



ОБЩЕРОССИЙСКАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ

РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ ТРАНСПОРТА

выпуск за 10.09– 14.09



- *В Петербурге катамаран "Грифон" совершил первый коммерческий рейс с пассажирами на борту*



- *Минрегион (UA) рассматривает введение шумовой и световой разметки дорог*
- *Газовый транспорт пока опережает электромобили*



- *В Борисполе пассажиры по видеотрансляции смогут наблюдать за своими вещами в багажной зоне*
- *Турция начала испытания своего первого вертолета*



- *Между Италией и Словенией возобновилось пассажирское ж/д сообщение, прерванное 10 лет назад*
 - *"Укрзалізниця" решила стать инкубатором для стартапов*
-

В Петербурге катамаран "Грифон" совершил первый коммерческий рейс с пассажирами на борту

Катамаран «Грифон» постройки Средне-Невского судостроительного завода, который, в частности, должен заменить устаревшие суда на подводных крыльях на туристических маршрутах в Петербурге, совершил первый коммерческий рейс с пассажирами на борту в рамках опытной эксплуатации.

Корпус катамарана «Грифон» проекта 23290 изготовлен из композитных материалов с применением отечественных углеродных тканей, это позволяет увеличить прочность и снизить вес катамарана. Судно спроектировано таким образом, что способно работать на большинстве туристических маршрутов Санкт-Петербурга: маленькая осадка позволяет эксплуатировать катамаран в мелководных акваториях, а габариты катамарана позволяют ему свободно проходить под большинством мостов.

Отмечается, что «Грифон» не нуждается в специально оборудованных причалах, посадка и высадка пассажиров может производиться как с носа судна, так и с кормы. Экипаж катамарана состоит двух человек. «Грифон» призван заменить устаревшие «Метеоры» на подводных крыльях, которые возят туристов из Санкт-Петербурга в Петергоф, а также работают на других линиях.

Предполагается, что после проведения опытной эксплуатации оператор представит свои замечания, которые завод учтет при производстве серии катамаранов. Как отмечают на Средне-Невском судостроительном заводе, интерес к судну проявляют иностранные заказчики, в частности, предварительные переговоры проводились с представителями туристических операторов Кубы и Греции.

Между Италией и Словенией возобновилось пассажирское ж/д сообщение, прерванное 10 лет назад

"Укрзалізниця" решила стать инкубатором для стартапов

Минрегион (UA) рассматривает введение шумовой и световой разметки дорог

Это, по мнению замминистра регионального развития и ЖКХ, поможет снизить аварийность на дорогах.

Министерство регионального развития, строительства и ЖКХ рассматривает введение шумовой и световой разметки при проектировании дорог. Об этом на своей странице в Facebook сообщил замминистра регионального развития Лев Парцхаладзе.

"Такая разметка может стать действенным средством повышения безопасности движения на наших дорогах. Например, в Финляндии, Дании и Швеции применение шумовых полос позволило достичь значительного снижения уровня аварийности на дорогах и является обязательным при строительстве новых дорог", - отметил он.

Как объяснил чиновник, шумовая разметка являет собой искусственную выемку или возвышенность, которую, в зависимости от назначения, обустраивают вдоль или поперек дороги. Во время наезда на нее водитель автомобиля чувствует вибрацию и шум, что способствует концентрации внимания на дороге во время движения вдоль обочин или перед приближением к участку с повышенной опасностью.

Что касается люминесцентной дорожной разметки, она подсвечивается за счет специальной краски, которая накапливает энергию днем, а потом излучает свет в течение 10 часов после захода солнца. Это улучшает видимость для водителей в вечернее время, уменьшает количество аварий на дорогах и повышает безопасность движения.

По словам Парцхаладзе, использование этих видов разметки предлагается внедрить в государственные строительные нормы для строительства новых и реконструкции существующих дорог.

Замминистра также напомнил, что с 1 сентября вступила в действие госстройнорма об улицах и дорогах, которая позволяет сузить полосы движения, обязывает обустраивать островки безопасности на нерегулируемых переходах, защитные столбики на остановках, а также предусматривать велодорожки.

Ранее в Минрегионе заявили, что изучают возможность проектирования на трассах SOS-станций - специальных средств экстренной связи при чрезвычайных ситуациях на дороге.

Газовый транспорт пока опережает электромобили

В мире наблюдается тренд на снижение мер по стимулированию спроса на электротранспорт, говорится в исследовании рынка электромобилей Vygon Consulting. Так, Дания с 2015 года повысила ставку регистрационного налога для электромобилей с 0% до 20%, а с 2019 по 2022 год она увеличится до 100% от налога для машин с ДВС. В Норвегии к 2020 году откажутся от освобождения электрокаров от НДС. Программы субсидирования также урезают: стратегия поддержки экологичного транспорта в Южной Корее с самым большим объемом единовременных субсидий завершится в 2020 году. С этого же срока субсидий при покупке электромобилей, вероятно, не будет в США, полагают аналитики Vygon Consulting. Среди возможных причин остановки программ стимулирования они выделяют тот факт, что оказываемая поддержка может снижать стимулы концернов к снижению издержек и цен.

В 2017 году мировой парк электромобилей насчитывал 3,4 млн машин. Наибольшие темпы роста продаж наблюдаются в странах Азиатско-Тихоокеанского региона и Европы, где успешно работают экологические механизмы, дестимулирующие владение машин с ДВС, сообщается в исследовании. В 2017 году в России было зарегистрировано всего 1,7 тыс. электромобилей.

Стоимость владения электромобилями ниже всего в Дании, Норвегии и Греции, а в РФ она соответствует цене машин сегмента премиум с двигателями внутреннего сгорания (ДВС). Правительство РФ не готово субсидировать рынок электромобилей и активно вкладываться в инфраструктуру при отсутствии взаимодействия с местными производителями, полагают в Vygon Consulting. Умеренная поддержка электромобилей в основном осуществляется на уровне отдельных регионов и городов: например, в Москве, Петербурге и Казани такие машины разрешено парковать бесплатно. В результате электромобили оседают в крупных городах и в Приморском крае — транзитном регионе, куда в первую очередь попадают модели японской сборки.

На 1 июля 2018 года в РФ насчитывается 2,5 тыс. электромобилей. Из них более 70% приходится на Nissan Leaf (1,8 тыс. штук), далее следует Mitsubishi i-MiEV (294 штуки) и Tesla Model S (202 машины), сообщает «Автостат». На эти три модели приходится более 90% всего российского электропарка. Также в РФ представлен электромобиль АвтоВАЗа Lada Ellada (93 машины). Примерно каждый четвертый электрокар, по данным «Автостата», зарегистрирован в Приморье (586 штук), на Москву и Подмосковье приходится 369 и 98 машин соответственно. В Краснодарском крае числится 190 электромобилей, в Иркутской области — 146 машин, в Петербурге — 73, в Самарской области — 57 электрокаров.

В РФ в последние годы ведется дискуссия о том, надо ли следовать мировой тенденции по стимулированию электротранспорта. На роль экологичной отечественной альтернативы обычно выдвигается газомоторный транспорт — на природном газе (метане) или пропан-бутане, более привычный для РФ. Кроме того, у отечественных автоконцернов есть технологии производства газовых автомобилей, тогда как выпуском электротранспорта (кроме троллейбусов) в РФ до последних лет практически никто не занимался. Также продвижение электромобилей тормозится отсутствием инфраструктуры: несмотря на заинтересованность «Россетей» в этом проекте, зарядных станций за пределами Москвы крайне мало. Впрочем, на стороне газомоторных автомобилей выступает «Газпром», имеющий собственную программу развития сегмента (ее курирует глава совета директоров монополии Виктор Зубков).

Позиция правительства неоднозначна: еще в 2017 году электротранспорт получал заметные субсидии, на это жаловались производители газомоторного транспорта, но затем ситуация скорректировалась. Тем не менее Москва декларирует готовность перевести городской общественный транспорт с ДВС и газомоторного топлива на электробусы и уже начала их закупки у КамАЗа и группы ГАЗ Олега Дерипаски. Впрочем, следовать примеру богатой столицы другие регионы и муниципалитеты пока не готовы.

Эксперты Vygon Consulting (традиционно компания наиболее активна в нефтегазовом секторе) согласны, что в России газомоторный транспорт имеет больше предпосылок для дальнейшего развития и стимулирования со стороны государства. В частности, это обусловлено наличием ресурсной базы и работающих в этом сегменте российских концернов. Аналитики отмечают, что на этом рынке «государство сможет получить дополнительный мультипликативный эффект, который трудно ожидать от электромобилей».

Владимир Беспалов из «ВТБ Капитала» полагает, что некорректно говорить о подмене электромобилей газомоторным транспортом, поскольку рынок электрокаров в РФ фактически отсутствует. По его словам, для получения господдержки в российском автопроме сначала должен появиться некий объем предложений по локализованным электромобилям — иначе это будет стимулирование импорта. Эксперт также обращает внимание, что пассажирский электротранспорт и так уже поддерживается государством.

В Борисполе пассажиры по видеотрансляции смогут наблюдать за своими вещами в багажной зоне

Каждый сможет увидеть, как грузчики обращаются с чемоданами.

Пассажиры, прибывшие в аэропорт Борисполь, смогут во время ожидания багажа наблюдать за тем, как обращаются с их вещами благодаря прямов видеотрансляции. Об этом в интервью рассказал гендиректор аэропорта Павел Рябикин.

"В новом багажном отделении, которое скоро сдастся, мы вообще планируем установить прямую трансляцию для пассажиров, ожидающих багаж. Багаж будут выгружать на ленту, и каждый сможет видеть, как обращаются с его вещами. И, скорее всего, в ноябре мы презентуем открытие багажного отделения вместе с открытием трансферной зоны, может, и с паркингом. Хотя тестовую эксплуатацию начнем уже сейчас", - рассказал Рябикин.

Недавно, в аэропорту отработовали о завершении пуско-наладочных работ и подготовительных мероприятий по введению в эксплуатацию расширенной зоны выдачи багажа.

Операционный зал получения багажа новой пристройки объединен с основным залом терминала. Для подвоза багажа у пристройки предусмотрена отдельная полоса в зоне пешеходного тротуара шириной 2,5 метра.

Турция начала испытания своего первого вертолета

К серийному производству намечено приступить с 2021 года.

Перспективный многоцелевой вертолет Т-625, первая машина такого класса, разработанная в Турции, 6 сентября 2018 года совершил первый полет. Продолжительность первого полета машины составила 10 минут. Состоявшиеся проверки признаны полностью успешными.

Во время испытаний 6 сентября вертолет Т-625 выполнил пробежку по взлетно-посадочной полосе, а затем вертикальный взлет. Машина поднялась на небольшую высоту, после чего летчики-испытатели проверили ее в режиме висения, боковыми скольжениями и вращением. Затем вертолет выполнил посадку.

В ходе первого полета специалисты проверяли работу турбовальных двигателей CTS800 и систем управления вертолетом. В ближайшее время испытательные полеты Т-625 продолжатся. К 2020 году турецкая компания Turkish Aerospace Industries планирует получить сертификат типа на Т-625, а с 2021 года развернуть серийное производство вертолета в гражданской и военной версиях.

Разработка многоцелевого двухдвигательного вертолета Т-625 ведется с 2013 года. Масса новой машины составит около пяти тонн. Вертолет сможет перевозить до 12 пассажиров, а в состав его экипажа будут входить два человека. Максимальная взлетная масса вертолета составит около шести тонн. Т-625 сможет развивать скорость до 300 километров в час и выполнять полеты на расстояние до 740 километров.

В феврале 2017 года турецкая компания TUSAS Engine Industries занялась разработкой нового турбовального двигателя для Т-625. Новая силовая установка должна будет заменить на серийных вертолетах турбовальные двигатели LHTEC CTS800, разработанные британской компанией Rolls-Royce и американской Honeywell.

Как ожидается, на разработку новой вертолетной силовой установки TUSAS потратит около восьми лет. Новый двигатель сможет развивать мощность до 1400 лошадиных сил (1044 киловатта). Основные параметры силовой установки пока не определены. Как ожидается, серийное производство двигателей начнется в середине 2020-х годов.

Между Италией и Словенией возобновилось пассажирское ж/д сообщение, прерванное 10 лет назад

До этого в течение 10 лет между странами существовало исключительно грузовое железнодорожное сообщение.

9 сентября восстановлено сквозное регулярное пассажирское сообщение между Италией и Словенией после его приостановки в 2008 году. Это произошло по инициативе северо-восточной области Италии Фриули-Венеция-Джулия, в собственности которой находятся электропоезда ETR 563 постройки компании CAF, итальянского оператора пассажирских перевозок Trenitalia и железных дорог Словении (SZ).

Эта инициатива реализована в рамках программы трансграничной кооперации между Италией и Словенией INTERREG и является частью стратегического проекта CrossMoby.

Между странами в коридоре Удине - Любляна теперь ежедневно курсируют две пары поездов, которые следуют с шестью промежуточными остановками на территории Италии и семью - в Словении. Обслуживание поездов осуществляется силами компании Slovenske Zeleznice.

Трасса в этом коридоре отличается большим числом кривых, поэтому время в пути на поезде между Любляной и Триестом составляет 2 ч 42 мин, в то время как длительность поездки на машине по автотрассе длиной 93 км не превышает обычно 1 ч 10 мин, а на автобусе - 1 ч 40 мин. Электропоезда в пятивагонном исполнении вмещают 297 пассажиров, приспособлены для перевозки 30 велосипедов и способны развивать скорость 160 км/ч.

До настоящего времени единственным действующим железнодорожным маршрутом через итало-словенскую границу была линия между итальянской Горицией и словенской Нова-Горицей, по которой выполнялись только грузовые перевозки.

Ранее сообщалось, что словенский национальный ж/д оператор SZ намерен до 2030 года списать 77 старых пригородных поездов и заменить их 88 новыми составами. Таким образом, парк пригородных пассажирских поездов перевозчика будет обновлен на три четверти.

Как известно, к 2020 году в этой части Европы заработает новый грузовой ж/д коридор Альпы - Западные Балканы, который также пройдет по территории Словении.

"Укрзализныця" решила стать инкубатором для стартапов

Желающие могут подавать свои идеи IT-решений, которые улучшат деятельность компании.

"Укрзализныця" 13 сентября запустила программу Future of Mobility.UZ edition, в рамках которой будет искать идеи и актуальные решения для железнодорожной сферы. Программа продлится три месяца и будет бесплатной.

Как сообщил в Facebook и.о. председателя правления УЗ Евгений Кравцов, УЗ стала первой государственной компанией, которая "открывает государственный сектор для стартапов".

Желающие со своими проектами и идеями могут подаваться для участия в программе. Регистрационная форма находится на сайте проекта.

"Что ждем от программы: важным является инновационность решения, актуальность для рынка, и, конечно, желание самих команд приобщиться к изменениям в крупнейшей украинской компании. Потому что нам нужны более решительные шаги в направлении диджитализации. А подобного пространства для внедрения новых технологий и инноваций, как в "Укрзализныце", нет ни в одной государственной компании", - заявил Кравцов.

Срок подачи заявок - до 4 октября.

Справочная информация

Еженедельный дайджест статей в области транспорта подготовлен:

Редактор – Николай Кузнецов

Использованы следующие источники статей для дайджеста:

Портал newsland (веб-ресурс: www.newsland.com)

Портал Новости ЖД (веб-ресурс: www.railways.by)

Сетевое издание Interfax (веб-ресурс: interfax.ru)

Сетевое издание ЭКСПЕРТ (веб-ресурс: www.expert.ru)

Пресс-служба ОАО "РЖД" (веб-ресурс: press.rzd.ru)

Сетевое издание ЖД Мира (веб-ресурс: www.zdmira.com)

ООО «Издательский дом «Гудок» (веб-ресурс: www.gudok.ru)

Центр Транспортных Стратегий (веб-ресурс: www.cfts.org.ua)
