числе в сфере транспорта, промышленности, рынка труда. Продвижением цифровых инициатив занимается Евразийский банк развития.

Проект «Путешествуй без COVID-19» – это прообраз медицинского паспорта ЕАЭС, когда информация о статусе тестирования (насколько тест свежий, в какой лаборатории сделан) содержится непосредственно в мобильном приложении, в котором генерируется специальный QR-код. Чтобы передвигаться между странами ЕАЭС, код должен быть зеленый. Таким образом, будет реализована идея свободного передвижения между странами ЕАЭС в условиях пандемии с учетом всех ковидных предосторожностей.

Источник: eabr.org, 14.12.2020

ОАО «РЖД» в графике движения на 2020-2021 годы увеличило количество скорых и скоростных поездов

ОАО «РЖД» в графике движения на 2020-2021 гг. увеличило количество скорых и скоростных пассажирских поездов, новое расписание вступило в силу

13 декабря 00:00 по московскому времени.

Новый график движения пассажирских поездов вводят ежегодно во второе воскресенье декабря. Несмотря на сложную эпидемическую обстановку, холдинг в новом расписании сохраняет регулярные маршруты, обеспечивая стабильное транспортное сообщение между регионами России.

Количество пассажирских поездов дальнего следования в новом расписании увеличивается на 2,2% (до 596 пар ежедневно). Дневные поезда выйдут на 49 маршрутов (годом ранее было 45 маршрутов), двухэтажные – на 15 маршрутов (в прошлом году – 13 маршрутов). Количество скорых и скоростных поездов увеличится на 6%, до 401, и составит почти 66,3% от общего числа.

Изменения коснулись и пригорода – количество пар поездов увеличилось на 3%, до 4032 пар. Из них 488 пар будут сформированы составами «Ласточка» (ранее было 434 пары), в том числе 282 пары – на Московской железной дороге, 124 пары – на Октябрьской железной дороге, 23 пары – на Свердловской железной дороге, 33 пары – на Калининградской железной дороге, 24 пары – на Северо-Кавказской железной дороге и 2 пары – на Южно-Уральской железной дороге.

РЖД, учитывая спрос пассажиров на поездки, добавили в график 27 пар новых поездов и отменили 14 пар ранее курсировавших, предусмотрено и продление существующих маршрутов. Это позволит пассажирам выбрать новые удобные варианты поездок.

Международные пассажирские перевозки смогут осуществляться при условии открытия границ в прямом и транзитном сообщениях в 11 стран Европы и Азии, включая Германию, Францию, Польшу, Австрию, Чехию, Италию, Финляндию, Китай, по 15 международным маршрутам, сообщили в РЖД. Кроме того, в 11 стран СНГ и Балтии, включая Белоруссию, Украину, Молдову, Казахстан, Литву, Эстонию.

При этом, несмотря на ограничение международного сообщения, РЖД проработали с Белорусской железной дорогой вопрос о назначении двух пар новых скоростных электропоездов «Ласточка» Москва – Минск в пятивагонном исполнении. Запуск «Ласточек» станет возможен сразу после возобновления курсирования международных пассажирских поездов в сообщении с Белоруссией.

Источник: tass.ru, 13.12.2020

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Реконструкция вокзала и прилегающих территорий в Бюрштадте (Германия)

В Бюрштадте две железнодорожные линии пересекаются на двух уровнях. С целью создания безбарьерной среды модернизируются пассажирские станции Birstadt oben (верхняя) и Birstadt unten (нижняя), а также будет реконструирована вся территория вокруг вокзала. В заметке рассказывается о проекте, который реализуется совместно с городскими властями и многочисленными партнерами.

Источник: Deine Bahn. – 2020. – № 8. – S. 46-49 (нем. яз.)

Ситуация на железнодорожных вокзалах и в поездах в период эпидемии коронавируса (Германия)

В статье представлено мнение руководителей разного уровня подразделений DB Station & Service AG и DB Fernverkehr AG железных дорог Германии о текущей ситуации на вокзалах, концепциях гигиены в связи с пандемией COVID-19, а также принятых мерах на пассажирских станциях и в поездах по предотвращению распространения коронавируса.

Почетный председатель Союза пассажиров немецких железных дорог PRO BAHN сообщает об опыте поездки во время кризиса, связанного с пандемией коронавируса.

Источник: Deine Bahn. – 2020. – № 8. – S. 16-20 (нем. яз.)

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Британская национальная комиссия по инфраструктуре опубликовала отчет по оценке потребностей железнодорожного транспорта

Британская национальная комиссия по инфраструктуре опубликовала отчет, посвященный оценке потребностей железнодорожного транспорта. В документе, созданном согласно поручению премьер-министра Бориса Джонсона, представлен подобный анализ предложений по оптимизации

проектов и инициатив, которые планируется реализовать в Северной Англии и регионе Мидлендс. Среди них – программа Northern Powerhouse Rail, программа Midlands Engine Rail и проект HS2, фаза 2b.

В анализе используется специальная методология, направленная на оценку влияния того или иного проекта на окружающую среду, повышение качества перевозочного процесса, эффективность транспортного сообщения, развитие городов и т.п. В отчете также описываются инициативы, ориентированные на развитие межрегиональных и междугородных пассажирских перевозок.

Источник: railjournal.com, 15.12.2020 (англ. яз.)

В ЕС хотят заменить короткие авиарейсы ночными поездами

В Европе в рамках «года железной дороги» авиаперелеты на коротких маршрутах планируют заменить ночным железнодорожным сообщением, сообщил, министр транспорта Германии Андреас Шойер.

Конечной целью проекта является замена железнодорожным сообщением авиационного на коротких маршрутах, соединяющих города внутри Европы в рамках глобальной стратегии ЕС по снижению экологического следа.

«Железнодорожное сообщение может быть убедительной альтернативой в Европе. Это долгосрочная программа по соединению главных городов Европы в единую сеть», – заявил Шойер.

Четыре крупнейших европейских железнодорожных компании – германская DB, австрийская ÖBB, швейцарская SBB и французская SNCF договорились о совместном развитии проекта Nightjet – ночных поездов, которые будут связывать сообщением 24 города Европы. Целевой аудиторией проекта является «экологически-ориентированные молодые авиапассажиры», и цель – увеличить пассажиропоток с 1,4 млн до 3 млн человек.

Министр транспорта Австрии Леонора Гевесслер выразила уверенность, что единая европейская железнодорожная сеть – это реальность завтрашнего дня. «Ночные поезда проявят свой потенциал по сравнению с самолетами. Это более экологичная опция. Мы очевидно видим политическую задачу в том, чтобы ночные поезда стали альтернативой ближнемагистральным рейсам», – сказала она.

Только в Австрии на эту задачу выделяют 500 млн евро в ближайшие несколько лет, несмотря на ряд операционных сложностей, связанных с пересечением государственных границ.

Источник: mintrans.news, 15.12.2020

Европейская комиссия представила новую стратегию Sustainable and Smart Mobility

Европейская комиссия обнародовала стратегию природосберегающей и интеллектуальной мобильности Sustainable and Smart Mobility и план с 82 инициативами, которые в ближайшие 4 года будут определять работу этой организации в области всех видов транспорта. Поставлены задачи по внедрению цифровых технологий, снижению нагрузки на экологию в соответствии с инициативой European Green Deal и усилению устойчивости всех видов транспорта в кризисных ситуациях.

В стратегии намечены следующие целевые ориентиры.

К 2030 году – удвоение объема перевозок высокоскоростными поездами; выполнение поездок на расстояния до 500 км средствами общественного транспорта с нейтральным уровнем эмиссии углекислого газа; распространение технологий беспилотного управления транспортными средствами; увеличение парка автомобилей с нейтральными выбросами до 30 млн ед.; обслуживание 100 европейских городов климатически нейтральным транспортом; готовность к выходу на рынок морских судов с нейтральным уровнем выбросов.

К 2035 году – готовность к выходу на рынок самолетов с нейтральным уровнем выбросов.

К 2050 году – удвоение объема грузовых железнодорожных перевозок; создание мультимодальной трансъевропейской сети TEN-T, связанной с высокоскоростными железными дорогами; переход на всех видах транспорта к подвижному составу с нейтральным уровнем выбросов; создание соответствующей инфраструктуры, включая воздушные и морские порты.

Решение поставленных задач должно выполняться с привлечением ресурсов частного сектора экономики в дополнение к государственным источникам.

Источник: zdmira.com, 10.12.2020

В Финляндии созданы две компании, ответственные за реализацию крупных железнодорожных проектов в стране

В Финляндии созданы две проектные компании – One Hour Train (Turun Tunnin Juna) и Finnish Rail (Suomi-rata), которые возьмут на себя контроль за реализацией соответственно двух проектов – ВСМ Хельсинки – Турку и линии между Хельсинки и Тампере через аэропорт Хельсинки-Вантаа. Доля правительства Финляндии в каждой из компаний составляет 51%.

К переговорам с местными органами управления и заинтересованными

общественными организациями в рамках подготовительной работы по созданию двух компаний министерство транспорта и связи страны приступило еще в сентябре 2019 года.

В Министерстве считают создание таких компаний важным шагом в продвижении двух основных железнодорожных проектов и получении финансовой поддержки от Евросоюза.

В компании Suomi-rata 49% акций принадлежит Finavia и муниципалитетам городов Хельсинки, Тампере, Вантаа, Хямеэнлинна, Янаккала, Рийхимяки, Лахти, Акаа, Йювяскюля, Оулу, Пори, Сейняйоки, Вааса, Кангасала, Нокиа, Оривеси, Пирккала, Юлъярви, Коккола и Паркано. Совет директоров компании состоит из девяти членов.

Что касается компании One Hour Train, то 49% ее акций принадлежит администрациям городов Турку, Эспоо, Хельсинки, Сало, Лохья, Вихти и Киркконумми. Совет директоров компании включает 13 членов.

Источник: zdmira.com, 10.12.2020

Китай планирует построить в трех ключевых регионах 10 тыс. км новых линий

Национальная комиссия по развитию и реформам (NDRC) обнародовала планы по строительству в ближайшие 5 лет 10 тыс. км междугородных и городских железных дорог в трех регионах страны – Пекин-Тяньцзинь-Хэбэй, Дельта Янцзы и Район Большого залива Гуандун-Гонконг-Макао. В первые 3 года предстоит соорудить 6 тыс. км новых линий по уже подготовленным проектам междугородных и внутригородских линий. К 2025 г. сеть региональных и городских железных дорог свяжет агломерации поездками продолжительностью 1-2 ч, а внутри агломераций появится сеть пригородных маршрутов с длительностью поездок до 1 ч.

В регионе Пекин-Тяньцзинь-Хэбэй проживает около 120 млн чел. Регион Дельта Янцзы включает такие города, как Шанхай, Хэбэй, Нанкин, Ханчжоу и Нинбо с населением более чем 125 млн чел. Район Большого залива Гуандун-Гонконг-Макао на юге страны объединяет территории в дельте реки Жемчужной и девять крупных городов, включая Шэньчжэнь, Дунгуань, Гуанчжоу, Фошань, Чжуншань и Чжаоцин. В этом южном регионе проживает 72 млн чел.

В решении NDRC отмечается необходимость разработки стандартов строительства современных междугородных железных дорог, усиления контроля на этапах планирования, проектирования и строительства городских

линий с учетом планов развития городов. Для этого важно углубить координацию деятельности корпорации China Railway и местных властей.

Источник: zdmira.com, 15.12.2020

В Укрзализныце заговорили об ускорении процесса реформ

Реформирование железнодорожной отрасли Украины должно быть ускоренное и выполнено с учетом национального законодательства и европейских стандартов, заявил член правления АО «Укрзализныця» Франтишек Буреш.

По его словам, европейские стандарты требуют, чтобы на железнодорожном рынке существовала независимая инфраструктурная вертикаль под государственным контролем, на которой благодаря прозрачным тарифам должны работать перевозчики любой формы собственности. Такие правила позволят улучшить и демонополизировать рынок, что, со своей стороны, позволит развиваться частным перевозчикам и экономике страны. Буреш отметил, что железнодорожные перевозки в Украине должны быть полностью либерализованы. Этому может поспособствовать принятие в новой редакции закона «О железнодорожном транспорте».

Ранее председатель правления АО «Укрзализныця» Владимир Жмак заявлял, что к концу следующего года Укрзализныця планирует завершить переподчинение подразделений и выделить четыре вертикали будущего холдинга: грузовую, пассажирскую, производственную и инфраструктурную.

Источник: ukrinform.ua, 08.12.2020

Трутнев поручил сопоставить стоимость модернизации БАМа и Транссиба с прибылью бюджетов

Полномочный представитель президента РФ в Дальневосточном федеральном округе, вице-премьер Юрий Трутнев поручил сопоставить стоимость модернизации Байкало-Амурской (БАМ) и Транссибирской железнодорожных магистралей с прибылью от тарифных перевозок и поступлениями в бюджеты, сообщила пресс-служба аппарата полпреда президента РФ в ДФО.

Юрий Трутнев дал поручение Минтрансу России, ОАО «РЖД», Минэнерго России, Минвостокразвития России в кратчайшие сроки сопоставить стоимость модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской

железнодорожных магистралей в части расширения их пропускной способности с прибылью от тарифных перевозок и поступления в бюджеты всех уровней, которая возникает в результате реализации инвестиционных проектов, под которые создаются новые пропускные способности.

По словам Ю. Трутнева, развитие провозных мощностей нужно связать с ростом объема перевозок предприятий.

«Сейчас провозные мощности БАМа и Транссиба не обеспечивают вывоз грузов, это приводит к тому, что простаивает построенный в Ванино порт, «Колмар» в Якутии отгружает уголь в значительно меньшем количестве, чем мог бы это сделать, обеспечивая нормальную рентабельность проекта. Начала подниматься компания «Эльгауголь». Перевозки грузов с территории Дальнего Востока рентабельны, они приносят прибыль, генерируют финансовый поток, их можно обчитать как отдельное направление, обчитать рентабельность этой работы. Привлекая новые инвестиции, мы помогаем инвесторам построить инфраструктуру. А в этом случае должна развиваться системная инфраструктура и мы должны точно так же помогать ее строить», – приводятся слова вице-преьера.

Модернизация Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей входит в долгосрочную программу развития РЖД до 2025 г., которую правительство РФ утвердило в марте 2019 г. Среди ее основных задач – повышение транспортной мобильности, расширение сети высокоскоростных магистралей, развитие скоростного движения и инфраструктуры, обновление парка подвижного состава.

Президент РФ Владимир Путин 8 декабря на совещании о параметрах финансового плана и инвестиционной программы РЖД заявил о планах значительного роста инвестиций в развитие так называемого Восточного полигона – БАМа и Транссиба.

Источник: rzd-partner.ru, 11.12.2020

Рынку необходимо сместить ориентацию с экспортных перевозок на внутрироссийские

В рамках XVIII Международной онлайн-конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство» президент Центра экономики инфраструктуры Владимир Косой заявил о необходимости сместить ориентацию с экспортных перевозок на внутрироссийские, но это потребует пересмотра технологий работы на сети РЖД.

Он заметил, что сейчас особенно важно учитывать внешние факторы,

которые будут воздействовать на ДПР ОАО «РЖД». При этом, если мы говорим о серьезных капиталовложениях в линейную и портовую инфраструктуру, горизонт планирования должен быть рассчитан минимум до 2035 г. «В таком разрезе нас в любом случае ожидает ситуация, что не будет роста грузопотока, выраженного в тоннах. Он останется примерно на том уровне, что и сейчас, либо сократится. Это небольшая проблема для коллег, занимающихся перевозками, поскольку будет меняться инфраструктура и технология перевозок», – рассказал В. Косой.

Он подчеркнул, что в течение 15 лет грузовая база существенно изменится. «В основе перевозок у нас сегодня лежит уголь, и в этой части в среднесрочном прогнозе у нас все выглядит позитивно: в 2025 году уголь еще будет расти, и прилично, особенно на Восточном полигоне. Но за пределами этого периода уголь начнет уходить», – пояснил эксперт. Эта тенденция, заметил он, может усилиться, в том числе в связи с приходом демократов к власти в США, что может усилить ориентацию на экологическую повестку, а соответственно, и сократить потребление угля в мире.

К тому же В. Косой отметил, что в ближайшие пять лет будет расти объем перевозок между субъектами РФ. И в этом плане важно учитывать развитие инфраструктуры для внутренних контейнерных перевозок. Тот же контейнерный транзит будет развиваться, только если мы будем вкладываться в технологии перевозки. Если контейнеры будут использоваться только для транзита или экспорта, роста не будет. Они должны быть вовлечены во внутренние перевозки, чтобы в стране было много транспортно-логистических центров, ориентированных на контейнеры. И задачей уже будет совмещение инфраструктуры для внутренних и внешних перевозок.

Источник: rzd-partner.ru, 10.12.2020

Железнодорожные операторы выступили за допуск частных локомотивов на пути общего назначения

Владельцы крупных железнодорожных операторов на совещании у первого вице-премьера РФ Андрея Белоусова предложили предоставить им право использовать локомотивы для перевозки грузов на путях общего пользования – для снижения дефицита инвестиционной программы Российских железных дорог (РЖД).

На данный момент такой возможностью обладают только РЖД. Монополия ежегодно тратит от 50 до 150 млрд руб. на закупку локомотивов для перевозки грузов.

Предложение на совещании озвучили владелец Первой грузовой компании Владимир Лисин и представитель «Трансойла». «Мы считаем целесообразным привлечение частных инвестиций в обновление парка тягового состава», – заявил представитель НЛМК (также принадлежит Лисину). При этом компания предлагает допустить использование частных локомотивов на путях РЖД только на немассовых маршрутах, где нет узких мест железнодорожной инфраструктуры. Представители Белоусова и «Трансойла» отказались от комментариев.

Операторы уже давно просят РЖД предоставить им право эксплуатировать локомотивы на путях общего пользования. У ряда операторов (у «Трансойла», «НефтеТрансСервиса», «БалтТрансСервиса») собственный парк магистральных локомотивов есть, но они могут эксплуатировать его только на ограниченных направлениях.

Но РЖД выступали против допуска частных компаний на рынок локомотивной тяги, считая, что они заберут себе высокодоходные грузы и выгодные направления. 10 декабря представитель РЖД заявил, что «либерализация тяги (предоставление прав на эксплуатацию локомотивов частным компаниям) неизбежно приведет к снижению эффективности железнодорожного транспорта и создаст дополнительную непроизводительную нагрузку на пропускную способность инфраструктуры, а в конечном итоге приведет к удорожанию перевозки для потребителей услуги».

Согласно финансовому плану РЖД, в 2021-2025 гг. при объеме инвестпрограммы в 4,04 трлн руб. дефицит средств составит 1,19 трлн руб. Часть дефицита предлагается погасить за счет роста долговой нагрузки, а также отказаться от выплаты дивидендов, благодаря чему образуются дополнительные 154 млрд руб. Проект финплана допускает выплату дивидендов по обыкновенным акциям в 2022 и 2023 гг. в объеме 74 млрд и 80,3 млрд руб. соответственно, а в 2021, 2024 и 2025 гг. выплаты дивидендов не будет.

Источник: rzd-partner.ru, 11.12.2020

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Железнодорожная отрасль и федеральное правительство представили железнодорожный пакт (Германия)

В конце июня представители Федерального министерства транспорта, Deutsche Bahn и отраслевых ассоциаций опубликовали «Стратегию развития

железнодорожного транспорта» (Masterplan Schienenverkehr). Комплекс мероприятий был предложен объединением «Zukunftsbündnis Schiene», созданным в 2018 г. Эксперты компаний железнодорожной отрасли, науки, политики, органов власти и профсоюзов в шести рабочих группах объединения разработали ряд предложений по обеспечению конкурентоспособности и устойчивости железнодорожного сектора. В статье представлены основные направления, предусмотренные железнодорожным пактом. Отмечен положительный отклик в отрасли, полученный на его обнародование.

Источник: Deine Bahn. – 2020. – № 8. – S. 4 (нем. яз.)

О реорганизации DB Station & Service (Германия)

Обширный процесс трансформации DB Station&Service AG, подразделения концерна Deutsche Bahn по управлению железнодорожными вокзалами и станциями, завершился весной 2020 г. Цель внедренных изменений: надежные процессы и мощная организация, постоянно ориентированная на клиента.

В статье представлено интервью с руководителем DB Station&Service AG Свенном Хантелем об основной идее, принципах и опыте этой трансформации.

Источник: Deine Bahn. – 2020. – № 8. – S. 14-15 (нем. яз.)

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

ЕС выделит странам Балтии 182 млн евро под проект Rail Baltica

Проект железной дороги европейской колеи Rail Baltica, реализуемый тремя странами Балтии, получил 214 млн евро финансирования, в том числе 182 млн евро – от ЕС, сообщила пресс-служба совместного предприятия координатора проекта в странах Балтии RB Rail.

Исполнительное агентство по инновациям и сетям (INEA) и RB Rail подписали два дополнительных перекрестных грантовых соглашения о финансировании для Rail Baltica. Общий бюджет составляет 214,3 млн евро, из которых максимальная сумма взноса фонда Connecting Europe Facility (CEF) составит 182,2 млн евро, или 85%. Остальные 15% будут профинансированы правительствами стран Балтии.

По словам председатель правления RB Rail, дополнительное

финансирование от ЕС позволит продолжить строительные работы на основных пассажирских терминалах в Эстонии и Латвии, обеспечить строительство участка магистрали от Каунаса до литовско-латвийской границы. Кроме того, финансирование будет направлено на развитие ключевых железнодорожных подсистем, проектирование региональных станций и объектов обслуживания инфраструктуры для всех трех стран.

Вместе с ранее подписанными соглашениями проект Rail Baltica уже получил около 1,12 млрд евро из фондов ЕС и от государств.

Проект скоростной железнодорожной магистрали Rail Baltica стоимостью 5,8 млрд евро предполагает, что дорога европейского стандарта (1435 мм) соединит Таллин, Ригу, Каунас, Варшаву и Берлин. Это крупнейший инфраструктурный проект стран Балтии.

Вместе с тем, Европейская счетная палата (ЕСП) пришла к выводу, что проект Rail Baltica за короткий срок подорожал более чем на 20%. Как заявил в июне этого года на заседании комиссий Европарламента представитель ЕСП Люк Тоэнс, реальные затраты на реализацию проекта составят 7 млрд евро.

Источник: railjournal.com, 14.12.2020 (англ. яз.)

Президент Бразилии наложил вето на компенсацию операторам общественного транспорта

Президент Бразилии г-н Жаир Болсонару наложил вето на законопроект, одобренный национальным конгрессом, который должен был предоставить 4 млрд реалов (794,6 млн долл. США) в качестве компенсации операторам общественного транспорта. Президент заявил, что этот закон неконституционен и противоречит общественным интересам.

Финансирование могло быть предоставлено штатам (30%) и муниципалитетам с населением более 200 тыс. человек (70%) и предоставлено операторам поэтапно для поддержки операторов во время пандемии COVID-19.

Вето может быть отменено конгрессом и сенатом. В соответствии с предложением, одобренным конгрессом и сенатом, операторы должны будут соответствовать ряду требований, чтобы претендовать на поддержку, в том числе пройти пересмотр коллективных контрактов на обслуживание пассажиров до 31 декабря 2021 г. и взять на себя обязательства по сокращению вредных выбросов.

Финансирование должно было поступить из валютного резервного фонда (FRM), который оценивался в 8,6 млрд реалов, но был прекращен в результате временной меры, санкционированной президентом Болсонару в июне.

Операторам, получившим финансирование, не будет разрешено повышать стоимость проезда во время чрезвычайной ситуации во время пандемии коронавируса.

Бразильская национальная ассоциация операторов пассажирских железных дорог (ANPTrilhos) заявила, что «возмущена» сообщением, которое, по ее словам, затронет миллионы бразильцев, пользующихся услугами общественного транспорта.

В ноябре ассоциация ANPTrilhos объявила, что операторы метро, городского и легкорельсового транспорта по всей стране ожидают к концу года общие потери в размере 7,4 млрд реалов, при этом количество пассажиров упадет на 30% по сравнению с 2019 г.

Ассоциация также указала на другие сектора, такие как гражданская авиация и электроэнергетика, которые быстро получили пакет услуг по финансовой поддержке.

Источник: railjournal.com, 11.12.2020 (англ. яз.)

Эксперты назвали российские компании с наиболее эффективными инвестициями

Производитель сжиженного природного газа (СПГ) НОВАТЭК признан компанией с самыми эффективными инвестициями в России, следует из нового рейтинга кредитно-рейтингового агентства НКР (входит в группу РБК). Второе место заняла госмонополия РЖД, а третье – «Северсталь».

Рейтинг, построенный на нескольких метриках из публичной консолидированной отчетности компаний, составлен впервые. Он основан на данных за докризисный 2019 г. В НКР признают, что пандемия коронавируса привела к массовому пересмотру инвестиционных планов и «нестандартный во всех отношениях 2020 год требует отдельного анализа, в том числе инвестиционной активности компаний». Партнером НКР по проекту выступило Агентство социального анализа и прогнозирования (АСАП).

Лидером рейтинга стала частная компания (НОВАТЭК), и в целом частный бизнес предсказуемо опередил государственные структуры с точки зрения эффективности инвестиций. НОВАТЭК – крупнейший производитель СПГ в России, страна заняла четвертое место в мире по объему экспорта СПГ по итогам 2019 г. Основными владельцами компании являются миллиардеры Леонид Михельсон и Геннадий Тимченко, 19% принадлежит французской Total. НОВАТЭКу помогают крупные налоговые льготы по проекту «Ямал СПГ».

Занимающая вторую строчку рейтинга госмонополия РЖД в последние годы увеличила эффективность своего бизнеса, в частности отказавшись от госсубсидий на покрытие убытков. Однако корпорация по-прежнему рассчитывает на господдержку в отношении инвестиционных проектов (модернизация БАМа и Транссиба, развитие Центрального транспортного узла, создание Северного широтного хода).

Как составлялся рейтинг

НКР присвоило каждой компании итоговый балл, рассчитанный исходя из пяти параметров: совокупные инвестиционные расходы за год (абсолютный размер, включая чистую покупку новых бизнесов), соотношение совокупных инвестиционных расходов и денежного потока от финансовой и операционной деятельности, отношение инвестиций в основные средства и нематериальные активы к величине внеоборотных активов, отношение инвестиций в основные средства и нематериальные активы к начисленной за год амортизации, рентабельность активов по операционной прибыли. Оценки каждого из этих факторов принимают непрерывные значения от 0 до 100 и рассчитываются по определенному алгоритму перевода фактических показателей в баллы.

Источник: rbc.ru, 14.12.2020

ТМХ и ОВК подписали соглашение о сотрудничестве в Африке

Представительство группы компаний ТМХ в Африке – ТМН Africa и Объединенная вагонная компания (ОВК) подписали рамочное соглашение о промышленном сотрудничестве на территории африканского континента. Об этом сообщили в Дирекции по внешним связям и корпоративным коммуникациям Трансмашхолдинга (ТМХ).

Согласно договору, стороны совместно займутся производством и поставкой узкоколейного грузового подвижного состава для нужд африканских потребителей. ОВК получит возможность размещать заказы на мощностях ТМН Africa на выгодных условиях.

Исполнением заказов займется производственная площадка ТМН Africa, расположенная в городе Боксбург провинции Гаутенг недалеко от Йоханнесбурга. Спектр описанных соглашением работ включает в себя производство, сборку и обслуживание грузовых вагонов и их компонентов. Специализацией предприятия со 100-летней историей является производство, обслуживание и модернизация подвижного состава для узкоколейных железных дорог.

По словам директора по продажам ОВК Ивана Михалевича, Африка –

этот тот рынок, на котором наш опыт послужит основной для взаимовыгодного сотрудничества. ТМХ – прекрасный партнер для того, чтобы увеличить наше присутствие на африканском континенте, а также оптимизировать поставки продукции с помощью локализации сборки, а также технического обслуживания уже находящихся в эксплуатации вагонов.

Источник: uniwagon.com, 08.12.2020

РЖД ввели 10-летние скидки на перевозки нефтяных грузов

Правление РЖД приняло решение об установлении понижающих коэффициентов к тарифам на перевозки ряда нефтяных грузов на долгосрочный период. Об этом сообщил перевозчик.

Компания впервые максимально использовала свое право на принятие долгосрочного решения, установив скидки на 10-летний срок под обеспечение гарантированных объемов перевозок.

Скидка при перевозках нефтепродуктов со станций, обслуживающих Саратовский НПЗ, составит 19%, Уфимскую группу НПЗ – 14,8%, Самарскую группу НПЗ – 10,9%.

Кроме того, устанавливается скидка в размере 38% на экспортные перевозки дизельного топлива со станций отгрузки Самарской и Уфимской групп НПЗ. Дисконт будет распространяться на объемы перевозок, превышающие общие установленные гарантийные обязательства, и не будет суммироваться с базовой скидкой.

Кроме того, для учета волатильности рынков сбыта нефтяных грузов РЖД проработали механизм толеранса (предельно допустимого отклонения в объеме предъявления груза от гарантийных обязательств), используемого в течение всего периода действия скидки.

Толеранс в размере 10% будет рассчитываться от годового гарантированного объема перевозок и не может быть превышен в течение всего 10-летнего периода действия договора. Если по итогам года объем перевозок будет не выполнен в пределах толеранса, то он должен быть выполнен в последующие периоды до окончания действия скидки.

Источник: finam.ru, 15.12.2020

Поучастковые тарифы создадут риски для грузовладельцев

Идея ОАО «РЖД» отказаться от среднесетевого принципа

тарифообразования несет в себе значительные риски для клиентов. Откуда берутся такие риски, рассказал в рамках XVIII Международной онлайн-конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство» эксперт Института экономики и регулирования инфраструктурных отраслей НИУ ВШЭ, доцент кафедры «Экономика, финансы и управление на транспорте» РОАТ РУТ (МИИТ) Фарид Хусаинов.

Идея внедрения поучастковой системы тарифообразования РЖД сама по себе не нова. Она уже ранее выдвигалась учеными, но была отложена в долгий ящик. Такая система чревата неравенством в предоставлении услуг грузоотправителям. Ведь цена доставки меняется в зависимости от маршрута. Это объясняет, почему в основу Прейскуранта № 10-01 положен среднесетевой принцип тарифообразования.

Источник: rzd-partner.ru, 11.12.2020

В РЖД вводят новые методы расчета затрат

В ОАО «РЖД» внедряют укрупненную схему расчета расходных ставок, сообщила в рамках XVIII Международной конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство» заместитель директора по науке Института экономики и финансов РУТ (МИИТ) Ольга Ефимова.

Специалистами НЦ «Экономика» подготовлены и согласованы со всеми причастными подразделениями ОАО «РЖД» новые Методические рекомендации по формированию расходных ставок для ОАО «РЖД» и его филиалов.

Методические преобразования определения расходов и измерителей для расчета единичных и укрупненных расходных ставок по видам движения. В частности, был расширен перечень единичных расходных ставок, связанных с работой локомотивов, с учетом различий парков (эксплуатируемого и рабочего) и секционности используемого подвижного состава. Существенно пересмотрены и многие другие положения традиционной технологии расчетов затрат РЖД.

Источник: rzd-partner.ru, 11.12.2020

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

В России на Новый год стартует железнодорожный круиз по системе «все включено»

Пандемия и ужесточения антиковидных мер – не повод отказываться от новогоднего путешествия. Можно отправиться в железнодорожный круиз по системе «все включено», куда уже входят проезд, проживание, питание, развлекательная и экскурсионная программы.

Все эти удовольствия и активности ждут туристов в новом туре «Величие Севера», который специально к Новому году разработал туроператор «РЖД Тур» (входит в структуру холдинга «РЖД»).

Туристический поезд пройдет по кольцевому маршруту Москва – Рускеала – Архангельск – Великий Устюг – Москва. Всего в новогодние каникулы запланировано два железнодорожных круиза по Русскому Северу: с отправлением 1 и 5 января 2021 г.

Для тех, кто планирует более короткие поездки, есть выбор железнодорожных туров к Деду Морозу в Великий Устюг. «РЖД Тур» организует такие туры из Москвы и Санкт-Петербурга. Специальные туристические поезда повезут своих пассажиров 2 января 2021 года – с Ярославского вокзала Москвы и 3 января – с Московского вокзала Санкт-Петербурга.

Всего в сезоне 2020/21 в направлении Котласа и Великого Устюга как самостоятельно, так и во взаимодействии с партнерами «РЖД Тур» планируется назначение свыше 10 поездов в Великий Устюг и Котлас.

Кроме того, «РЖД Тур» совместно с АО «Дед Мороз» проработаны три варианта программы однодневных гарантированных сборных туров выходного дня из Москвы и Санкт-Петербурга в Великий Устюг «Сказка длиной в день», с посещением Вотчины Дед Мороза и наиболее интересных туристических объектов города. Сейчас открыты даты на все выходные декабря.

А с 9 января 2021 г. действует предложение по двухдневной программе с одной ночевкой в Великом Устюге «В краю сосен и берез ожидает Вас Дед Мороз».

В стоимость включено транспортно-экскурсионное обслуживание, в том числе входные билеты на туристические объекты, и питание по программе. Билеты на рекомендованный регулярный поезд туристы смогут купить самостоятельно или с помощью менеджеров «РЖД Тур».

Бесплатный проезд для льготников Подмосковья продлили до 2024 года

Депутаты Мособлдумы приняли решение о продлении бесплатного проезда на железнодорожном транспорте Московского региона и общественном транспорте города Москвы для отдельных категорий граждан до 1 января 2024 года.

«Вносятся изменения в закон, предусматривающий бесплатный проезд на железнодорожном транспорте пригородного сообщения, а также на всех видах пассажирского транспорта в Москве и Подмосковье», – сообщила министр социального развития региона Ирина Фаевская.

Согласно данным Мособлдумы, количество граждан получающих право бесплатного проезда на железнодорожном транспорте составляет около одного миллиона человек, а количество граждан имеющих право проезда на транспорте города Москвы составляет порядка 300 тыс. жителей.

Общая сумма затрат составит 14,5 млрд рублей на 2021-2023 года.

Источник: ria.ru, 11.12.2020

РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ

Компания DB Cargo UK внедряет более экологичное топливо для тепловозов

Компания DB Cargo UK, осуществляющая грузовые перевозки по железным дорогам Великобритании, успешно провела испытания топлива для тепловозов на основе гидрированного растительного масла (HVO).

Испытания проходили на нагрузочной установке в депо Тотон (графство Ноттингемшир). Используемое компанией красное дизельное топливо, которое отличается пониженным содержанием серы, было заменено имеющим значительно лучшие экологические показатели топливом HVO. Испытания, в ходе которых контролировали все режимы эксплуатации тепловоза серии 67 – от холостого хода до работы при максимальной мощности, показали, что переход на альтернативное топливо не вызвал ухудшения характеристик установленного на локомотиве дизеля мощностью 3200 л.с.

Теперь компания планирует перейти к ходовым испытаниям локомотивов серий 67 и 66 с использованием топлива HVO. Предполагается также провести испытания на эксплуатируемых компанией тепловозах серии 60.

Синтетическое топливо HVO считается одним из наиболее экологически

чистых видов топлива в мире. Его получают путем гидроочистки растительных масел или животных жиров, за счет чего при сжигании значительно уменьшаются выбросы диоксида углерода и оксидов азота. Кроме того, это топливо устойчиво к низким температурам и подвержено биологическому разложению при помощи микроорганизмов.

Компания DB Cargo UK эксплуатирует крупнейший в стране парк грузовых локомотивов – 228 тепловозов и электровозов, ежегодно перевозя 37 млн т грузов по Великобритании и в Европу. За год эти локомотивы потребляют примерно 45 млн л красного дизельного топлива, налоговые сборы на которое ниже, чем на обычное дизельное. Компания постоянно работает над повышением эффективности перевозок и снижением негативного воздействия на окружающую среду, ведет поиск инновационных решений, принимая во внимание, что британское правительство поставило перед железнодорожной отраслью амбициозную цель – достичь к 2050 г. нулевого уровня выбросов соединений углерода. Эта цель может быть достигнута только за счет расширения полигона электрификации и использования экологически чистых технологий.

Источник: zdmira.com, 11.12.2020