



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

**ЭКСПРЕСС-АНАЛИЗ МИРОВЫХ ТРЕНДОВ
В ОБЛАСТИ ЛОКОМОТИВОСТРОЕНИЯ**

2024

СОДЕРЖАНИЕ

ИНФОРМАЦИЯ О КОНТРАКТАХ НА ПОСТАВКУ ЛОКОМОТИВОВ	5
Newag подписала крупнейший в своей истории контракт на производство локомотивов ...	5
Новости закупок и поставок подвижного состава	6
Stadler поставит Швейцарии 11 двухрежимных локомотивов	6
KiwiRail и Stadler подписали ещё 2 контракта на поставку 33 локомотивов в Новую Зеландию	7
Stadler поставит в Швейцарию шесть локомотивов колеи 1000 мм	8
Renfe Alquiler заказывает шесть локомотивов Stadler Euro6000 с универсальными тележками	9
Stadler впервые поставит локомотивы в Литву	10
Alstom поставит в Румынию 16 многосистемных электровозов Traxx	11
Captrain Italia и Railpool заключили сделку по локомотивам TRAXX DC3 Last Mile	12
Alstom поставит 13 локомотивов Traxx компании CLIP Intermodal	13
Mercitalia приобретет 70 локомотивов у Alstom и Vossloh Rolling Stock.....	14
Alstom поставит три многосистемных электровоза оператору Captrain Polska.....	15
Alstom заключила с лизинговой компанией OnTrain контракт на поставку многосистемных электровозов Traxx Universal	16
Siemens Mobility поставит 70 локомотивов Vectron лизинговой компании Railpool.....	16
Siemens Mobility поставит до 100 локомотивов польской Cargounit	17
SBB Cargo заказал 20 локомотивов Vectron	18
Siemens построит до 70 локомотивов Vectron для лизинговой компании Alpha Trains	18
Siemens построит для словацкой RS Lease до 65 локомотивов Vectron	19
Siemens поставит Beacon Rail до 180 многосистемных электровозов Vectron	20
Siemens Mobility получил еще два заказа на локомотивы Vectron MS.....	21
Wabtec поставит в Бразилию 30 локомотивов серии Evolution.....	22
Индонезия закупит 54 локомотива производства Progress Rail.....	23
Бразильская компания VLI закупает восемь тепловозов постройки Progress Rail.....	24
Турецкая компания TÜRASAŞ построит 95 электровозов для национальных железных дорог	24
Wabtec поставит 3 тепловоза в Уругвай	25
Wabtec поставит локомотивы для Трансгвинейской железной дороги.....	27
Vossloh Rolling Stock предоставляет маневровые тепловозы в Италию	28
Vossloh Rolling Stock поставит 10 тепловозов DE18 компании SPITZKE	28
Northrail приобретает 10 локомотивов Vossloh Rolling Stock DE18 для Скандинавии.....	29
Progress Rail получила контракт на поставку 27 тепловозов для строящейся железной дороги между ОАЭ и Оманом	30
Progress Rail поставит 54 тепловоза в Индонезию.....	30
ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ ПО ЛОКОМОТИВОСТРОЕНИЮ ЗА РУБЕЖОМ.....	32

Обновление подвижного состава в Румынии	32
Direct Rail Services объявил о выводе из эксплуатации локомотивов модели Class 37	32
ABB поставит в Румынию оборудование для модернизации электровозов	33
Купленные Эстонией в 2002 году американские локомотивы режут на металлолом	34
Wabtec модернизирует более 200 тепловозов железной дороги CSX	34
Wabtec поставит тормозные системы для 1200 локомотивов Siemens для Индии.....	35
Stadler наращивает поставки локомотивов в Новую Зеландию	36
Казахстан начал экспортировать локомотивы в Монголию	37
Первые локомотивы производства компании Toshiba прибыли на Тайвань	38
В Танзанию прибыли еще три новых электровоза производства Hyundai Rotem	38
DB Cargo и Siemens представили облегченный локомотив с комбинированным приводом	39
Турецкая Türasaş запустила в серийное производство первый электровоз собственной разработки.....	40
Progress Rail завершает испытания первого аккумуляторного локомотива EMD Joule для США	41
Siemens Mobility и Deutsche Bahn представили гибридные локомотивы Vectron Dual Mode Light	42
RBP и RAILPOOL подписали соглашение об аренде модульных гибридных маневровых локомотивов.....	43
В Великобритании испытывают первый грузовой тепловоз с системой ETCS.....	44
CRRC поставила в Сьерра-Леоне самые мощные в мире локомотивы для узкой колеи.....	45
В Китае прекращено использование паровозов	45
Иран представил первый локомотив с дизельным двигателем собственного производства.....	47
Progress Rail поставила в Монголию четыре тепловоза для углевозной линии	48
В Китае запущена в эксплуатацию первая партия гибридных локомотивов CRRC нового поколения	49
Китайские локомотивы поставят в Казахстан для сертификации.....	50
Progress Rail отправила первую партию локомотивов в Австралию	50
В финском порту Пори появился радиоуправляемый маневровый локомотив.....	51
Thales оборудовала 50 локомотивов постройки CRRC для Таиланда устройствами ETCS	52
Wabtec будет обслуживать парк локомотивов бразильской Vale	52
Возвращение паровозов в Европе больше не шутка: под паровую тягу планируется модернизировать тепловоз в Великобритании.....	53
Локомотив Vectron прошел испытания на скорости 230 км/ч в Польше	54
Узбекистан планирует купить 38 новых локомотивов из Китая.....	55
Stadler отправила первую партию узкоколейных тепловозов в Новую Зеландию.....	56
GATX заказала 156 локомотивов у Progress Rail	56

Coolergy приступила к переводу тепловозов ТГМ4 на водородную тягу	57
Водородный локомотив СРКС завершил первую фазу испытаний	57
СРКС провела первые испытания локомотива на водородном топливе с поездом	58
InnoTrans 2024: Talgo привезла скоростной локомотив и вагон поезда для Дании	59
Локомотив Vectron прошел испытания на скорости 230 км/ч в Польше	60
Еще один водородный подвижной состав от CRRC на InnoTrans – локомотив Modula BFC	61
В Австралии разработают аккумуляторный электровоз	62
В Испании согласован тендер на модернизацию 43 маневровых локомотивов	62
InnoTrans 2024: гибридный локомотив серии 99 компании Stadler для британского оператора	63
Stadler поставит грузовому оператору SBB Cargo до 129 многосистемных электровозов	64
Alstom поставит шведской компании SSAB маневровый локомотив нового поколения	65
InnoTrans: многосистемный электровоз Traxx MS для лизинговой компании Akiem	66
PESA отправит маневровый локомотив на водородном топливе в Швецию	67
České dráhy получили последний локомотив Siemens Vectron от RS Lease	68
Гибридные маневровые локомотивы Modula проходят сертификацию TSI	69
Pesa поставит водородные локомотивы в Швецию	70
На Тайване началась эксплуатация первого узкоколейного электровоза E500 от японской Toshiba	71
Румынские тепловозы будут переделаны в аккумуляторные локомотивы	72
Müller Technologie переоборудовала тепловоз в трехрежимный локомотив	72
Локомотивы для Hafeet Rail поставит Progress Rail, а качество строительства обеспечит SYSTRA	73
Green Mobility Partners выйдет на рынок лизинга с электровозами Vectron	74
IR представили модернизированные электровозы WAP-5 для Amrit Bharat	75
InnoTrans 2024: обзор представленных локомотивов и тяговых модулей	76
В Великобритании испытали аккумуляторный локомотив	85
В США представлены локомотивы Siemens Charger с тягой от дизеля и контактного рельса	86
ČEPRO расширяет парк двумя локомотивами EffiShunter 1000 от CZ LOKO	87
КТЖ купит 117 локомотивов у Alstom на кредит Société Générale	88
Alstom выпустит новый тип грузового электровоза для Казахстана	88
Alstom завершила поставку 63 электровозов Traxx для Israel Railways	89
Оператор Regiorail арендует у Railpool многосистемные электровозы Traxx Universal	89
Gmeinder продолжает поставки маневровых тепловозов в Австрию	90

ИНФОРМАЦИЯ О КОНТРАКТАХ НА ПОСТАВКУ ЛОКОМОТИВОВ

Newag подписала крупнейший в своей истории контракт на производство локомотивов

Национальный польский перевозчик PKP Intercity подписал с Newag контракт на поставку 63 мультисистемных электровозов модели Griffin (рис. 1). Сумма контракта составляет 2,3 млрд злотых (527 млн евро), а в случае реализации опциона на закупку еще 32 локомотивов, общая стоимость сделки может составить 3,5 млрд злотых (798,3 млн евро). Это крупнейший заказ на поставку локомотивов в истории компании.



Рис. 1. Мультисистемный электровоз модели Griffin

Локомотивы Griffin смогут работать на линиях с напряжением 3 кВ постоянного тока, 15 кВ и 25 кВ переменного тока. Их максимальная скорость составляет 200 км/ч. Newag Griffin обладают осевой формулой Во-Во – локомотив имеет две независимые двухосные тележки с индивидуальным приводом.

В ноябре 2023 года Newag также подписал контракт с лизинговой компанией Akiem на поставку 30 грузовых электровозов Dragon 2 с опционом на поставку еще 50 локомотивов в будущем. Стоимость соглашения вместе с опционом и контрактом на восьмилетнее сервисное обслуживание локомотивов составляет 540 млн евро – это второй по стоимости контракт в истории польской компании.

Ранее в 2019 году Newag и польский грузовой перевозчик PKP Cargo подписали контракт на поставку 31 шестиосного электровоза Dragon 2 общей стоимостью 120 млн евро. Поставки этих электровозов начались в 2023 году. Для пассажирских перевозок в Польше Newag и PKP Intercity в 2021 году подписали контракт на поставку 15 локомотивов Griffin для пассажирских составов. Общая стоимость закупки составила 87 млн евро.

Новости закупок и поставок подвижного состава

Швейцарская лизинговая компания ELP заказала еще 20 локомотивов Stadler. К поставкам предполагаются 10 локомотивов модели EURO9000 и 10 – модели Eurodual. Обе машины имеют гибридную тягу от контактной сети и дизельного двигателя. Поставка нового парка запланирована на конец 2025 – начало 2026 года.

Источник: rollingstockworld.ru, 18.12.2024

Stadler поставит Швейцарии 11 двухрежимных локомотивов

Швейцарские операторы Rhaetian Railway (RhB) и Matterhorn Gotthard Railway (MGB) сделали совместный заказ у Stadler на производство и поставку 11 двухрежимных локомотивов. Его сумма – 100 млн франков (111 млн долл.).

Разработку локомотивов, кроме RhB и MGB, профинансируют еще два оператора: Morges-Bière-Cossonay Transport и Montreux-Berner Oberland Railway (MOB), которые несколько дней назад также заказали семь локомотивов у Stadler. Ширина колеи локомотивов – 1000 мм. Они смогут работать как от контактной сети, так и от дизельного двигателя. Они будут построены в Буснанге, Швейцария.

Восемь локомотивов будут поставлены RhB. Пять из них заменят устаревший парка тягового подвижного состава компании. Еще три будут задействованы в случае ЧП на железнодорожных линиях, поскольку многие участки сети RhB находятся вдали от автодорог и необходимо иметь резервные локомотивы на случай неисправности подвижного состава. Максимальная скорость – 100 км/ч, мощность – 1,5 мВт при использовании контактной сети и 1 мВт при дизельной тяге.

Три единицы закупит MGB для замены локомотивов HGm 4/4 61-62, произведенных в 1960-е годы. Они будут использоваться для очистки снега и ремонта инфраструктуры. Максимальная скорость – 70 км/ч, мощность – 1,3 мВт при использовании контактной сети и 700 кВт при дизельной тяге.

Швейцарские операторы активно обновляют свой тяговый подвижной состав. В 2022 году Siemens заключил контракт на поставку 35 электровозов Vectron в лизинг для SBB Cargo через швейцарскую компанию Reichmuth & Co Investment Management. В июле этого года SBB Cargo International заказал у немецкой лизинговой компании SudLeasing 20 локомотивов Vectron.

Источник: techzd.ru, 17.12.2024

KiwiRail и Stadler подписали ещё 2 контракта на поставку 33 локомотивов в Новую Зеландию

Новые заказы расширяют присутствие компании Stadler в Новой Зеландии и укрепляют ее партнерство с KiwiRail в рамках инвестиций оператора в подвижной состав на сумму 1,7 млрд новозеландских долларов. Первый контракт, состоящий из 9 магистральных локомотивов, оснащенных ETCS (Европейской системой управления движением поездов), направлен на обеспечение бесперебойной работы на Северном острове (рис. 2)). Магистральные локомотивы с осевой формулой Co-Co будут оснащаться дизельным двигателем с низким уровнем выбросов мощностью 3000 кВт



Рис. 2. Магистральный локомотив Stadler для KiwiRail

Этот контракт основан на заказе 2021 г. на 57 узкоколейных локомотивов класса DM, которые в настоящее время производит Stadler. В первую очередь они предназначены для перевозок на дальние расстояния на Южном острове. В соответствии с новым соглашением, последние 10 локомотивов класса DM из первоначального заказа также будут оснащены ETCS. Это обеспечит бесперебойную работу в районе Большого Окленда, который оснащен системой управления поездами ETCS уровня 1. Кроме того, локомотивы смогут безопасно эксплуатироваться в районе Большого Веллингтона, как только система путевой сигнализации будет обновлена до ETCS. Второй контракт предусматривает поставку 24 гибридных маневровых локомотивов с дизель-аккумуляторным двигателем, а также запасных частей, инструментов и технических услуг (рис. 3).



Рис. 3. Гибридный маневровый локомотив Stadler для KiwiRail

Данные маневровые локомотивы для узкой колеи были специально разработаны для маневровых работ KiwiRail. Они будут иметь кабину по середине и максимальную нагрузку на ось 16 тонн. Благодаря встроенному аккумуляторному модулю локомотивы в основном будут работать с нулевым уровнем выбросов выхлопных газов. Они будут работать на маневровых станциях с помощью системы дистанционного управления.

Источник: railway-news.com, 27.02.2024 (англ. яз.)

Stadler поставит в Швейцарию шесть локомотивов колеи 1000 мм

Швейцарский железнодорожный оператор Montreux Oberland Bernois (MOB) заказал компании Stadler шесть локомотивов колеи 1000 мм, в том числе четыре электровоза и два гибридных локомотива (рис. 4).



Рис. 4. Локомотив колеи 1000 мм

Четыре четырехосных электровоза мощностью по 3 МВт, развивающих скорость до 100 км/ч, будут использоваться для вождения туристических поездов GoldenPass Express. Они обеспечат необходимую тяговую мощность на сложных участках пути и позволят заменить электровозы Ge4/4III серии 8000.

Поезда GoldenPass Express с раздвижными колесными парами ежедневно курсируют между курортными городами Монтрё и Интерлакен. Маршрут включает участок колеи 1000 мм Монтрё – Цвайзиммен протяженностью 62,4 км оператора MOB и участок Цвайзиммен – Интерлакен-Восточный длиной 52,9 км колеи 1435 мм компании Bern-Lötschberg-Simplon (BLS). На станции Цвайзиммен работает стационарный пункт перелома колеи.

Два гибридных локомотива длиной по 17 м предназначены для вождения как грузовых поездов, так и поездов, занятых в обслуживании железнодорожной инфраструктуры оператора MOB. Они могут работать на неэлектрифицированных участках.

Локомотивы колеи 1000 мм были приобретены MOB в рамках совместного тендера с компанией Transports de la Région Morges-Bière-Cossonay (MBC), отвечающей за обслуживание сети общественного транспорта города Морж в кантоне Во.

Парк подвижного состава GoldenPass Express оператора MOB, включающий вагоны с раздвижными колесными парами и панорамными окнами, также был поставлен компанией Stadler.

Источник: zdmira.com, 25.10.2024

Renfe Alquiler заказывает шесть локомотивов Stadler Euro6000 с универсальными тележками

Renfe Alquiler, дочерняя компания группы Renfe, специализирующаяся на аренде подвижного состава, подписала контракт со Stadler на приобретение шести мультисистемных электровозов Euro6000 (рис. 5).

Новые локомотивы будут интегрированы в существующий парк Renfe Alquiler и будут способствовать росту национальных перевозок трансграничных перевозок между Испанией и другими европейскими странами. Изготовленные полностью на заводе Stadler Albuixes в Валенсии, они продолжают серию локомотивов, ранее приобретенных компанией Renfe Mercancías в 2023 году.

Оборудованные для перевозки грузовых поездов весом до 1800 брутто-тонн на уклонах 18 на милю, локомотивы могут работать как на путях иберийской колеи, так и на путях UIC. Возможность смены колеи обеспечивается универсальными тележками, позволяющими легко менять оси.



Рис. 5. Локомотив Stadler Euro6000

Эти новые устройства смогут работать на новой инфраструктуре колеи UIC Средиземноморского коридора и соединения с Францией. Они разработаны с учетом специфических эксплуатационных и технических условий этого маршрута, включающих три различных электрических напряжения и три системы сигнализации. На линиях иберийской колеи локомотивы могут использоваться для перевозки тяжелых грузов как на линиях постоянного тока напряжением 3 кВ, так и на новых электрифицированных линиях переменного тока напряжением 25 кВ.

Локомотивы Euro6000, входящие в семейство Eurodual компании Stadler, одобрены для эксплуатации в Испании, Франции, Люксембурге и странах Бенилюкса. Имея шесть осей вместо более распространенных четырех, они обладают большей тяговой мощностью, что позволяет использовать их для перевозки более тяжелых и длинных поездов.

Это приобретение соответствует стратегическому плану компании Renfe на 2023-2028 годы, направленному на повышение активности бизнеса по аренде подвижного состава в период трансформации железнодорожного рынка. Приобретение этих локомотивов призвано поддержать железнодорожный транспорт в критический момент для национальных грузовых перевозок и способствовать развитию трансграничных перевозок между Испанией и Европой через Пиренеи.

Источник: ru.railmarket.com, 05.12.2024

Stadler впервые поставит локомотивы в Литву

Швейцарский производитель заключил контракт на 17 электровозов с литовским грузовым перевозчиком LTG Cargo. Соглашение также включает опцион еще на 17 локомотивов и трехлетнее техническое обслуживание.

К поставке будут предусмотрены грузовые шестиосные электровозы переменного тока семейства Eurodual мощностью 6,1 МВт.

Источник: t.me, 18.12.2024

Alstom поставит в Румынию 16 многосистемных электровозов Traxx

Управление по реформированию железных дорог Румынии (ARF) заключило контракт на сумму 767,5 млн румынских леев без НДС (около 150 млн евро) с компанией Alstom на поставку 16 электровозов Traxx 3 MS и техническое обслуживание этих локомотивов в течение 20 лет (рис. 6). Проект финансируется в рамках национального плана восстановления и устойчивого развития (PNRR), поддерживаемого ЕС. Первый локомотив должен быть поставлен в течение 24 мес. с момента подписания контракта. Период технического обслуживания подвижного состава может быть продлен еще на 20 лет путем заключения дополнительного соглашения.



Рис. 6. Электровоз Traxx 3 MS

Четырехосные электровозы рассчитаны на максимальную скорость движения 200 км/ч и предназначены для тяги составов, включающих до 16 пассажирских вагонов. Локомотивы, оснащенные европейской системой управления движением поездов ETCS, планируется задействовать на следующих маршрутах: Деж – Брашов – Бухарест – Констанца, Тимишоара – Арад – Брашов – Бухарест – Констанца, Тимишоара – Клуж-Напока – Яссы и Яссы/Сучава – Бухарест – Констанца.

Платформа Traxx характеризуется гибкой и модульной конструкцией, отличается улучшенными эксплуатационными характеристиками, повышенными энергоэффективностью и надежностью. Локомотивы этого семейства допущены к эксплуатации в 20 странах, общий годовой пробег составляет более 300 млн км, при этом с 2000 г. было продано более 2700 ед.

Alstom сотрудничает с Румынией уже почти 30 лет, в декабре 2023 г. компания заключила контракт по первому лоту проекта модернизации линии Карансебеш – Тимишоара – Арад, входящей в трансъевропейский коридор Рейн – Дунай сети TEN-T. Ранее, в мае 2023 г., Alstom подписала договор с администрацией Клуж-Напока, предусматривающий оборудование под ключ первой линии метро в этом городе.

Источник: zdmira.com, 30.01.2024

Captrain Italia и Railpool заключили сделку по локомотивам TRAXX DC3 Last Mile

Итальянский грузовой оператор Captrain Italia объявил о заключении с лизинговой компанией Railpool договора купли-продажи с обратной арендой относительно 13 электровозов постоянного тока TRAXX DC3 с функцией Last Mile, позволяющей преодолевать короткие неэлектрифицированные участки, используя дизель небольшой мощности (рис. 7). Соглашение предусматривает приобретение локомотивов компанией Railpool у оператора Captrain Italia с последующей их передачей этому оператору в долгосрочную аренду. Изготовителем локомотивов семейства TRAXX является компания Alstom.



Рис. 7. Электровоз постоянного тока TRAXX DC3

По данным Captrain, сделка позволит ему увеличить с 19 до 32 ед. парк DC3 TRAXX, арендованных у Railpool. Согласно соглашению, восемь локомотивов Captrain Italia получит во втором полугодии 2024 г. Компания Railpool должна обеспечить в полном объеме техническое обслуживание этого парка.

Для Railpool соглашение подтверждает упрочение позиций компании на итальянском рынке как ведущего игрока в сфере услуг лизинга с самым

крупным парком локомотивов DC3 семейства TRAXX с функцией Last Mile. Суммарный парк электровозов и гибридных локомотивов компании Railpool превышает 600 ед.

Источник: zdmira.com, 19.03.2024

Alstom поставит 13 локомотивов Traxx компании CLIP Intermodal

Alstom и оператор подвижного состава CLIP Intermodal (входит в Clip Group) подписали контракт на поставку 13 мультисистемных локомотивов модели Traxx третьего поколения (рис. 8). Они будут эксплуатироваться на железных дорогах ряда европейских государств: Польши, Германии, Бельгии, Люксембурга, Австрии и Франции.



Рис. 8. Локомотив Traxx

Локомотивы будут производиться на двух предприятиях: кузова изготовят на заводе Alstom Polska во Вроцлаве, а на площадке Alstom в Касселе (Германия) будет проходить полная сборка машин. В 2023 году предприятие Alstom в Касселе также получило контракт на финальную сборку до 100 локомотивов Traxx Universal для европейской лизинговой компании Akiem.

Интервалы технического обслуживания у локомотивов Traxx третьего поколения увеличены на 33%. Traxx, заказанные CLIP Intermodal, смогут развивать скорость до 160 км/ч и оснащены системой сигнализации Onvia собственной разработки Alstom (другое название – ATLAS). Мощность локомотива – 5,6 кВт. Одним из преимуществ Traxx является функция «последней мили», позволяющая получить доступ к неэлектрифицированным терминалам, портам, запасным путям.

CLIP Intermodal – компания-оператор подвижного состава. Она имеет свою собственную железнодорожную линию в Сваженде для обслуживания интермодального контейнерного терминала. Закупка новых локомотивов

необходима в связи с его расширением. Они должны будут обслуживать более 500 интермодальных вагонов, находящихся в собственности компании. По словам генерального директора CLIP Group Агнешки Хипс, новые локомотивы будут способствовать сокращению выброса парниковых газов в атмосферу. На сегодняшний день локомотивы Трахх эксплуатируются в 20 странах мира, их общий годовой пробег составляет более 300 млн км.

Источник: alstom.com, 26.03.2024

Mercitalia приобретет 70 локомотивов у Alstom и Vossloh Rolling Stock

Polo Logistica FS – дочернее предприятие грузового оператора Mercitalia, входящего в состав железных дорог Италии (FS Group), выбрала компанию Alstom в качестве предпочтительного поставщика 70 электровозов постоянного тока Трахх DC3 с функцией последней мили, позволяющей эксплуатировать эти локомотивы на неэлектрифицированных участках (рис. 9). Об этом стало известно на презентации первого из 20 электровозов Трахх DC3, которые Alstom передает Polo Logistica FS в рамках предыдущего контракта.



Рис. 9. Электровоз постоянного тока Трахх DC3

Контракт стоимостью примерно 323 млн евро охватывает также техническое обслуживание локомотивов и опцион, допускающий приобретение еще 30 машин. Электровозы Трахх DC3 будут строить на заводе Alstom в Вадол-Лигуре, неподалеку от Генуи, и начнут поставлять заказчику в конце 2025 г. В Италии уже эксплуатируются 40 локомотивов этого типа, изготовленные по контракту от 2017 г.

Кроме того, компания Polo Logistica FS заказала восемь маневровых тепловозов DE 18 у немецкой Vossloh Rolling Stock, принадлежащей китайской корпорации CRRC. Эти локомотивы могут работать на биотопливе HVO, получаемом из гидроочищенных растительных масел, и газообразном топливе, генерируемом с использованием «зеленой» электроэнергии, что позволяет

сократить выбросы CO₂ на величину до 95%. Пять таких машин будут работать на паромной переправе между континентальной Италией и островом Сицилия, остальные планируют задействовать в ремонтных службах. Все эти тепловозы будут оборудованы европейской системой управления движением поездов ETCS с поддержкой применяемых в Италии национальных систем АЛС SCMT и SSC.

Источник: zdmira.com, 24.05.2024

Alstom поставит три многосистемных электровоза оператору Captrain Polska

Компания Alstom подписала контракт с оператором Captrain Polska на поставку трех электровозов Traxx Universal (рис. 10). Локомотивы, которые будут водить поезда из Польши во Францию через Австрию, Германию, Бельгию и Люксембург, должны получить допуск к эксплуатации по крайней мере в странах, на территории которых предполагается их эксплуатировать. Построит электровозы предприятие компании Alstom в Касселе (Германия), кузова изготовит завод во Вроцлаве (Польша).



Рис. 10. Электровоз Traxx Universal

Captrain Polska эксплуатирует локомотивы семейства Traxx – как многосистемные, так и постоянного тока более 10 лет. До сих пор оператор пользовался арендованными электровозами, в частности принадлежащими лизинговой компании Akiem, теперь принял решение приобрести такие локомотивы в собственность. Captrain Polska намерен развивать компетенцию своего ремонтного предприятия в г. Волув применительно к конструктивной платформе Traxx.

Электровозы Traxx Universal рассчитаны на скорость до 160 км/ч. Заказанные электровозы будут оснащены разработанным Alstom бортовым оборудованием Onvia (прежнее наименование – Atlas), реализующим функции

европейской системы управления движением поездов ETCS. В течение гарантийного периода Alstom обеспечит техническое обслуживание поставленных локомотивов. Согласно контракту сотрудники Captrain Polska пройдут обучение, что позволит им в дальнейшем обслуживать электровозы своими силами.

Источник: zdmira.com, 30.08.2024

Alstom заключила с лизинговой компанией OnTrain контракт на поставку многосистемных электровозов Traxx Universal

Alstom заключила с лизинговой компанией OnTrain два контракта на поставку до 60 многосистемных электровозов Traxx Universal. Твердая часть закупки включает поставку 40 локомотивов. Кузова электровозов будут изготавливаться на площадке в польском Вроцлаве, финальная сборка будет организована на заводе в немецком Касселе.

Источник: t.me, 18.12.2024

Siemens Mobility поставит 70 локомотивов Vectron лизинговой компании Railpool

Европейская лизинговая компания Railpool и Siemens Mobility заключили рамочное соглашение на поставку до 250 локомотивов Vectron. В твердую часть заказа входят 24 мультисистемных локомотива Vectron MS для использования на линиях переменного и постоянного тока, а также 46 локомотивов переменного тока. Новые локомотивы смогут работать в 16 странах на разных европейских железнодорожных коридорах.

Локомотивы Vectron для Railpool имеют мощность 6,4 МВт и могут развивать скорость до 230 км/ч (рис. 11). Новые электровозы будут оснащены национальными системами защиты поездов, а также европейской системой управления движением поездов ETCS.



Рис. 11. Локомотив Vectron

С учетом этого заказа компания Siemens Mobility продала более 2400 локомотивов семейства Vectron 96 клиентам в 16 странах. На сегодняшний день поездами Vectron пройдено более 900 млн км. Локомотивы на платформе Vectron допущены к эксплуатации в 20 странах Европы.

Источник: rollingstockworld.ru, 22.02.2024

Siemens Mobility поставит до 100 локомотивов польской Cargounit

Siemens Mobility заключила два рамочных соглашения с польской лизинговой компанией Cargounit на поставку 100 локомотивов. Первый рамочный контракт включает поставку 90 локомотивов Vectron MS с твердой частью заказа на 30 единиц. Второе контракт включает поставку 10 локомотивов Smartron. Первые поставки подвижного состава запланированы на 2025 год.

Дизель-электрические локомотивы Vectron MS имеют мощность 6400 кВт переменного тока и 6000 кВт постоянного тока, а также оснащены бортовым устройством ETCS. Их максимальная скорость составляет 200 км/ч. Электровозы Smartron имеют мощность 5600 кВт и максимальную скорость в 160 км/ч.

Siemens Mobility и Cargounit начали свое сотрудничество в 2018 году, когда лизинговая компания приобрела свой первый локомотив Vectron. На сегодняшний день Cargounit эксплуатирует 36 локомотивов Vectron и 8 Smartron. Новый подвижной состав Cargounit планирует сдавать в аренду ряду стран Центральной и Восточной Европы: Польше, Германии, Австрии, Чехии, Словакии, Венгрии, Нидерландах, Румынии, Словении, Хорватии, Сербии, Италии, Болгарии и Бельгии.

Источник: t.me, 29.02.2024

SBB Cargo заказал 20 локомотивов Vectron

Швейцарский грузовой перевозчик SBB Cargo International дополнительно заказал у немецкой лизинговой компании SudLeasing 20 локомотивов Vectron (рис. 12). Машины, оснащенные тяговой системой XLoad производства Siemens Mobility, будут эксплуатироваться на железных дорогах Швейцарии, Германии, Нидерландов, Австрии и Италии.



Рис. 12. Локомотивов Vectron

Комплектация электровозов системой XLoad позволяет перевозить тяжеловесные поезда в горной местности только одной секцией. Максимальная скорость Vectron составит 160 км/ч. Все поставляемые локомотивы оснащены европейской системой управления поездов ETCS BL3. Услуги по техническому обслуживанию электровозов будет осуществлять Siemens Mobility в течение следующих 15 лет.

В 2022 году Siemens заключила контракт на поставку 35 электровозов Vectron в лизинг для SBB Cargo через швейцарскую компанию Reichmuth & Co Investment Management. Также локомотивы модели Vectron поставлялись европейским лизинговым компаниям Akiem, Railpoll и Cargounit.

Источник: t.me, 19.07.2024

Siemens построит до 70 локомотивов Vectron для лизинговой компании Alpha Trains

Alpha Trains – ведущая частная лизинговая компания Европы подписала с Siemens Mobility рамочный договор на поставку до 70 локомотивов Vectron разных модификаций, в том числе многосистемных Vectron MS, переменного тока Vectron AC и локомотивов с комбинированным приводом Vectron Dual Mode (рис. 13). Первый твердый заказ охватывает 35 машин.



Рис. 13. Локомотив Vectron

Заказанные односекционные четырехосные локомотивы мощностью до 6,4 МВт, развивающие скорость до 200 км/ч, дополняют принадлежащий Alpha Trains парк машин этого семейства. Поставки начнутся в конце 2026 г.

Многосистемные электровозы Vectron MS впервые будут эксплуатироваться во Франции, курсируя в международных коридорах направления север-юг, а также в Германии, Австрии, Швейцарии, Италии, Бельгии, Нидерландах и, возможно, в Люксембурге.

Одновременно с подписанием рамочного договора Alpha Trains и Siemens Mobility расширили заключенный в 2023 г. сервисный контракт, включив в него техническое обслуживание вновь заказанных локомотивов в Бельгии и Франции.

Источник: zdmira.com, 03.09.2024

Siemens построит для словацкой RS Lease до 65 локомотивов Vectron

В дни проведения выставки InnoTrans 2024 словацкая лизинговая компания RS Lease подписала с Siemens Mobility рамочный договор о поставке до 65 локомотивов семейства Vectron (рис. 14). Твердый заказ охватывает 30 многосистемных электровозов Vectron MS. Опционально могут быть поставлены 35 локомотивов типов Vectron MS или Vectron Dual Mode, способных работать как от контактной сети, так и от дизеля.



Рис. 14. Локомотив семейства Vectron

Мощность заказанных машин Vectron MS составляет 6,4 МВт, скорость движения – до 200 км/ч. Их будут собирать на заводе Siemens Mobility в Мюнхене, тележки изготовят на предприятии в австрийском Граце.

RS Lease уже располагает парком из 90 электровозов Vectron MS, их техническое обслуживание в полном объеме осуществляет Siemens Mobility. После завершения поставок по новому договору численность парка возрастет до 155 машин. Siemens Mobility и RS Lease ведут переговоры о расширении сервисного договора на вновь заказанные локомотивы.

Источник: zdmira.com, 27.09.2024

Siemens поставит Beacon Rail до 180 многосистемных электровозов Vectron

Siemens Mobility подписала с лизинговой компанией Beacon Rail крупнейший рамочный договор о поставке до 180 многосистемных электровозов семейства Vectron с первым твердым заказом 25 локомотивов (рис. 15). Соглашение предусматривает поставку электровозов мощностью 6,4 МВт, которые будут строить на заводе Siemens Mobility в Мюнхене, тележки изготовят на предприятии компании в австрийском Граце. Стоимость сделки не разглашается.



Рис. 15. Электровоз семейства Vectron

Локомотивы планируется эксплуатировать во Франции и Германии, а также в крупнейших трансевропейских грузовых и пассажирских железнодорожных коридорах.

Источник: zdmira.com, 01.10.2024

Siemens Mobility получил еще два заказа на локомотивы Vectron MS

Контракт Siemens Mobility с Австрийской Green Mobility Partners на поставку до 50 локомотивов Vectron MS включает твердую часть на 8 единиц и обслуживание подвижного состава (рис. 16). Первые поставки ожидаются в середине 2025 года.



Рис. 16. Локомотив Vectron MS

Второй контракт — с европейской лизинговой компанией Veason на поставку 25 новых локомотивов Vectron MS для эксплуатации в странах Центральной и Западной Европы. Благодаря покупке, общий размер парка Vectron MS у компании достигнет 180 единиц.

В феврале этого года европейская лизинговая компания Railpool и Siemens Mobility заключили рамочное соглашение на поставку до 250 локомотивов Vectron. В твердую часть заказа входят 24 мультисистемных

локомотива Vectron MS для использования на линиях переменного и постоянного тока, а также 46 локомотивов переменного тока. Новые локомотивы смогут работать в 16 странах на разных европейских железнодорожных коридорах. Также, в начале сентября лизинговая компания Alpha Trains подписала контракт на покупку 35 локомотивов Vectron у Siemens Mobility. Договор включает опцию еще на 35 локомотивов.

Локомотивы Vectron MS становятся одной из самых продаваемых моделей тягового подвижного состава в странах Европы. По состоянию на 2024 год, общее число локомотивов этой модели, эксплуатирующихся в Европе, превысило 1,2 тысячи единиц. Ключевая особенность локомотивов – многосистемность. Дизель-электрические локомотивы Vectron MS имеют мощность 6400 кВт. Их максимальная скорость составляет 200 км/ч. Они оборудованы европейской системой управления движением поездов ETCS и национальными системами АЛС.

Источник: t.me, 08.10.2024

Wabtec поставит в Бразилию 30 локомотивов серии Evolution

Бразильский перевозчик MRS Logística и Wabtec подписали соглашение о поставке 30 новых локомотивов серии Evolution ES44Acі, общая стоимость контракта составляет 500 млн бразильских реалов (101 млн долл.) (рис. 17). Первые поставки запланированы на 2024 год.



Рис. 17. Локомотив серии Evolution ES44Acі

Локомотивы Evolution ES44Acі работают на дизельной тяге. Они обладают мощностью в 3,3 мВт и максимальной скоростью в 110 км/ч. Электронный четырехтактный двигатель внутреннего сгорания с турбонаддувом обеспечивает большую энергоэффективность и более низкие выбросы благодаря конструкции, ориентированной на эффективное сгорание.

топлива. Используемые в производстве высокопрочные материалы также увеличивают межремонтные интервалы дизеля, снижая эксплуатационные расходы на протяжении всего жизненного цикла локомотива.

MRS – логистический оператор, который управляет железнодорожной сетью протяженностью 1643 км в штатах Минас-Жерайс, Рио-де-Жанейро и Сан-Паулу. Компания владеет 20% национального железнодорожного парка и насчитывает 20 тыс. вагонов и 650 локомотивов.

Источник: t.me, 26.02.2024

Индонезия закупит 54 локомотива производства Progress Rail

Американский Progress Rail (входит в Caterpillar) подписал контракт с индонезийским оператором PT Kereta Indonesia (PT KAI) на поставку 54 магистральных локомотивов EMD GT38AC для эксплуатации в Южной Суматре (рис. 18). Сумма контракта составляет 3,36 трлн рупий (222 млн долл.). Поставка локомотивов должна состояться в 2025 году.



Рис. 18. Магистральный локомотив EMD GT38AC

EMD GT38AC – гибридные дизель-электрические локомотивы. Их максимальная скорость составляет 80 км/ч, мощность – 1640 кВт. Локомотивы разработаны специально для эксплуатации в климатических условиях Юго-Восточной Азии.

Сейчас PT KAI эксплуатирует 91 локомотив EMD GT38AC производства Progress Rail. Также летом 2023 года американская Wabtec Corporation заключил долгосрочное соглашение с индонезийской компанией PT Imesco Inter Sarana (PT Imesco) о поставке запасных частей и поддержке технического обслуживания и ремонта парка локомотивов CM20EMP. Всего техобслуживание коснется 150 локомотивов.

Источник: techzd.ru, 22.02.2024

Бразильская компания VLI закупает восемь тепловозов постройки Progress Rail

Бразильская логистическая компания VLI заключила с компанией Progress Rail (входит в состав корпорации Caterpillar) контракт на поставку восьми тепловозов EMD SD70ACe-BB (рис. 19). Восьмиосные локомотивы колеи 1000 мм оснащены дизельными двигателями серии 710 и асинхронным тяговым приводом. Они пополняют парк тягового подвижного состава, эксплуатируемого в Юго-восточном коридоре железной дороги Centro-Atlântica, который соединяет экономически развитые регионы Бразилии – штаты Минас-Жерайс и Сан-Паулу с портом Сантус и используется для перевозки полезных ископаемых и сельскохозяйственной продукции. Строить тепловозы будет завод компании Progress Rail в бразильском городе Сети-Лагоас. Поставка намечена на конец 2025 г.



Рис. 19. Тепловоз EMD SD70ACe-BB

В начале марта 2023 г. VLI подписала контракт с компанией Wabtec на поставку девяти тепловозов ES43BBI семейства Evolution.

Источник: zdmira.com, 15.03.2024

Турецкая компания TÜRASAŞ построит 95 электровозов для национальных железных дорог

Турецкая государственная компания TÜRASAŞ и национальный оператор пассажирских и грузовых перевозок TCDD Taşımacılık подписали контракт на поставку 95 электровозов нового поколения E5000 (рис. 20). Сроки поставки и цена сделки не разглашаются.



Рис. 20. Электровоз нового поколения E5000

Предсерийный четырехосный магистральный электровоз E5000 мощностью 5 МВт с асинхронным тяговым приводом, разработанный и построенный компанией TÜRASAŞ, был представлен в 2023 г. Этот электровоз предназначен для тяги грузовых и пассажирских поездов со скоростью до 140 км/ч.

По заявлению присутствовавшего на торжественной церемонии подписания контракта министра транспорта и инфраструктуры Турции Абдулкадира Уралоглу (Abdulkadir Uraloğlu), доля комплектующих турецкого производства в электровозе E5000 приближается к 65%, планируется ее увеличение до 80%. Используются такие турецкие комплектующие, как система управления, тяговые преобразователи мощностью 2,5 МВт, трансформаторы и тяговые двигатели мощностью 1280 кВт. Предсерийный образец получил европейский сертификат TSI, что позволит в будущем поставлять электровозы E5000 на экспорт.

Источник: zdmira.com, 21.03.2024

Wabtec поставит 3 тепловоза в Уругвай

Базирующаяся в Уругвае интегрированная логистическая компания Grupo RAS заказала у Wabtec три локомотива C23EMP, что стало важным шагом для Grupo RAS на пути к выходу на уругвайский железнодорожный рынок (рис. 21).



Рис. 21. Локомотив C23EMP

Поставка локомотивов ожидается к концу 2025 г., что ознаменует начало железнодорожной деятельности Grupo RAS в Уругвае.

Локомотивы C23EMP предназначены для эксплуатации на узкоколейных путях с небольшой нагрузкой на ось. Локомотивы оснащены 12-цилиндровыми двигателями FDL с электронным впрыском топлива. Компания Wabtec будет производить локомотивы на своем заводе в Контажеме, Бразилия.

По заявлению президента и регионального руководителя Wabtec в Латинской Америке Данило Миясато, эти локомотивы предоставят Grupo RAS производительность и надежность, необходимые для успешной работы. Заказ также позволяет Wabtec расширить присутствие в Уругвае, где компания имеет давнюю историю, и еще больше укрепить нашу приверженность латиноамериканскому рынку.

Инвестиции полностью соответствуют замыслу Grupo RAS стать ключевым оператором обновленной национальной железнодорожной сети Уругвая. Компания будет управлять тремя дочерними предприятиями, которые будут заниматься исключительно железнодорожными перевозками по важнейшему маршруту №5 и другим национальным маршрутам. Это расширение укрепляет позиции Grupo RAS как поставщика комплексных логистических решений и улучшает её стратегическое расположение в порту Монтевидео и близлежащем промышленном парке, предлагая клиентам беспрепятственный железнодорожный доступ.

Маршрут №5 является важным железнодорожным и автомобильным сообщением в Уругвае, обеспечивающим доступ к порту Монтевидео.

Grupo RAS имеет 30-летний опыт планирования и управления логистическими услугами в 11 странах и работает по трём направлениям, включая транспортные услуги, инфраструктуру и общие логистические услуги.

Источник: railwaypro.com, 04.04.2024 (англ. яз.)

Wabtec поставит локомотивы для Трансгвинейской железной дороги

SimFer, совместное предприятие правительства Гвинеи, горно-металлургической компании Rio Tinto и Chalco Iron Ore Holdings (CIOH), заключило с Wabtec контракт стоимостью в 277 млн долл. на поставку дизельных грузовых локомотивов Evolution серии ES43ACmi (рис. 22). Точное количество локомотивов по контракту не уточняется.



Рис. 22. Дизельный грузовой локомотив Evolution серии ES43ACmi

ES43ACmi — двухкабинный дизель-электрический локомотив с 12-цилиндровым двигателем серии Evolution мощностью 3,36 МВт. Его максимальная скорость — 100 км/ч.

Локомотивы будут поставлены для строящейся Трансгвинейской железной дороги длиной в 670 км, по которой будут перевозить до 120 млн тонн железной руды в год. Линия пройдет от крупнейшего неосвоенного месторождения железной руды в горном хребте Симанду до строящегося глубоководного порта в Морибае.

По состоянию на июль 2024 года Wabtec выпустил 501 локомотив модели ES43ACmi. Все локомотивы эксплуатируются в Индии, где прошли проверку производительности и топливной экономичности в условиях высоких температур. Всего по контракту с Indian Railways, Wabtec должен изготовить 700 локомотивов модели ES43ACmi. Их производство локализовано в Индии на совместном предприятии Indian Railways и General Electric в Марховрахе (штат Бихар).

Источник: techzd.ru, 31.07.2024

Vossloh Rolling Stock поставляет маневровые тепловозы в Италию

Немецкий дочерний локомотивостроитель китайской CRRC заключил контракт на поставку 8 локомотивов DE 18 грузовому перевозчику Polo Logistica (входит в национальную железнодорожную компанию FS) (рис. 23).



Рис. 23. Локомотив DE 18

Ранее тепловозы данной модели хорошо себя зарекомендовали во время выполнения маневровых работ в Неаполе и Турине, а также на паромной переправе между континентальной Италией и островом Сицилия.

Четырехосные локомотивы DE 18 мощностью 1,8 МВт рассчитаны на эксплуатацию с максимальной скоростью 120 км/ч. Сила тяги при трогании с места составляет 291 кН. В тепловозах заложена возможность использования гидроочищенного растительного масла (HVO) наряду с дизелем. Кроме того, машины оснащены аккумуляторной батареей с запасом хода более одного часа для эксплуатации в депо и тоннелях. С 2014 года реализовано более 130 машин данной серии.

Источник: rollingstockworld.ru, 28.05.2024

Vossloh Rolling Stock поставит 10 тепловозов DE18 компании SPITZKE

Компания SPITZKE заключила с Vossloh Rolling Stock, принадлежащей китайской корпорации CRRC, контракт на поставку 10 тепловозов DE18, отличающихся пониженным уровнем вредных выбросов и соответствующих требованиям европейских экологических норм уровня V (рис. 1). Локомотивы, поставки которых планируется начать летом 2025 г., будет эксплуатировать специализирующийся на доставке строительных грузов и вывозе мусора оператор SLG SPITZKE LOGISTIK – дочернее предприятие компании SPITZKE (рис. 24).



Рис. 24. Тепловоз DE18

Тепловозы DE18 сертифицированы для работы на биотопливе, получаемом из гидроочищенных растительных масел (HVO), в качестве альтернативы дизельному топливу, при этом доработка оборудования локомотивов не требуется. Использование такого топлива позволит сократить выбросы диоксида углерода на величину до 90%, а также снизить содержание в выхлопных газах твердых несгоревших частиц.

В мае 2024 г. итальянская компания Polo Logistica FS заказала Vossloh Rolling Stock восемь тепловозов DE18.

Источник: zdmira.com, 07.06.2024

Northrail приобретает 10 локомотивов Vossloh Rolling Stock DE18 для Скандинавии

Компания RIVE Private Investment расширила свой железнодорожный портфель, приобретя десять локомотивов DE18 от Vossloh Rolling Stock для своей компании Northrail, управляющей железнодорожным парком (рис. 25).



Рис. 25. Локомотив DE18

Локомотивы оснащены передовой технологией очистки выхлопных газов и европейской системой управления движением поездов (ETCS) и должны стать первыми локомотивами такого типа, допущенными к эксплуатации в Швеции и Норвегии.

Разработанные в соответствии с жесткими экологическими стандартами, локомотивы DE18 позволяют железнодорожным операторам сократить выбросы парниковых газов на 40%. Эта разработка способствует созданию более устойчивых и энергоэффективных железнодорожных решений для операторов в Скандинавии, где потребность в тепловозах велика, но неясное будущее тепловозов с точки зрения целей устойчивого развития заставляет операторов колебаться при покупке нового дизельного подвижного состава.

Источник: ru.railmarket.com, 18.11.2024

Progress Rail получила контракт на поставку 27 тепловозов для строящейся железной дороги между ОАЭ и Оманом

Подвижной состав заказало СП национальных перевозчиков обеих стран Etihad Rail и Oman Rail. К поставке будут предусмотрены тепловозы SD70ACS мощностью 3,2 МВт, разработанные для эксплуатации в условиях жаркого климата и пустыни (рис. 26).



Рис. 26. Тепловоз SD70ACS

Источник: t.me, 22.10.2024

Progress Rail поставит 54 тепловоза в Индонезию

Компания Progress Rail (входит в состав корпорации Caterpillar) заключила контракт с индонезийским государственным оператором PT Kereta

Ari Indonesia (PT KAI) на поставку 54 грузовых тепловозов EMD GT38AC (рис. 27) колеи 1067 мм, которые планируется эксплуатировать в провинции Южная Суматра.



Рис. 27. Тепловоз EMD GT38AC

PT KAI уже располагает 91 локомотивом этой серии. Progress Rail поставляла их с 2011 г. Предыдущий контракт на приобретение 36 таких тепловозов был подписан в апреле 2020 г. Шестиосные тепловозы, получившие в Индонезии обозначение СС205, показали достаточно высокую надежность, экономичность, отличаются улучшенными экологическими характеристиками.

Локомотивы разработаны с учетом условий эксплуатации в странах Юго-Восточной Азии и Южной Африки. Их силовые установки рассчитаны на применение смесей с долей биотоплива до 35%. Тепловозы оснащены 8-цилиндровыми дизелями EMD 710 и тяговым приводом переменного тока. Конструкция кузова и кабины машиниста обеспечивает улучшенный обзор.

Поставку новых локомотивов предполагается начать в 2025 г.

Источник: trains.com, 16.02.2024 (англ. яз.)

ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ ПО ЛОКОМОТИВОСТРОЕНИЮ ЗА РУБЕЖОМ

Обновление подвижного состава в Румынии

DB Cargo Romania и PSP Cargo Group Romania закупают новые локомотивы модели Trans Montana у Softronic Craiova. В конце декабря 2023 года румынскому филиалу DB Cargo был доставлен локомотив Trans Montana 082. Второй локомотив, ТМ 085, должен прибыть в конце апреля 2024 года. PSP Cargo Group Romania является новым клиентом Softronic Craiova и разместила свой первый заказ у Softronic на локомотив Trans Montana 080.

В Велим прибыли два опытных образца электропоездов Coradia Stream производства Alstom. Это первая поставка составов в Румынию по соглашению между Alstom и румынским Управлением по реформированию железных дорог (ARF). Контракт на поставку 20 электропоездов Coradia Stream был подписан в 2022 году, а дополнительным соглашением предусмотрена возможность поставки дополнительных 17 поездов и пятнадцатилетний контракт на техническое обслуживание составов.

Источник: rollingstockworld.ru, 18.01.2024

Direct Rail Services объявил о выводе из эксплуатации локомотивов модели Class 37

Британский грузовой перевозчик Direct Rail Services (DRS) собирается вывести из эксплуатации культовые локомотивы модели Class 37 после 64 лет эксплуатации (рис. 28). Это решение является частью обязательств DRS по защите окружающей среды и модернизации парка подвижного состава. На сайте компании указано, что всего будут списаны 6 единиц, локомотивы будут проданы на конкурсной основе.



Рис. 28. Локомотив модели Class 37

Дизельные локомотивы модели Class 37 производились двумя компаниями: English Electric и Robert Stephenson and Hawthorns, базирующимися в Британии. Максимальная скорость тепловозов – 140 км/ч, мощность – 1,3 мВт. Всего было произведено 309 локомотивов в период с 1960 по 1965 год. Они составляли основу локомотивного парка в Восточной Англии и Шотландии.

Исполнительный директор DRS заявил, что компания сосредоточится на модернизации и эксплуатации локомотивов модели Class 68 и Class 88. Дизель-электрические локомотивы Class 68 производились в 2013-2017 годах компаниями Vossloh Espana и Stadler Rail. Всего компания эксплуатирует 34 локомотива модели Class 68. Их максимальная скорость составляет 160 км/ч, мощность – 2,8 мВт. Дизель-электрические локомотивы Class 88 производились в 2015-2016 годах на заводе Stadler Rail Valencia. Сейчас DRS эксплуатирует 10 таких машин.

Источник: t.me, 25.01.2024

ABB поставит в Румынию оборудование для модернизации электровозов

Компания ABB получила заказ на поставку комплектов тягового оборудования для модернизации 19 шестиосных электровозов LE 5100, эксплуатируемых румынским государственным пассажирским оператором CFR Călători. ABB будет выполнять заказ в партнерстве с румынской компанией Reloc, специализирующейся на ремонте и модернизации подвижного состава, который эксплуатируется в Румынии и других странах Балканского региона. Проект финансируется в рамках национального плана восстановления и устойчивости, поддерживаемого ЕС.

Каждый электровоз будет оснащен новым тяговым трансформатором, двумя тяговыми преобразователями CC 1500 MS и шестью тяговыми двигателями AMX 500. Установка нового оборудования позволит повысить энергетическую эффективность и надежность локомотивов до уровня, соответствующего требованиям европейских стандартов, увеличить их максимальную скорость с нынешних 120 до 160 км/ч, а мощность – с 5100 до 6000 кВт. Кроме того, модернизация обеспечит существенное сокращение затрат на техническое обслуживание.

Благодаря использованию современных преобразователей на транзисторах IGBT и тяговых двигателей переменного тока КПД тягового привода увеличится примерно на 5% по сравнению с нынешней системой на основе тиристорных выпрямителей и тяговых двигателей постоянного тока.

Предполагается также, что за счет применения рекуперативного торможения расход энергии сократится на 15%.

Источник: zdmira.com, 25.01.2024

Купленные Эстонией в 2002 году американские локомотивы режут на металлолом

Старые американские локомотивы эстонской компании Operail, которые в последнее время использовались как доноры запчастей, разрезают в Палдиски на металлолом, передает портал ERR. Американские локомотивы, изготовленные в США в 1980-е годы, завезли в Эстонию в 2002 году.

Они давно не использовались по назначению, поскольку быстро выяснилось, что локомотивы слишком тяжелые для железных дорог в Эстонии и разрушают инфраструктуру.

На сегодняшний день локомотивы исчерпали себя и в качестве доноров запчастей, и они были проданы на аукционе фирме Kronimet, которая стала владельцем 32-х дизельных локомотивов. Теперь фирма режет их на металл. Черный металл будет отправлен в Турцию, а цветной – различным покупателям в Европе и Азии.

Если судьба старых локомотивов уже решена, то что будет с самой госкомпанией Operail, которая терпит крупные убытки из-за отсутствия российского транзита, правительство должно решить до конца января. Сейчас компания осуществляет железнодорожные перевозки по Эстонии.

Источник: rzd-partner.ru, 24.01.2024

Wabtec модернизирует более 200 тепловозов железной дороги CSX

Компания Wabtec и североамериканская железная дорога первого класса CSX подписали соглашение о модернизации более 200 тепловозов серии AC4000 с применением цифровых технологий и инновационных технических решений (рис. 29). В период с 1994 по 2002 г. CSX закупила у компании GE более 600 локомотивов этой серии. В настоящее время локомотивостроительное подразделение GE входит в состав Wabtec.



Рис. 29. Тепловоз серии AC4000

Модернизация тепловозов с продлением срока их службы направлена на повышение надежности (на величину до 35%), энергоэффективности и силы тяги (на величину до 14%), а также на снижение вредных выбросов и расходов на техническое обслуживание. Она охватывает, в частности, комплекс мер по совершенствованию эксплуатируемых дизельных двигателей тепловозов, включая системы подготовки и подачи воздуха, а также впрыска топлива. Предусмотрено внедрение на локомотивах цифровых технологий, таких как система управления распределенной тягой LOCOTROL Expanded Architecture (LXA), позволяющей сократить на величину до 8% расход топлива и выбросы углекислого газа.

Тепловозы будут модернизировать на локомотивостроительных заводах Wabtec в США в период с 2024 по 2028 г. Ранее с Wabtec были подписаны контракты на модернизацию 260 локомотивов железной дороги CSX, которые уже в основном исполнены.

В последние годы железные дороги США сократили до минимума объем закупок новых локомотивов и сосредоточились на модернизации имеющихся парков. Так, в 2022 г. Wabtec подписала крупные контракты с железными дорогами первого класса Norfolk Southern и Union Pacific на модернизацию соответственно 330 и 600 тепловозов.

Источник: zdmira.com, 14.02.2024

Wabtec поставит тормозные системы для 1200 локомотивов Siemens для Индии

Siemens India заключила контракт с американской корпорацией Wabtec на поставку тормозных систем общей стоимостью 157 млн долл. Они будут использоваться в конструкции 1200 шестиосных односекционных локомотивов мощностью 9000 л.с., которые были заказаны индийскими железными дорогами (IR) у Siemens Mobility в начале 2023 года. В соответствии с

условиями контракта, Wabtec будет поставлять Siemens India тормозные системы серии ILS до 2035 года, а также обслуживать их в течение 35 лет после запуска локомотивов в эксплуатацию. Тормозная система серии ILS производится в рамках программы «Сделано в Индии», она спроектирована и разработана командой индийских инженеров. Изготавливаются тормозные системы индийским филиалом Wabtec в Хосуре, который также производит тормозные системы и двери для новых индийских электропоездов Vande Bharat Express. В январе 2023 года Siemens Mobility подписала с индийскими железными дорогами контракт на поставку 1200 односекционных электровозов. Общая стоимость контракта составила около 3 млрд евро, этот заказ на локомотивы стал крупнейшим в истории компании. В соответствии с соглашением, в течение первых 11 лет вся партия из 1200 электровозов должна быть доставлена в Индию, а на протяжении следующих 35 лет Siemens Mobility будет осуществлять полное сервисное обслуживание поставленных машин. Для мониторинга состояния машин и планирования их технического обслуживания будет использована платформа Railigent-X из экосистемы приложений Siemens Xcelerator. Производство локомотивов организовано на заводе Indian Railways в Даходе (штат Гуджарат, Индия), в сборке и обслуживании электровозов будут также участвовать сотрудники IR. Локомотивы Siemens будут использоваться для грузовых перевозок составов массой 4500 тонн с максимальной скоростью 120 км/ч.

*Источник: t.me, 27.01.2024,
railway-technology.com, 25.01.2024 (англ. яз.)*

Stadler наращивает поставки локомотивов в Новую Зеландию

Швейцарская Stadler подписала с KiwiRail – национальным железнодорожным оператором Новой Зеландии еще два контракта на поставку магистральных и маневровых локомотивов колеи 1067 мм. В настоящее время Stadler по договору от 2021 г. строит для KiwiRail 57 тепловозов, которые предназначены прежде всего для тяги поездов на железных дорогах острова Южный.

Оба новых контракта ориентированы на обновление локомотивного парка на острове Северный. Первый контракт охватывает девять шестиосных магистральных тепловозов мощностью по 3000 кВт, соответствующих по уровню вредных выбросов требованиям действующего европейского стандарта Stage 5. Дизельные двигатели тепловозов рассчитаны на применение биотоплива HVO. Эти локомотивы оснастят бортовыми устройствами

европейской системы ETCS уровня 1, которая внедрена, в частности, на пригородных линиях Окленда.

Второй контракт предусматривает поставку гибридных четырехосных маневровых локомотивов, которые могут получать питание от дизельного двигателя или тяговых аккумуляторных батарей. Локомотивы с центральным расположением кабины управления оборудуют системами запуска-остановки дизеля, удаленной диагностики и мониторинга технического состояния, а также дистанционного управления по радиоканалу.

Источник: zdmira.com, 27.02.2024

Казахстан начал экспортировать локомотивы в Монголию

Об этом сообщает Министерство промышленности и строительства Республики Казахстан. По информации ведомства, в 2023 году Казахстан отправил 4 дизель-электрических локомотива в Монголию, стоимость каждого составляет более 4 млн долларов.

В пресс-релизе министерства указано, что Казахстан, кроме поставок в Монголию, экспортирует свои локомотивы в шесть стран: Таджикистан, Узбекистан, Украину, Молдову, Азербайджан и Туркменистан.

Сейчас в Казахстане действует два локомотивостроительных завода: АО «Локомотив курастыру зауыты» (ЛКЗ) и ТОО «Электровоз курастыру зауыты» (ЭКЗ). ЛКЗ, единоличным собственником которого недавно стала американская Wabtec, выпускает магистральные тепловозы серий ТЭ33АС и ТЭП33А, а также маневровые ТЭМ11А. Дизель-электрические локомотивы производятся на заводе ЭКЗ, владельцем которого является французский Alstom. Предприятие выпускает электровозы серий KZ8А и KZ4АТ. Как сообщает министерство, производственные мощности обеих площадок составляют по 100 единиц техники в год.

Основной заказчик заводов – национальный перевозчик КТЖ, в 2023 году для грузовых и пассажирских перевозок приобрел 112 новых локомотивов, включая поставки с Брянского машиностроительного завода.

Источник: techzd.ru, 04.03.2024

Первые локомотивы производства компании Toshiba прибыли на Тайвань

Первые три из 68 шестиосных локомотивов серии E500 постройки японской компании Toshiba Infrastructure Systems & Solutions (TISS) 5 марта 2024 г. прибыли в порт Хуалянь на восточном берегу острова Тайвань.

В октябре 2019 г. Банк Тайваня заключил с компанией TISS контракт на сумму 11 млрд новых тайваньских долл. (около 388 млн долл. США) на поставку электровозов и запасных частей для государственной железнодорожной корпорации Taiwan Railway. TISS собирает локомотивы в Японии.

Электровозы адаптированы к местному климату, включая проливные дожди, ураганный ветер и температуру воздуха свыше 40 °С. Они оснащены оборудованием связи стандарта 4G, необходимым для передачи данных автоматического диагностирования неисправностей, никелевыми аккумуляторными батареями производства французской компании Saft.

Корпорация Taiwan Railway планирует задействовать локомотивы, рассчитанные на скорость движения до 140 км/ч, на линиях колеи 1067 мм, электрифицированных на переменном токе напряжением 25 кВ и частотой 60 Гц. Электровозы могут использоваться как в грузовом, так и в пассажирском сообщении, в том числе для тяги междугородных поездов Tze-Chiang, курсирующих с ограниченным числом остановок между столицей Тайбэй и рядом крупных городов.

Испытания локомотивов, заказанных для Тайваня, начались в сентябре 2023 г.

Источник: zdmira.com, 14.03.2024

В Танзанию прибыли еще три новых электровоза производства Hyundai Rotem

В настоящее время локомотивы проходят пусконаладочные работы, после чего начнут проходить тестовые испытания на сети, электрифицированной на переменном токе напряжением 25 кВ.

Электровозы южнокорейского производителя будут использоваться в Танзании для пассажирских перевозок.

Кроме локомотивов, в страну также доставили 27 новых пассажирских вагонов от южнокорейской Sing Sung Rolling Stock Technology (SSRST), которые будут эксплуатироваться в составах 34 с электровозами Hyundai Rotem. В 2020 году Tanzania Railway Corporation (TRC) и SSRST подписали

контракт на поставку 59 пассажирских вагонов, из которых в Танзанию поставлено уже 56 единиц.

Источник: techzd.ru, 11.01.2024

DB Cargo и Siemens представили облегченный локомотив с комбинированным приводом

Грузовой оператор DB Cargo (входит в состав железных дорог Германии) и компания Siemens Mobility представили на сортировочной станции Галле облегченный локомотив Vectron Dual Mode light, который может получать питание от контактной сети и дизеля (рис. 30). Эта машина на несколько тонн легче гибридного локомотива Vectron Dual Mode, что позволяет использовать его на второстепенных линиях и подъездных путях с низкой допустимой осевой нагрузкой. Масса полностью снаряженного локомотива составляет 84 т.



Рис. 30. Локомотив Vectron Dual Mode light

DB Cargo рассчитывает, что применение локомотивов Vectron Dual Mode light будет способствовать развитию повагонных перевозок, позволяя отказаться от смены локомотивов при доставке грузов конечным потребителям и выполнении маневровых работ. Оператор намерен довести долю гибридных локомотивов в парке магистральных тепловозов до 70 % к 2030 г.

Четырехосный локомотив длиной около 20 м рассчитан на движение по линиям, электрифицированным на переменном токе напряжением 15 кВ и частотой 16,7 Гц, при этом его максимальная мощность на ободу колеса достигает 2210 кВт. При движении по неэлектрифицированным участкам с питанием от дизеля мощность на ободу колеса составляет 750 кВт (максимальная – 926 кВт). Сила тяги при трогании – 300 кН. Емкость топливного бака – 1500 л. Локомотив оборудован национальной системой

точечной АЛС PZB и подготовлен к установке бортового устройства европейской системы управления движением поездов ETCS.

В 2020 г. железные дороги Германии (DB) подписали с Siemens Mobility рамочный договор на поставку 400 локомотивов Vectron Dual Mode стоимостью более 1 млрд евро с твердым заказом на 100 ед. В 2022 г. был заключен контракт еще на 50 таких локомотивов. Кроме того, машины Vectron Dual Mode заказали другие операторы и лизинговые компании.

Источник: zdmira.com, 18.03.2024

Турецкая Türasaş запустила в серийное производство первый электровоз собственной разработки

Государственный производитель приступил к выпуску на заводе в Эскишехире партии из 95 магистральных локомотивов серии E5000 (рис. 31). Соответствующий контракт был заключен на прошлой неделе с национальным перевозчиком TCDD.



Рис. 31. Локомотивов серии E5000

Электровоз разработан институтом технологий железнодорожного транспорта TÜBİTAK RUTE. По итогам испытаний он получил сертификат соответствия европейским требованиям TSI. Локомотив с осевой формулой 2o-2o мощностью 5 МВт может эксплуатироваться с максимальной скоростью 140 км/ч.

По словам министра транспорта Турции Абдулкадира Уралоглу, уровень локализации машин в процессе наращивания серийного производства должен достигнуть 85%. В проекте участвует 115 местных комплектаторов.

Сообщается, что подвижной состав будет оснащен турецкими двигателем, тяговыми преобразователями, трансформатором, кузовом и системами управления.

Недавно открытый Türasaş в Сивасе завод площадью 10,5 тыс. м² будет поставлять для электровозов тележки и колеса. Планируемый годовой объем выпуска новой площадки должен составить 4,6 тыс. тележек и 9,2 тыс. колесных пар, что позволит обеспечить данными компонентами все виды выпускаемого в стране пассажирского и грузового подвижного состава.

Сейчас в Турции реализуется стратегия по развитию национального производства. С 2023 года Türasaş выпускает региональные электропоезда E44000 собственной разработки. На их базе разрабатывается электропоезд для скорости в 225 км/ч. Также совместно с TÜBİTAK RUTE компания спроектировала тепловозный дизель.

Источник: rollingstockworld.ru, 19.03.2024

Progress Rail завершает испытания первого аккумуляторного локомотива EMD Joule для США

Шестиосная машина SD40JR мощностью 2400 кВт проходит последние тесты в центре MxV Rail в американском Пуэбло (рис. 32). Скоро она будет отправлена компании PHL для маневровой работы в портах Калифорнии. Заявляется, что SD40JR станет первым локомотивом с исключительно аккумуляторной тягой, работающим в стране.



Рис. 32. Локомотив EMD Joule

Локомотив SD40JR оборудован асинхронным тяговым приводом с поосным регулированием силы тяги. Заявляется, что его макс. скорость составляет 80 км/ч, сила тяги при трогании с места – 600 кН, в длительном режиме – 416 кН. Специально для него производитель разработал стационарные зарядные станции. Как отмечают в Progress Rail, машине требуется менее 4 часов для полного заряда аккумулятора и его хватает на 24 часа работы.

Аккумуляторная модель EMD Joule была представлена Progress Rail в 2020 году, а PHL стала одним из первых его заказчиков. Линейка EMD Joule предполагает 5 разных исполнений.

Источник: rollingstockworld.ru, 21.03.2024

Siemens Mobility и Deutsche Bahn представили гибридные локомотивы Vectron Dual Mode Light

Первые машины с тягой от контактной сети и дизельного двигателя были презентованы на сортировочной станции в немецком Галле, где они пойдут в эксплуатацию (рис. 33). Новый подвижной состав имеет меньшую нагрузку на ось (21 тс) по сравнению с Vectron Dual Mode, что позволяет использовать его как для магистральной, так и для маневрово-вывозной работы.



Рис. 33. Гибридные локомотивы Vectron Dual Mode Light

Локомотив оснащен дизелем Cummins QST30-L, который может работать на биотопливе. Мощность машины составляет 2210 кВт при тяге от контактной сети и 750 кВт в автономном режиме, макс. скорость – 120 км/ч, сила тяги при трогании с места – 300 кН.

По контракту 2020 года и реализованному в 2022-м опциону Siemens Mobility должна поставить 146 таких локомотивов грузовому перевозчику DB Cargo и 4 – инфраструктурному оператору DB Bahnbaу. По оценке перевозчика,

внедрение новых машин позволит ежегодно экономить 12 млн л топлива и сократить выбросы CO₂ на 25 тыс. т.

Источник: railway-technology.com, 26.03.2024

RBP и RAILPOOL подписали соглашение об аренде модульных гибридных маневровых локомотивов

Компания RBP подписала с RAILPOOL один из первых договоров лизинга с полным спектром услуг на поставку в общей сложности пяти современных маневровых локомотивов Modula hybrid производства компании Vossloh Rolling Stock (рис. 34). В будущем парк железнодорожной RBP, базирующейся в Зигбурге, пополнится версиями BDD (аккумуляторно-дизельный) и EDD (пантографно-дизельный).



Рис. 34. Гибридный маневровый локомотив Modula hybrid производства Vossloh Rolling Stock

Двадцать шестого марта RAILPOOL, одна из ведущих европейских компаний по лизингу электровозов, и Rheinische Bahnpersonal-und Verkehrsgesellschaft mbH (RBP) подписали в Зигбурге один из первых договоров лизинга с полным спектром услуг на пять современных гибридных маневровых локомотивов, которые будут поставлены в III квартале 2026 г.

Локомотивы оснащены европейской системой управления движением поездов (ETCS) и дистанционным радиоуправлением. Двойные двигатели с аккумулятором (BDD) обеспечивает мощность в 1000 кВт, в то время как вариант EDD обеспечивает мощность в 2,5 МВт при работе от воздушной контактной сети и 1000 кВт на дизельной тяге. Радиус в кривых составляет 75 м.

Источник: globalrailwayreview.com, 29.03.2024 (англ. яз.)

В Великобритании испытывают первый грузовой тепловоз с системой ETCS

После статических испытаний на полигоне Центра инноваций и развития (RIDC) британского оператора инфраструктуры Network Rail в графстве Лестершир началась программа динамических испытаний грузового тепловоза серии 66 (рис. 35). Это первый в своем классе локомотив, оснащенный бортовым оборудованием европейской системы управления движением поездов ETCS.



Рис. 35. Грузовой тепловоз серии 66

Тепловоз серии 66 – самый массовый грузовой локомотив на железных дорогах Великобритании, и начало динамических испытаний системы ETCS стало важным этапом внедрения цифровой системы локомотивной сигнализации нового поколения на всех машинах парка. Все игроки конкурентного рынка, участвующие в программе цифровой трансформации магистрали Восточного побережья (East Coast Digital Programme, ECDP), объединились для согласования базового проекта бортового оборудования, представленного аппаратурой Trainguard 200 компании Siemens Mobility.

На оснащение первого локомотива потребовалось 16 мес. Согласованный базовый проект позволит получить допуск к эксплуатации всех типов тепловозов серий 66 и 67. В течение следующих 5 лет такой аппаратурой планируется оснастить сотни машин, многие из которых предназначены для эксплуатации в рамках программы ECDP на линиях без напольных светофоров.

По окончании динамических испытаний на полигоне RIDC локомотив должен без отказов пройти свыше 8 тыс. км, после чего будет представлен для сертификации. В настоящее время в рамках первого этапа реализации программы ECDP система ETCS уже действует на участках линий Thameslink и Northern City, а также на линии Cambrian в Уэльсе.

CRRC поставила в Сьерра-Леоне самые мощные в мире локомотивы для узкой колеи

Китайская CRRC Ziyang Co передала горнодобывающей компании Leone Rock Metal Group 10 новых гибридных локомотивов для колеи 1067 мм (рис. 36). Стоимость контракта не сообщается.



Рис. 36. Новые гибридные локомотивы для колеи 1067 мм производства китайской CRRC Ziyang Co

Дизель-электрические локомотивы переменного тока CRRC оснащены дизельным двигателем мощностью 3680 кВт. В двухсекционном исполнении локомотивы способны перевозить составы весом до 10 тыс. тонн. В Сьерра-Леоне они будут использоваться для обслуживания железного рудника New Tonkoliri – крупнейшего магнетитового рудника в мире.

Как сообщает CRRC Ziyang Co, с момента подписания контракта до отправки локомотивов заказчику прошло всего 3 месяца, что является новым производственным рекордом компании. На сегодняшний день производитель поставил более 200 локомотивов различных типов в 20 африканских стран.

Источник: rollingstockworld.ru, 14.05.2024

В Китае прекращено использование паровозов

В середине января, с окончанием работ на угольной шахте в провинции Синьцзян, прекращено использование паровозов в Китае. Страна была последней в мире, где применялись паровозы. В конце 1990-х годов в Китае всё ещё строились новые паровозы. В течение многих лет фанаты железных дорог посещали Китай, чтобы увидеть в эксплуатации магистральные паровозы. Работа паровозов на магистрали «Цзин Пэн» железной дороги Цзитун-Тунляо во Внутренней Монголии закончилась в 2005 г. Эта линия протяженностью 945 км была открыта в 1995 г. и на ней применялись паровозы, поскольку в

стране их было много в запасе. Линия «Цзин Пэн» была последним местом, где китайские паровозы QJ 2-10-2 использовались для грузовых и пассажирских перевозок на дальние расстояния; 4717 из них были построены с 1957 по 1988 г. Большинство из них были списаны, а 3 находятся в США: № QJ 6988 и QJ 7081 использовались на межштатной автомагистрали Айова, но в настоящее время выведены из эксплуатации, а QJ 7040 находится в Кентукки в ожидании капитального ремонта после выполнения пассажирских рейсов в период с 2008 по 2013 г. После того как железная дорога Цзитун-Тунляо была переведена на дизельную тягу, паровозы продолжали широко использоваться, главным образом на угольных шахтах и сталелитейных заводах, по всему Китаю. Эти локомотивы, большинство из которых были SY 2-8-2 (1860, построенных в период с 1960 по 1999 г.) или JS 2-8-2, постепенно заменялись, в основном подержанными тепловозами, которых сейчас много, поскольку Китай за последние 20 лет вложил значительные средства в электрификацию ВСМ и магистралей. Эти паровозы находятся в США; они не эксплуатировались в Китае, т.к. были построены на заказ в 1989 г. Третий подобный паровоз был потерян в море по пути из Китая в США в 1991 г., когда судно, перевозившее его, было потоплено тайфуном. На угольной шахте в Сандаолинге использовался парк паровозов класса JS 2-8-2, из которых в 2015 г. ежедневно эксплуатировалось более 20 единиц. 1916 локомотивов типа JS 2-8-2 были построены в период с 1957 по 1988 г. Один из них, JS 8419, был продан туристической железной дороге Boone & Scenic Valley в Айове, где недавно был проведен капитальный ремонт. Этот единственный образец паровоза такого типа за пределами Китая. После того, как план по замене паровозов грузовиками был признан экономически нецелесообразным, в мае 2018 г. был продлен срок эксплуатации паровозов. Однако ожидалось, что карьер будет разработан в течение 3 лет и эксплуатация паровозов завершится в сентябре 2021 г. В итоге работа шахты и эксплуатация паровозов продолжалась ещё более 2-х лет, но в гораздо меньших масштабах, чем 10 или более лет назад. К началу 2020-х годов для ежедневной работы в самой большой шахте использовались 3 из 4 паровоза класса JS 2-8-2. Ещё 6 паровозов использовались до пандемии для маневровых работ. Небольшой парк шестиосных тепловозов заменил оставшийся паровой парк. В течение многих лет использование тепловозов на некоторых участках было запрещено из-за высоких осевых нагрузок, но новые локомотивы класса HXN5B, поставленные в конце 2022 г., достаточно легкие, чтобы избежать повреждения пути. За последние несколько месяцев использовались только 3 паровоза. №JS8314 использовался до 26 ноября 2023 г., когда большой грузовик врезался в него на переезде, серьезно повредив тендер. После получения разрешения на использование новых тепловозов HXN5B в конце декабря 2023 г. паровоз

№JS8366 был выведен из эксплуатации, оставив единственным действующим паровозом № JS8089 (рис. 37). Он был выведен из эксплуатации 15 января, а перед этим занимался перевозкой открытых контейнеров с углём.



Рис. 37. Последний паровоз Sandaoling JS8089 с контейнерами с углём

Возможно, в Северной Корее также может использоваться паровая тяга, однако в связи с закрытостью страны документально подтвердить это сложно.

Источник: trains.com, 17.02.2024 (англ. яз.)

Иран представил первый локомотив с дизельным двигателем собственного производства

Иранская Marpa Group представила магистральный локомотив MAP30 и первый дизельный двигатель MP610 собственного производства (рис. 38). Презентация прошла на площадке компании в провинции Альборз, к западу от Тегерана. На церемонии присутствовал министр промышленности, горнодобывающих отраслей и торговли Ирана Аббас Алиабади и генеральный директор железных дорог Ирана (IRIR) Миад Салехи.



Рис. 38. Иранская Marpa Group представила первый дизельный двигатель MP610 собственного производства

В конструкции локомотива использован дизельный двигатель производства Mapna Group мощностью 2950 кВт (4000 л.с.). Это первый локомотивный дизельный двигатель, спроектированный и разработанный на 100% в Иране.

Как отметил генеральный директор IRIR Миад Салехи, за последние годы компания поставила железным дорогам Ирана 69 локомотивов. Кроме того, в настоящее время реализуется еще один контракт на 50 единиц, по которому Mapna Group поставила для иранских железных дорог уже 30 локомотивов.

Также Салехи сообщил, что в Иране эксплуатируется порядка 350 локомотивов, в то время как необходимо еще 300 единиц для реализации всех потребностей Ирана. Кроме того, генеральный директор IRIR отметил, что сейчас в стране работают 10 компаний, способных производить готовые локомотивы для нужд иранских железных дорог.

По словам Миада Салехи, иранский парламент выделил около 833 млн долл. на обновление тягового подвижного состава и железнодорожных линий в этом году. С начала 2024 года Иран уже приобрел 15 локомотивов местного производства. Компания Mapna Locomotive (входит в Mapna Group) занимается производством локомотивов с 2010 года, за это время по лицензии Siemens были выпущены 150 локомотивов IranRunner. На предприятии также разработаны маневровый локомотив MAP6 и магистральный тепловоз MAP24, 20 секций которого уже эксплуатируются на иранской железнодорожной сети.

Источник: mapnagroup.com, 15.05.2024

Progress Rail поставила в Монголию четыре тепловоза для углевозной линии

Компания Progress Rail (входит в состав корпорации Caterpillar) поставила вторую партию из четырех новых тепловозов EMD SD70ACe/LW для эксплуатации на монгольской железной дороге колеи 1520 мм, связывающей угольное месторождение Таван-Толгой в пустыне Гоби с сухим портом на китайской границе Гашуун Сухайт. Два тепловоза из первой партии в настоящее время уже работают в Монголии.

Локомотивы были отправлены из США через Атлантический океан до китайского порта Тяньцзинь и затем доставлены в сухой порт Замын-Уудэ на юго-востоке Монголии, преодолев путь 14 220 км.

Контракт на поставку 16 тепловозов EMD SD70ACe/LW для тяги поездов с углем был подписан группой компаний Bodi International (Монголия) с Progress Rail в марте 2021 г.

Шестиосный тепловоз EMD SD70ACe/LW оснащен двухтактным дизельным двигателем модели 710 мощностью 3355 кВт, тяговым преобразователем со звеном постоянного тока и асинхронными тяговыми двигателями, а также оборудован бортовыми системами дистанционного мониторинга и диагностики. Локомотивы соответствуют международному экологическому стандарту TIER2 и развивают максимальную скорость 120 км/ч.

Источник: zdmira.com, 15.05.2024

В Китае запущена в эксплуатацию первая партия гибридных локомотивов CRRC нового поколения

Десять шестиосных локомотивов FXN3B выполняют маневровые работы на двух станциях Пекина.

Каждая машина оснащена дизельным двигателем 12V240Н мощностью 2500 кВт (рис. 39). В нем применена технология электронного впрыска топлива под высоким давлением для увеличения производительности машины.



Рис. 39. Локомотив FXN3B

Дополнительно локомотивы оборудованы литий-титанатными батареями. Заявляется, что они способны работать при температуре -40°C и заряжаться за 20 минут. Применение аккумуляторной тяги должно позволить сократить расход топлива относительно текущего парка на 25-34%, а также снизить выбросы.

Новые локомотивы имеют модульную конструкцию, унифицированы с другими машинами платформы Fuxing и оснащены интеллектуальными системами управления и диагностики. Стоит отметить, что в Китае с 2022 года эксплуатируются гибридные тепловозы предыдущего поколения. Также идут испытания водородных и контактно-аккумуляторных локомотивов.

Источник: t.me, 22.05.2024

Китайские локомотивы поставят в Казахстан для сертификации

«Казахстанские железные дороги» получают первые четыре локомотива от китайской China Railway Rolling Stock Corporation для их проверки на соответствие техническим регламентам Таможенного союза. Об этом сообщил заместитель гендиректора «КТЖ – Грузовые перевозки» Владимир Бабиченко. Ранее «Казахстанские железные дороги» и CRRC заключили рамочное соглашение о поставках из Китая в Казахстан 200 тепловозов на 1,3 млрд долл. Чтобы казахстанский национальный перевозчик смог использовать китайские локомотивы для железнодорожных перевозок по всей территории Евразийского экономического союза, они должны получить сертификат соответствия в рамках ЕАЭС.

Источник: techzd.ru, 21.03.2024

Progress Rail отправила первую партию локомотивов в Австралию

В порт Ньюкасла с завода в американском Манси прибыла партия из 6 шестиосных тепловозов GT46C-ACe Gen II (рис. 40). Локомотивы, разработанные специально для Австралии, оснащены 16-цилиндровым двигателем мощностью 3,3 МВт, соответствующими нормативам выбросов Tier 3, и рассчитаны на работу с тяжеловесными поездами. В ближайшие дни 45 они будут переданы заказчику – транспортно-логистической компании Qube – для последующих перевозок грузов между Мельбурном и Сиднеем.



Рис. 40. Тепловоз GT46C-ACe Gen II

Контракт на поставку 12 таких тепловозов был заключен в конце 2022 года. Изначально поставки планировалось завершить до конца 2023 года. Ранее Qube приобрела 20 тепловозов C44acі у австралийского производителя UGL для перевозки стали на этом же маршруте. Последний локомотив в рамках контракта поступил в эксплуатацию в прошлом году.

Источник: t.me, 06.02.2024

В финском порту Пори появился радиоуправляемый маневровый локомотив

Компания Vollert Anlagenbau поставила в финский порт Пори дистанционно управляемый по радиоканалу локомотив Tandem DER 150, предназначенный для подачи порожних вагонов в крытое помещение под погрузку сульфатом железа и последующего перемещения состава к магистральному локомотиву (рис. 41).



Рис. 41. Дистанционно управляемый по радиоканалу локомотив Tandem DER 150

Четырехосный локомотив массой 100 т оснащен дизель-генератором, соответствующим требованиям стандарта Stage V и питающим четыре тяговых электродвигателя, которые обеспечивают тяговое усилие 150 кН, достаточное для перемещения состава массой 2000 т со скоростью 0,5 м/с по пути длиной 500 м. Вдоль пути установлены ретрансляторы радиосигнала для обеспечения надежной передачи управляющих данных и дистанционного доступа в случае непредвиденных ситуаций к системам локомотива, необходимого для технической поддержки со стороны сервисной службы, находящейся в Германии.

Такой груз, как сульфат железа, гигроскопичен и летуч, поэтому требует защиты от внешней среды. Используемые для перевозки этого груза специализированные вагоны имеют крыши. Операции по их открытию и закрытию обеспечивает имеющееся на локомотиве устройство с гидравлическим приводом мощностью 22 кВт, также управляемое по радиоканалу. Tandem DER 150 может работать с вагонами, оснащенными как автосцепкой СА-3, так и сцепными устройствами, используемыми на железных дорогах стран Центральной Европы. Надежность работы в условиях низких температур, осадков (снега или дождя) обеспечивает автоматизированная система пескоподачи.

Thales оборудовала 50 локомотивов постройки CRRC для Таиланда устройствами ETCS

Компания Thales оснастила бортовыми устройствами европейской системы управления движением поездов ETCS 50 тепловозов постройки китайской компании CRRC Qishuyan, предназначенных для Государственных железных дорог Таиланда (SRT). Эти вновь разработанные устройства семейства RailBot имеют модульную конструкцию, что позволяет гибко интегрировать их в состав локомотивного оборудования. Это особенно важно при дооснащении ETCS уже эксплуатируемого тягового подвижного состава. Кроме того, RailBot является масштабируемой системой, обеспечивающей возможность перехода в любое время к более высокому уровню системы ETCS и реализации функций автоведения и беспилотного управления.

Контракт между Thales и корпорацией CRRC об оборудовании бортовыми устройствами ETCS локомотивов для Таиланда был подписан в январе 2022 г. Для компании Thales это пока самый крупный контракт на поставку устройств RailBot. Ранее китайская корпорация уже приобретала у Thales бортовые устройства ETCS – ими оборудованы восемь маневровых локомотивов, эксплуатируемых на городской железной дороге Берлина, и три локомотива чешского пассажирского оператора LEO Express.

В Таиланде компания Thales реализовала ранее шесть проектов в сфере ЖАТ, но ни один из них не ограничивался поставкой только бортовых устройств обеспечения безопасности.

Источник: zdmira.com, 29.05.2024

Wabtec будет обслуживать парк локомотивов бразильской Vale

Корпорация Wabtec и бразильская горнодобывающая компания Vale заключили генеральное соглашение о техническом обслуживании парка локомотивов семейства Evolution железной дороги Carajás (Estrada de Ferro Carajás, EFC). Выполнение соглашения на сумму 1,8 млрд бразильских реалов (330 млн долл. США), рассчитанного на 10 лет, будет способствовать совершенствованию эксплуатационных характеристик парка, повышению его надежности и дальнейшему развитию грузовых перевозок по железной дороге, соединяющей юго-восточные районы штата Пара и Сан-Луис – портовый город на побережье Атлантического океана и столицу штата Мараньян.

Специалисты Wabtec проанализируют эксплуатационные показатели локомотивов EFC за последние 3 года, а также организуют проведение в реальном времени их мониторинга по 5000 параметров. На основе собранных

данных будут определены возможности улучшения характеристик подвижного состава и оптимизации ремонтных циклов, что позволит сократить число отказов.

Наряду с планированием ремонтных работ и поставкой запасных частей для проведения превентивного технического обслуживания реализация соглашения обеспечит создание рабочих мест для квалифицированных специалистов, стимулирует экономическое и социальное развитие региона. Сотрудники компании Vale пройдут обучение с целью повышения эффективности эксплуатации и ремонта локомотивов.

Сотрудничество между Vale и Wabtec продолжается почти три десятилетия. Летом 2023 г. было достигнуто соглашение, в соответствии с которым Wabtec поставит Vale три локомотива FLXdrive с питанием от аккумуляторных батарей, предназначенных для эксплуатации на железной дороге EFC. Компании также договорились о совместном изучении возможностей применения аммиака в качестве альтернативы дизельному топливу для локомотивов.

Источник: zdmira.com, 11.06.2024

Возвращение паровозов в Европе больше не шутка: под паровую тягу планируется модернизировать тепловоз в Великобритании

Проработку проекта будет вести лизинговая компания Eversholt Rail, которая уже, например, экспериментирует с аккумуляторной легковесной тягой. Она заключила соответствующее соглашение с инжиниринговой компанией Steamology. Консультировать будет перевозчик Freightliner и эксперты по возобновляемой энергетике из Arup. Как пишет Railway Gazette, проект реализуется при финансовой поддержке государственного агентства инноваций Innovate UK.

Предполагается, что дизели в шестиосном грузовом тепловозе класса 60 (выпускался в Британии в начале 1990-х) будут заменены на парогенераторы и паровые турбины. Генерация пара высокого давления будет осуществляться за счет специальной технологии сжигания водорода, запатентованной Steamology.

Локомотив планируется укомплектовать 20 такими парогенераторами, 4 паровыми турбинами и баком на 140 кг водорода. Ожидается, что мощность локомотива составит 2000 кВт, а предлагаемая технология тяги обеспечит нулевые выбросы CO₂ в атмосферу. Проект получил название «Новый рассвет».

Как рассказал гендиректор Steamology Мэтт Кэнди изданию Rail Business UK, модернизацию тепловоза должны завершить в 2025 году, после чего последует 1,5-2 года сертификационных испытаний.

В Британии сегодня идет проработка плана обновления парка подвижного состава с учетом снижения выбросов. Однако в 2021 году на фоне роста цен на электроэнергию ряд перевозчиков в стране возвращался к дизелю даже на электрифицированных путях. При этом ряд британских производств подвижного состава сегодня находится на грани закрытия из-за неясности с перспективами заказов.

Источник: t.me, 13.06.2024

Локомотив Vectron прошел испытания на скорости 230 км/ч в Польше

Siemens Mobility и LTG Cargo Polska провели в Польше испытания электровоза Vectron на скорости 230 км/ч (рис. 42).



Рис. 42. Локомотив Vectron

Испытания Vectron 230 проходили на двух площадках в июле 2024 года. В Жмигроде локомотив тестировали в дневное время на скорости 160 км/ч, а на Центральной железнодорожной магистрали между Псарами и Влодавской горой электровоз разгоняли до 230 км/ч. В ходе испытаний было изучено воздействие локомотива на контактную сеть, а также протестирована совместимость нового бортового оборудования Siemens Mobility с европейской системой управления движением поездов ETCS.

Испытания локомотива будут продолжены в Жмигроде в августе. По их результатам электровоз должен получить сертификат и разрешение на эксплуатацию в европейских странах, где разрешено движение тягового подвижного состава на скорости 230 км/ч.

В будущем Siemens планирует получить разрешение на работу локомотива и в Польше. Директор по маркетингу и коммуникациям Siemens Mobility Марцин Горецкий, в частности, сообщил, что для локомотива Vectron 230 в будущем будет проведена омологация для обеспечения эксплуатации на железных дорогах Польши.

Локомотивы Vectron производства немецкой компании Siemens на переменном и постоянном токе выпускаются с 2010 года и имеют максимальную конструкционную скорость до 200 км/ч. В новых моделях Vectron 230 установлен новый генератор и внесено несколько аэродинамических изменений в конструкции буферного бруса локомотива. Первым заказчиком усовершенствованной модификации Vectron 230 стал оператор чешских железных дорог CD, закупивший в 2022 году 50 локомотивов для маршрута Прага – Берлин – Гамбург.

Источник: techzd.ru, 06.08.2024

Узбекистан планирует купить 38 новых локомотивов из Китая

Такие договоренности приводятся в сообщении администрации президента страны Шавката Мирзиёева по итогам проведенного им обсуждения развития перевозчика «Узбекистон темир йуллари». «С китайскими партнерами достигнута договоренность о поставке 38 локомотивов и модернизации 12 электровазов на 181 млн долл.», – указано в нем.

Локомотивы в Китае производит CRRC, в Узбекистан они поставляются более 20 лет. В частности, в 2020 году для национального перевозчика передавались двухсекционные грузовые электровазы мощностью 14400 кВт в продолжительном режиме. Также для нужд национального перевозчика локомотивы поставлял «Трансмашхолдинг» (ТМХ), для промпредприятий – ТМХ и «Синара – Транспортные машины». По данным ОСЖД, в 2022 году в Узбекистане среднесуточно эксплуатировалось 182 тепловоза и 103 электроваза.

На совещании у Мирзиёева также было отмечено, что парк «Узбекистон темир йуллари» пополнился 1040 грузовыми и 45 пассажирскими вагонами. По пассажирскому подвижному составу была вновь озвучена планируемая закупка 6 высокоскоростных поездов у южнокорейской Hyundai Rotem. Какая-либо информация о развитии проекта собственного производства электропоездов в Узбекистане, анонсированного в марте этого года, в официальное сообщение по итогам мероприятия не вошла.

Источник: gazeta.uz/ru, 07.08.2024

Stadler отправила первую партию узкоколейных тепловозов в Новую Зеландию

Первые два локомотива были погружены на судно в одном из портов Испании в августе. Планируется, что они прибудут в порт Литтелтона в середине октября, а затем состоится их передача перевозчику KiwiRail.

Шестиосные тепловозы класса DM с двумя кабинами машиниста предназначены для эксплуатации с максимальной скоростью 100 км/ч на линиях с шириной колеи 1067 мм (рис. 43). Они оснащены двигателями американской Caterpillar мощностью 3 МВт экологического уровня Stage V. Сила тяги при трогании с места составляет 415 кН. Для снижения расхода топлива силовые установки оборудованы системой «старт-стоп», а в машины интегрирована система мониторинга и предиктивного анализа состояния компонентов.



Рис. 43. Тепловоз класса DM

Поставка выполняется в рамках заключенного в 2021 году с KiwiRail контракта на 57 тепловозов. Также в феврале Stadler получила от перевозчика еще один заказ на поставку 9 магистральных тепловозов и 24 гибридных маневровых локомотивов.

Источник: t.me, 02.09.2024

GATX заказала 156 локомотивов у Progress Rail

Лизинговая компания GATX сообщила о подписании с Progress Rail (входит в состав корпорации Caterpillar) контракта на приобретение 156 грузовых локомотивов, которые будут эксплуатироваться на железных дорогах Северной Америки. О сумме сделки и конкретных типах локомотивов не сообщается.

GATX Rail North America – североамериканское подразделение GATX располагает в настоящее время примерно 111 100 грузовыми вагонами и 500 локомотивами. Теперь локомотивный парк подразделения увеличится до более 650 ед.

В последние годы продажи новых грузовых локомотивов на рынке Северной Америки значительно сократились. Заказчики предпочитают массово модернизировать существующие тепловозы. В связи с этим оба крупных североамериканских изготовителя локомотивов – Wabtec и Progress Rail поставляют новые локомотивы преимущественно на зарубежные рынки.

Источник: zdmira.com, 09.09.2024

Coolergy приступила к переводу тепловозов ТГМ4 на водородную тягу

Первый модернизированный локомотив ТГМ4 с водородной силовой установкой должен быть готов для эксплуатации в порту Риги к концу 2024 года. Испанская компания предоставила эскизы экстерьера перспективной машины, разработанной совместно с чешской Aurora Engineering.

Подписанное в начале 2024 года соглашение Coolergy с эстонской Hanko Trans включает модернизацию 12 тепловозов ТГМ4, эксплуатирующихся в Риге. На каждый локомотив будут установлены по 4 топливных элемента Toyota мощностью по 80 кВт.

В Coolergy сообщили, что на проект получен грант в 500 тыс евро от латвийского Центра компетенций в энергетике и транспорте ЕТКС. Большая часть работ по модернизации тепловозов будет осуществляться в Риге. Для обеспечения локомотивов топливом Coolergy также должна построить в Эстонии мощности по производству и сжижению водорода, позволяющие получать до 2 т водорода в день.

Источник: rollingstockworld.ru, 12.09.2024

Водородный локомотив СРКС завершил первую фазу испытаний

Североамериканский оператор Canadian Pacific Kansas City (СРКС) завершил первую фазу испытаний локомотива CP Class 1200, работающего на водородном топливе (рис. 44). Тестирование тягового подвижного состава проходит в рамках совместной программы СРКС и горнодобывающей компанией Teck Resources Limited по транспортировке полезных ископаемых.



Рис. 44. Локомотив CP Class 1200

Всего локомотив должен будет пройти три фазы испытаний. Первая фаза включала перевозку при помощи водородного локомотива и трех тепловозов 152 полувагонов. Состав проследовал из Спарвуда в Голден, в провинции Британская Колумбия. После этого, CP 1200 участвовал в транспортировке полувагонов в обратную сторону.

Водородная тяговая единица была переоборудована из дизель-электрического маневрового локомотива CP 1200, которые производились в 1960-е годы компаниями Brissonneau & Lotz и Sorefame. На водородную тягу локомотив переоборудовала CSX Corporation в своем локомотивном цехе в Хантингтоне, Западная Вирджиния. Локомотив оснастили топливными ячейками производства Ballard.

В декабре 2020 года Canadian Pacific (после поглощения американского оператора Kansas City Southern получила название Canadian Pacific Kansas City) объявила о планах по разработке первого в Северной Америке линейного локомотива с водородным двигателем путем модернизации грузового дизельного локомотива водородными топливными ячейками и использованием аккумуляторов при сохранении электрической тяги. Летом 2023 года CPKC и CSX Corporation (CSX) объявили о своем намерении создать совместное предприятие по разработке и внедрению оборудования для модернизации дизель-электрических локомотивов на водородно-аккумуляторную тягу.

Источник: techzd.ru, 18.09.2024

CPKC провела первые испытания локомотива на водородном топливе с поездом

Локомотив CP 1200 железной дороги Canadian Pacific Kansas City (CPKC) со специально изготовленным тендером для водородного топлива CP 10001 вместе с тремя тепловозами 4 сентября 2024 г. провел поезд, в составе которого

были 152 груженных полувагона, между станциями Спарвуд и Голден в канадской провинции Британская Колумбия. На следующий день те же локомотивы привели поезд, состоящий из 152 порожних полувагонов, обратно в Спарвуд.

Таким образом, успешно завершился первый из трех намеченных этапов испытаний, которые проводятся совместно с компанией Elk Valley Resources (входит в состав группы Glencore) с целью оценки надежности локомотивов большой мощности на водородном топливе и дальнейшего совершенствования применяемой технологии.

Источник: zdmira.com, 23.09.2024

InnoTrans 2024: Talgo привезла скоростной локомотив и вагон поезда для Дании

Испанская компания Talgo впервые в истории выставки InnoTrans разместила на своем стенде в крытом павильоне полноразмерный пассажирский вагон поезда локомотивной тяги, построенный для железных дорог Дании (DSB) (рис. 45). Всего DSB заказали 16 поездов, рассчитанных на скорость движения до 230 км/ч. В Дании поезда будут эксплуатировать со скоростью до 200 км/ч. Облегченная конструкция вагонов, построенных на технологической платформе Talgo 230, позволяет снизить потребление энергии на тягу поезда на величину до 30% по сравнению с вагонами традиционной конструкции. Первые 16 вагонов Talgo 230 прибыли в Данию в январе 2024 г.



Рис. 45. Скоростной локомотив и для Дании

На открытой площадке Talgo демонстрирует электровоз серии BR 105 скоростного поезда ICE L для железных дорог Германии (DB). Он также является частью технологической платформы Talgo 230. Подписанный с DB в 2019 г. рамочный договор предусматривает поставку до 100 поездов ICE L. Ввод в эксплуатацию первых поездов ICE L запланирован на конец 2024 г.

Источник: zdmira.com, 24.09.2024

Локомотив Vectron прошел испытания на скорости 230 км/ч в Польше

Siemens Mobility и LTG Cargo Polska провели в Польше испытания электровоза Vectron на скорости 230 км/ч (рис. 46).



Рис. 46. Локомотив Vectron

Испытания Vectron 230 проходили на двух площадках в июле 2024 года. В Жмигроде локомотив тестировали в дневное время на скорости 160 км/ч, а на Центральной железнодорожной магистрали между Псарями и Влодавской горой электровоз разгоняли до 230 км/ч. В ходе испытаний было изучено воздействие локомотива на контактную сеть, а также протестирована совместимость нового бортового оборудования Siemens Mobility с европейской системой управления движением поездов ETCS.

Испытания локомотива будут продолжены в Жмигроде в августе. По их результатам электровоз должен получить сертификат и разрешение на эксплуатацию в европейских странах, где разрешено движение тягового подвижного состава на скорости 230 км/ч.

В будущем Siemens планирует получить разрешение на работу локомотива и в Польше. Директор по маркетингу и коммуникациям Siemens Mobility Марцин Горецкий, в частности, сообщил, что для локомотива Vectron 230 в будущем будет проведена омологация для обеспечения

эксплуатации на железных дорогах Польши.

Локомотивы Vectron производства немецкой компании Siemens на переменном и постоянном токе выпускаются с 2010 года и имеют максимальную конструкционную скорость до 200 км/ч. В новых моделях Vectron 230 установлен новый генератор и внесено несколько аэродинамических изменений в конструкции буферного бруса локомотива. Первым заказчиком усовершенствованной модификации Vectron 230 стал оператор чешских железных дорог CD, закупивший в 2022 году 50 локомотивов для маршрута Прага – Берлин – Гамбург.

Источник: techzd.ru, 06.08.2024

Еще один водородный подвижной состав от CRRC на InnoTrans – локомотив Modula BFC

Четырехосный локомотив с тягой от водородных топливных элементов и аккумуляторов представлен на выставке в Берлине Vossloh Rolling Stock (входит в CRRC) (рис. 47). Он произведен для оператора порта Дуйсбурга DGT: всего было заказано 2 машины. Его мощность составляет 300 кВт, сила тяги при трогании с места – 300 кН, емкость литий-титанатной батареи – 160 кВт*ч.



Рис. 47. Локомотив Modula BFC

Локомотив базируется на платформе Modula. Она включает еще три варианта исполнения тяговой системы: EBВ (контактная сеть и аккумуляторные батареи), BDD (два дизеля и аккумуляторная батарея) и EDD (два дизеля и контактная сеть). Modula EBВ дебютировал на InnoTrans-2022, сейчас на выставке представлен уже его серийный вариант, остальные версии пока нигде не показывались.

На данный момент заказы на локомотивы Modula есть у Railpool, Northrail и других компаний. Водородный маневровый локомотив китайского производства CRRC представляла в 2021 году.

Источник: t.me, 25.09.2024

В Австралии разработают аккумуляторный электровоз

Австралийский горнодобывающий гигант Fortescue и местная инжиниринговая группа Downer объединят усилия по разработке аккумуляторного электровоза. Об этом они объявили в ходе выставки InnoTrans 2024.

Цель сотрудничества – создание электровоза с нулевым уровнем выбросов, пригодного для большегрузных перевозок. Это поможет Fortescue достичь амбициозных целей по декарбонизации перевозок к 2030 году. В дальнейшем на основе аккумуляторного грузового локомотива может быть разработан аналог для пассажирских перевозок.

Fortescue – одна из крупнейших в мире горнодобывающих компаний, специализирующейся на добыче и транспортировке железной руды. Основной регион работы – Западная Австралия. Она владеет 260-километровой железной дорогой, соединяющая шахты в Ньюмане и Порт-Хедленд. Компания эксплуатирует 45 локомотивов и более 3,2 тысяч грузовых вагонов.

У австралийской группы Downer есть подразделение Downer Rail, которое занимается производством и техническим обслуживанием подвижного состава, в том числе электропоездов и локомотивов.

Источник: techzd.ru, 25.09.2024

В Испании согласован тендер на модернизацию 43 маневровых локомотивов

Правительство Испании уполномочило Министерство транспорта, мобильности и городского развития (MITMA) объявить через оператора инфраструктуры железных дорог страны Adif тендер на модернизацию и техническое обслуживание 43 маневровых локомотивов серии 311 (рис. 48). Ориентировочная стоимость контракта составит 55 млн евро.



Рис. 48. Маневровый локомотив серии 311

Планируется обновить системы и компоненты маневровых локомотивов, что позволит увеличить срок их эксплуатации и надежность. Предусмотрено также техническое обслуживание этих машин в течение пяти лет с целью обеспечения их эффективной и безопасной работы.

Локомотивы серии 311 выполняют маневровые работы и услуги последней мили на грузовых терминалах, а также используются в обслуживании железнодорожной инфраструктуры.

В настоящее время Adif располагает 97 маневровыми локомотивами, из них 43 ед. – серии 311 и 54 ед. – серии 310. Кроме того, имеется 29 локомотивов, используемых для работ, связанных с обслуживанием железнодорожной инфраструктуры национальной сети. В стадии производства находится 21 машина: 6 ед. – для колеи 1435 мм, 12 ед. – для иберийской колеи 1668 мм и 3 ед. – для колеи 1000 мм.

Источник: zdmira.com, 25.09.2024

InnoTrans 2024: гибридный локомотив серии 99 компании Stadler для британского оператора

Компания Stadler показала на выставке InnoTrans 2024 магистральный гибридный локомотив серии 99 с двумя трехосными тележками, рассчитанный на скорость движения 120 км/ч (рис. 49).



Рис. 49. Гибридный локомотив серии 99 компании Stadler

Локомотив колеи 1435 мм, созданный на основе конструктивной платформы EURODUAL, может работать от контактной сети переменного тока напряжением 25 кВ, при этом его мощность на ободу колеса составляет 6170 кВт. Кроме того, локомотив оснащен дизелем QSK50 компании Cummins мощностью 1790 кВт, соответствующим европейским экологическим нормам уровня V, что позволяет использовать его на неэлектрифицированных линиях. Привод переменного тока с инверторами на транзисторах IGBT обеспечивает эффективные тяговые характеристики и качественное сцепление. Емкость топливного бака локомотива – 3000 л, тяговое усилие при трогании – 500 кН, в длительном режиме – 430 кН. Предусмотрено пневматическое и электрическое торможение.

В апреле 2022 г. Stadler, лизинговая компания Beacon Rail и британский грузовой оператор GB Railfreight подписали контракт на поставку 30 локомотивов серии 99, адаптированных к габаритам и техническим требованиям железных дорог Великобритании. В соответствии с подписанным в апреле 2023 г. соглашением Stadler будет обслуживать заказанные локомотивы в течение 16 лет.

Источник: zdmira.com, 25.09.2024

Stadler поставит грузовому оператору SBB Cargo до 129 многосистемных электровозов

В дни проведения выставки InnoTrans 2024 швейцарский грузовой оператор SBB Cargo заключил с компанией Stadler рамочный договор на поставку до 129 четырехосных многосистемных магистральных электровозов. Также оператор заказал первые 36 машин по этому договору. Электровозы смогут получать питание из контактной сети переменного тока напряжением

15 кВ или 25 кВ и постоянного тока напряжением 3 кВ. Они заменят устаревшие локомотивы серии Re420, которые поставлялись до 1985 г.

Электровозы будут иметь выдающиеся для европейского рынка четырехосных локомотивов технические характеристики: мощность на ободу колеса составит 7 МВт, сила тяги – до 350 кН. К преимуществам локомотивов Stadler также относит низкий расход энергии и подготовку для оснащения цифровой автосцепкой DAC.

Предусмотрена возможность оборудования электровоза двумя компактными дизелями последней мили мощностью по 500 кВт или двумя модулями тяговых аккумуляторов мощностью до 2 МВт каждый.

Электровозы предназначены для международных перевозок и будут адаптированы для работы в конкретных коридорах. Для этого их оборудуют бортовыми устройствами европейской системы управления движением поездов ETCS, дополненной модулями национальных систем локомотивной сигнализации. На начальном этапе локомотивы будут курсировать в Швейцарии, Германии и Австрии, в дальнейшем список стран их обращения расширится. Поставки электровозов запланированы на 2027-2035 гг.

Договор с SBB Cargo позволяет компании Stadler закрепиться на европейском рынке четырехосных электровозов, где доминируют компании Alstom и Siemens.

Источник: zdmira.com, 26.09.2024

Alstom поставит шведской компании SSAB маневровый локомотив нового поколения

Alstom подписала на полях выставки InnoTrans 2024 со шведской металлургической компанией SSAB соглашение по поставке до конца 2024 г. первых маневрово-вывозных локомотивов на новой технологической платформе Traxx Shunter (рис. 50). SSAB получит модификацию Traxx Shunter H с питанием от водородных топливных элементов.



Рис. 50. Локомотив модификации Traxx Shunter

О разработке компанией Alstom четырехосного маневрового локомотива на новой технологической платформе стало известно летом 2023 г. Наряду с модификацией на водородном топливе предусмотрены варианты локомотива с питанием от тяговых аккумуляторов и контактной сети.

Локомотив Traxx Shunter H создавался в рамках европейской программы IPCEI Hy2Tech при финансовой поддержке нескольких французских и европейских программ. В нем используются модули топливных элементов и накопители на аккумуляторных батареях, основанные на самых современных технологиях.

Компания SSAB реализует программу SSAB Zero, направленную на декарбонизацию производства металлургической продукции.

Источник: zdmira.com, 30.09.2024

InnoTrans: многосистемный электровоз Traxx MS для лизинговой компании Akiem

На выставке InnoTrans 2024 компании Alstom и Akiem совместно представили универсальный многосистемный электровоз Traxx MS (рис. 51). Летом 2023 г. Akiem подписала с Alstom рамочное соглашение стоимостью 500 млн евро на поставку до 100 таких электровозов и оформила твердый заказ 75 машин. Электровозы планируется использовать прежде всего в грузовых перевозках, но они могут быть задействованы и для вождения пассажирских поездов.



Рис. 51. Многосистемный электровоз Traxx MS

На первых порах новые электровозы Traxx MS будут курсировать на всем протяжении двух трансъевропейских коридоров: Рейн – Альпы (проходит из Италии через Швейцарию и Германию в Бельгию и Нидерланды) и Североморско-Средиземноморском (соединяет Италию со странами Бенилюкса через Францию). Некоторые из машин будут оборудованы вспомогательным дизелем или тяговыми аккумуляторами для реализации функции последней мили.

Французская Akiem является одной из крупнейших европейских лизинговых компаний, в ее парке 750 локомотивов и около 50 моторвагонных поездов.

Источник: zdmira.com, 30.09.2024

PESA отправит маневровый локомотив на водородном топливе в Швецию

Польская PESA и шведские компании VÄTE Rail и Hankavik 26 сентября 2024 г. на выставке InnoTrans в Берлине подписали соглашение о намерениях в отношении ввода в эксплуатацию в Швеции в конце 2027-начале 2028 г. маневровых локомотивов на водородном топливе. Компании также намерены сотрудничать в части сооружения инфраструктуры для заправки водородным топливом и создания установок производства водорода из экологически чистых источников энергии.

VÄTE Rail недавно заключила контракт с одним из мировых производителей сталелитейной продукции на выполнение маневровых работ без вредных выбросов в атмосферу, что и должен обеспечить локомотив на водородных топливных элементах постройки PESA. Шведские партнеры посетили Польшу с целью участия в испытаниях локомотива SM42-6Dn

в реальных условиях проведения маневровых работ на путях в городе Иновроцлав.

Третий участник соглашения, компания Hankavik, взяла на себя организацию создания пула локомотивов для VÄTE Rail. Представители Hankavik приступили к переговорам с компанией PESA, что должно послужить началом для дальнейшего продвижения польских локомотивов на шведский рынок.

Локомотив SM42-6Dn, созданный в результате сотрудничества PESA с железными дорогами Польши (PKP) и компанией PKN Orlen, стал первым на европейском рынке локомотивом на водородном топливе, получившим разрешение на эксплуатацию. Он имеет четыре асинхронных тяговых двигателя общей мощностью 720 кВт, а также два модуля водородных топливных элементов мощностью по 85 кВт. Спроектирован локомотив для выполнения маневровых работ на подъездных путях и терминальной инфраструктуре.

В настоящее время PESA приступила к разработке нового маневрового локомотива 2H, который в дополнение к водородным топливным элементам может получать питание от контактной сети. Прототип данного локомотива планируется изготовить в конце 2026-начале 2027 г.

Источник: zdmira.com, 30.09.2024

České dráhy получили последний локомотив Siemens Vectron от RS Lease

České dráhy, крупнейший чешский железнодорожный оператор, официально принял последний из 50 локомотивов Siemens Mobility Vectron, взятых в лизинг у RS Lease. С этим дополнением парк оператора теперь насчитывает 61 локомотив Vectron (рис. 52).



Рис. 52. Локомотив Siemens Mobility Vectron

Передача 50-го локомотива является частью лизингового соглашения, заключенного между České dráhy и RS Lease. Сотрудничество началось в 2021 году с поставки первых шести локомотивов. Остальные локомотивы были поставлены в последующие годы, в результате чего в 2024 году было передано 22 единицы. Локомотивы были интегрированы в различные службы и в совокупности прошли значительный эксплуатационный пробег, причем некоторые из ранее поставленных локомотивов достигли отметки в один миллион километров.

В предстоящем расписании на 2025 год ожидается, что в эксплуатации будут находиться 49 «Вектронов», которые ежедневно будут преодолевать более 47 тыс. километров на внутренних и международных линиях. Эти локомотивы будут работать со скоростью до 200 км/ч, поддерживая различные экспресс- и междугородние рейсы. В число пунктов назначения входят такие ключевые европейские города, как Гамбург, Варшава, Братислава и Будапешт, а на ближайшие годы запланированы дополнительные маршруты.

Приобретение локомотивов Vectron позволит компании České dráhy постепенно отказаться от старых серий локомотивов и обеспечить соответствие требованиям ETCS (Европейской системы управления поездами) на определенных железнодорожных коридорах, начиная с 2025 года. Компания планирует и дальше расширять парк локомотивов Vectron, размещая дополнительные заказы на локомотивы, способные развивать скорость до 230 км/ч.

В настоящее время парк Vectron компании České dráhy включает в себя единицы из разных источников: один приобретен непосредственно у производителя, десять взяты в лизинг у European Locomotive Leasing (ELL) и пятьдесят - у RS Lease, десять из которых уже выкуплены оператором по действующим договорам лизинга. В ближайшие месяцы ожидаются дополнительные приобретения.

Источник: t.me, 11.10.2024

Гибридные маневровые локомотивы Modula проходят сертификацию TSI

Vossloh Rolling Stock (принадлежит китайской CRRC Zelc) работает над получением сертификата соответствия европейскому стандарту TSI для своих маневровых локомотивов Modula (рис. 53). В первую очередь компания стремится получить разрешение на эксплуатацию локомотивов в Германии, Франции, Бельгии, Нидерландах и Люксембурге. Прохождение сертификации TSI позволит использовать их на всей территории ЕС.



Рис. 53. Маневровый локомотив Modula

В линейке Modula четыре типа локомотивов, в том числе водородный локомотив Modula BFC, который был представлен на выставке InnoTrans 2024. Также, есть варианты локомотивов с другими тяговыми системами: EBB (контактная сеть и аккумуляторные батареи), BDD (два дизеля и аккумуляторная батарея) и EDD (два дизеля и контактная сеть). Максимальная скорость движения независимо от тяги составляет 120 км/ч.

Кроме водородного локомотива Modula BFC, на выставке InnoTrans в этом году Vossloh Rolling Stock представила гибридный локомотив DE 18 SmartHybrid с возможностью работы на биотопливе — гидроочищенном растительном масле. Машина оснащена аккумуляторной батареей, расположенной под полом и обеспечивающей локомотиву тягу в течение часа.

Источник: techzd.ru, 10.10.2024

Pesa поставит водородные локомотивы в Швецию

Польский производитель Pesa и шведские операторы Vate Rail и Hankavik подписали соглашение о намерениях ввести в эксплуатацию в Швеции водородные маневровые локомотивы в 2027-2028 годы.

Локомотивы будут производиться на предприятии Pesa в Быдгоще, Польша. Планируется, что компании будут сотрудничать в области создания инфраструктуры для заправки водородом и создании H₂-экосистем, которые будут производить водород. При создании локомотива производитель будет учитывать свой опыт постройки водородного локомотива SM42-6Dn Hydrogen, который также протестирует Vate Rail.

Новый локомотив будет эксплуатировать Vate Rail. При этом, ответственной за выход подвижного состава на шведский рынок будет

Hankavik. Она проведет переговоры с обеими компаниями с целью достижения оптимальных условий приобретения.

Pesa представила SM42-6Dn, созданный на базе тепловоза SM42, в сентябре 2021 года. Это первый водородный локомотив на европейском рынке, который получил разрешение на эксплуатацию. Перспективный подвижной состав оснащен четырьмя асинхронными двигателями мощностью 180 кВт каждый. Тяга обеспечивается за счет двух водородных ячеек мощностью 85 кВт каждая производства американской Ballard и нескольких аккумуляторных батарей. Локомотив способен перевозить около 3,2 тыс. тонн с максимальной скоростью 90 км/ч.

Источник: t.me, 07.10.2024

На Тайване началась эксплуатация первого узкоколейного электровоза E500 от японской Toshiba

В начале октября шестиосный локомотив начал перевозки пассажиров на линии протяженностью 420,8 км между Цзилуном и Пиндуном. Этому предшествовал год испытаний на сети. Сроки запуска остальных машин не раскрываются.

Электровоз класса E500 предназначен для эксплуатации с максимальной скоростью 130 км/ч на линиях с шириной колеи 1067 мм (рис. 54). В нем в качестве привода применен трехфазный асинхронный электродвигатель с короткозамкнутым ротором мощностью 3,9 МВт производства самой Toshiba. Тележки выполнены австралийской UGL Rail. Конструкция локомотива обеспечивает возможность работы в условиях воздействия ураганных ветров, проливных дождей и температуры воздуха выше 40°C.



Рис. 54. Электровоз класса E500

Серийные поставки начались в марте. Всего в рамках контракта, заключенного TRA и Toshiba осенью 2019 года, должно быть поставлено

68 электровозов стоимостью 368 млн долл.. Подвижной состав выпускается на заводе в японском Фучу.

Источник: t.me, 08.10.2024

Румынские тепловозы будут переделаны в аккумуляторные локомотивы

Румынский производитель транспорта EUROEST намерен переоборудовать 20 маневровых тепловозов в локомотивы с аккумуляторными батареями. Об этом сообщило агенство Euronews.

По данным EUROEST, переоборудованные локомотивы смогут тянуть состав весом до 2500 тонн. Их максимальная скорость будет 30 км/ч. Объем аккумуляторов позволит работать на протяжении от 12 до 24 часов в зависимости от нагрузок.

Пока в стремлении сократить потребление углеводородного топлива крупные производители разрабатывают принципиально новую технику, на рынок выходят экономичные решения по модернизации существующих моделей с переоснащением их альтернативной тягой.

В 2023 году в США сталелитейная корпорация U. S. Steel переоборудовала два маневровых тепловоза постройки 1960-х годов в локомотивы с тяговыми литий-ионными аккумуляторами. Переоборудование локомотивов было выполнено компанией Innovative Rail Technologies (IRT). Стоимость проекта составила 2,3 млн долл.

Вчера стало известно, что швейцарский производитель путевых машин Müller Technologie переоборудовал тепловоз Am 841 Швейцарских федеральных железных дорог (SBB), в трехрежимный локомотив с аккумуляторными батареями, пантографом для питания от контактной сети, а дизельный двигатель MTU мощностью 920 кВт заменил на дизель-генератор Deutz мощностью 520 кВт на биотопливе.

Источник: t.me, 08.10.2024

Müller Technologie переоборудовала тепловоз в трехрежимный локомотив

Швейцарский производитель путевых машин Müller Technologie переоборудовал тепловоз Am 841, принадлежащий Швейцарским федеральным железным дорогам (SBB), в трехрежимный локомотив (рис. 55).



Рис. 55. Тепловоз Am 841

Тепловоз оснастили аккумуляторными батареями и пантографом для питания от контактной сети, а также переоборудовали по технологии цифровой автосцепки (DAC).

Дизельный двигатель MTU мощностью 920 кВт был заменен на дизель-генератор Deutz мощностью 520 кВт, который соответствует нормам выбросов Европейского союза. Он может работать на топливе из гидроочищенного растительного масла, что должно сократить выбросы углекислого газа на 85%.

Привод для трехрежимного локомотива был разработан в партнерстве с ABB Switzerland, система управления модернизирована и адаптирована в партнерстве с компаниями Ortics и Peko, бортовое оборудование ETCS Level 2 Baseline 3.6 поставлено Stadler Signalling.

При использовании локомотива на маневровых работах или при перевозке грузовых поездов он должен иметь возможность работать 80% времени вдали от контактной сети. Также ожидается, что аккумуляторная батарея и дизель-генератор сократят потребление дизельного топлива на 85%.

Первые пять трехрежимных локомотивов, заказанные дочерней компанией Müller Technologie – Lokpool, должны быть поставлены до III квартала 2025 года.

Источник: t.me, 08.10.2024

Локомотивы для Hafeet Rail поставит Progress Rail, а качество строительства обеспечит SYSTRA

Совместное предприятие операторов Etihad Rail (ОАЭ) и Oman Rail (Оман) – компания Hafeet Rail, отвечающая за реализацию проекта строительства одноименной линии Hafeet Rail протяженностью 303 км, которая соединит сеть Etihad Rail с оманским портом Сухар, закупит у американской

компания Progress Rail 27 тепловозов EMD SD70ACS, хорошо зарекомендовавших себя при эксплуатации в сложных климатических условиях Аравийского полуострова. Договор подписан в рамках выставки Global Rail Transport Infrastructure (GRTIEC), прошедшей с 8 по 10 октября 2024 г. в Абу-Даби (ОАЭ).

В соответствии с другим договором французская компания SYSTRA обеспечивает комплексную поддержку проекта Hafeet Rail, предусматривающую управление контрактами и соблюдение стандартов безопасности и экологичности работ, включая контроль деятельности подрядчиков и поставщиков, хода строительства и соблюдения графика проекта, выполнения инженерных работ, а также проведения испытаний вплоть до ввода линии в эксплуатацию. Сотрудничество с SYSTRA призвано обеспечить высокий уровень выполнения работ по проекту, а также способствовать подготовке местных кадров.

Акционерное соглашение о реализации проекта строительства линии Hafeet Rail между компаниями Etihad Rail, Oman Rail и Mubadala Investment подписано в апреле 2024 г. Контракт на проектирование и строительство линии стоимостью 1,5 млрд долл. США заключен с консорциумом в составе четырех компаний из ОАЭ и Омана.

Источник: zdmira.com, 15.10.2024

Green Mobility Partners выйдет на рынок лизинга с электровозами Vectron

Компания Green Mobility Partners со штаб-квартирой в Вене, планирующая выйти на европейский рынок лизинга, подписала с Siemens Mobility договор на закупку до 50 локомотивов семейства Vectron (рис. 56). Первый твердый заказ охватывает восемь многосистемных электровозов Vectron MS и их техническое обслуживание. Сервисный контракт включает техническую поддержку в формате 24/7 с опцией превентивного и корректирующего обслуживания по требованию.



Рис. 56. Локомотив семейства Vectron

Локомотивы семейства Vectron мощностью до 6,4 МВт развивают максимальную скорость до 200 км/ч. Green Mobility Partners оценивает их как оптимальный вариант для операторов перевозок, которые организуют свою деятельность в Центральной и Восточной Европе.

Заказанные локомотивы будут собирать на заводе Siemens Mobility в Мюнхене, тележки поставят из центра компетенции в австрийском Граце.

Источник: zdmira.com, 21.10.2024

IR представили модернизированные электровозы WAP-5 для Amrit Bharat

Indian Railways представили первую пару электровозов WAP-5, модернизированных на заводе Chittaranjan Locomotive Works (CLW) для парка поездов Amrit Bharat. Об этом сообщило Министерство железных дорог Индии (рис. 57).

Переобрудованные локомотивы WAP-5 оснащены кабиной с улучшенной аэродинамикой; системой удаленного мониторинга, которая улучшит диагностику локомотивов и минимизирует время простоя; системой информирования в режиме реального времени.



Рис. 57. Электровозов WAP-5

Локомотивы WAP-5 производятся на предприятии Chittaranjan Locomotive Works с 1995 года. Всего было выпущено 247 единиц.

В феврале министр железных дорог Индии Ашвини Вайшнав сообщил, что правительство одобрило производство 50 новых поездов Amrit Bharat Express, ставших экономичным решением для удовлетворения массового спроса на ускоренные перевозки пассажиров. Их отличает отсутствие кондиционеров и более низкая стоимость проезда.

Поезда Amrit Bharat изготавливаются на заводе Integral Coach Factory (ICF) в Ченнаи. Тягу каждому из них обеспечат два локомотива WAP-5 по системе push-pull. Составы из 22 вагонов вмещают до 1800 пассажиров. Максимальная скорость поезда составляет 130 км/ч.

Источник: t.me, 22.10.2024

InnoTrans 2024: обзор представленных локомотивов и тяговых модулей

Германия: Stadler, Siemens Mobility, Talgo, Vossloh Rolling Stock и ряд других игроков рынка презентовали свои локомотивы в рамках выставки InnoTrans, проходившей в сентябре в Берлине. Три машины стали премьерными салона. Кроме того, на выставке экспонировались тяговые модули от нескольких производителей.

Гибридный локомотив класса 99 от Stadler

Машина, спроектированная на базе семейства Eurodual, стала одной из главных премьер выставки (рис. 58, 59). Швейцарский производитель сообщает, что шестиосный локомотив со всеми обмоторенными осями рассчитана на движение с максимальной скоростью 120 км/ч.



Рис. 58. Гибридный локомотив класса 99 от Stadler.



Рис. 59. Панель управления гибридным локомотивом класса 99 от Stadler

Гибридная силовая установка позволяет работать в двух режимах тяги: от контактной сети переменного тока с напряжением 25 кВ (при этом мощность на ободе колеса составит 6,2 МВт) и 16-цилиндрового дизельного двигателя Stage V от американской Cummins мощностью 1,8 МВт. Сила тяги при трогании с места составляет 500 кН, в длительном режиме – 430 кН.

Заявляется, что локомотив оснащен приводом с инверторами на IGBT-транзисторах. Система видеонаблюдения, состоящая из камер, направленных на железнодорожное полотно, автосцепку и пантограф, обеспечивает машинисту дополнительный обзор.

Локомотив изготовлен по заказу британской лизинговой компании Veason Rail, которая в 2022 году заключила рамочный контракт на поставку до 50 таких машин. Первые два локомотива планируется направить на испытательное кольцо VUZ в чешском Велике в конце этого года. Ввод в эксплуатацию ожидается в 2025-м. Партия из 30 локомотивов, являющаяся твердой частью контракта, должна быть передана в пользование крупнейшему в стране грузовому перевозчику GB Railfreight до конца 2026 года.

Водородный локомотив Modula BFC от Vossloh RS

Еще одной премьерой стал четырехосный локомотив с тягой от водородных топливных элементов и аккумуляторов (рис. 60, 61). Он произведен «дочкой» китайской CRRC в Европе – немецкой Vossloh Rolling Stock – для оператора порта Дуйсбурга DGT. Всего было заказано 2 локомотива.

Его мощность на ободе колеса составляет 300 кВт, сила тяги при трогании с места – 300 кН, максимальная скорость – 120 км/ч, емкость литий-титанатной батареи – 160 кВт*ч. Отмечается, что локомотив укомплектован приводом с инверторами на IGBT-транзисторах.



Рис. 60. Гибридный локомотив Modula BFC от Vossloh Rolling Stock



Рис. 61. Кабина машиниста Modula BFC от Vossloh Rolling Stock

Локомотив базируется на платформе Modula. Она включает еще три варианта исполнения тяговой системы: EBВ (контактная сеть + аккумуляторы), BDD (два дизеля + аккумулятор) и EDD (два дизеля + контактная сеть).

Модификация EBВ также экспонировалась на InnoTrans (рис. 62). Мощность этого локомотива на ободу колеса чуть больше, чем у водородной модели, и составляет 500 кВт при тяге от накопителя. В то же время при работе от контактной сети мощность существенно возрастает: на линиях переменного тока с напряжением 25 кВ она достигает 2500 кВт, так и постоянного тока с напряжением 1,5 кВ-1500 кВт. Для движения по неэлектрифицированным путям модель EBВ оснащена двумя литий-титанатными батареями емкостью 175 кВт*ч каждая. Тяговое усилие и скорость идентичны BFC.



Рис. 62. Гибридный локомотив Modula EBB от Vossloh Rolling Stock

Дополнительно Vossloh RS демонстрировала самый мощный в линейке производителя локомотив DE 18 с тягой от дизельных двигателей мощностью 1800 кВт и аккумуляторной батареей мощностью 150 кВт. Сила тяги при трогании с места составляет 291 кН. В локомотиве заложена возможность использования гидроочищенного растительного масла (HVO) наряду с дизелем. Аккумуляторная тяга предполагается для эксплуатации в депо и тоннелях, запас хода заявлен в более одного часа.

Малые аккумуляторные локомотивы

Аккумуляторный Е6 стал не только премьерой салона, но и дебютом на InnoTrans для итальянского производителя IPE Railway Vehicles, который также известен под названием IPE Locomotori 2000 (рис. 63). Подвижной состав разработан совместно с лизинговой компанией Nexrail.

Заявляется, что это первый трехосный маневровый локомотив с аккумуляторной тягой, соответствующий европейским требованиям TSI. Он оснащен батареями емкостью 1 МВт*ч, зарядка которых занимает около часа. Производитель отмечает, что локомотив может проработать на одном заряде аккумулятора до 8 часов. Номинальная мощность машины в 750 кВт позволяет перевозить составы массой до 3000 т со скоростью до 50 км/ч.



Рис. 63. Аккумуляторный локомотив от IPE Locomotori 2000

Другой трехосной маневровый локомотив с аккумуляторной тягой показала на выставке болгарская Express Service (рис. 64). Модель ES3000 появилась в линейке производителя еще в далеком 2005 году. Заявляется, что она может перевозить составы весом до 3000 т со скоростью до 15 км/ч, а сила тяги в длительном режиме составляет 150 кН.



Рис. 64. Аккумуляторный локомотив ES3000 от Express Service

Аккумуляторные локомотивы на данный момент являются самой востребованной продукцией Express Service: география их поставок включает Болгарию, Литву, Латвию, Францию, Великобританию, Индию.

Электровоз серии BR 105 от Talgo

Одна из продемонстрированных на выставке новинок – пассажирский локомотив для push-pull поездов ICE L (рис. 65, 66). Предполагается, что многосистемный электровоз будет эксплуатироваться с максимальной скоростью 230 км/ч на линиях переменного тока 15 кВ и 25 кВ, а также постоянного 1,5 кВ. Испанский производитель отмечает, что локомотив совместим с разными системами энергоснабжения и СЦБ.



Рис. 65. Многосистемный электровоз BR 105 от Talgo

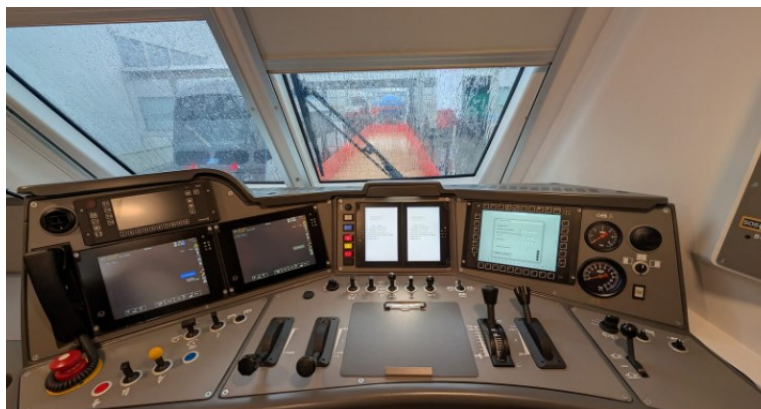


Рис. 66. Панель управления электровозом BR 105 от Talgo

Поезда ICE L, состоящие из одного BR 105 и 17 низкопольных вагонов локомотивной тяги должны начать передаваться немецкому перевозчику Deutsche Bahn (DB) с декабря. Всего в 2019 и 2023 годах было заказано 79 поездов ICE L общей стоимостью более 1,9 млрд евро. У перевозчика также остается возможность реализации опциона еще на 44 состава. Они призваны заменить подвижной состав сервиса Intercity 1: в рамках него техника внедрялась с 1970-х до 1990-х годов, когда в парк DB начали поступать высокоскоростные поезда, в начале 2010-х проводилась модернизация вагонов.

Локомотив Vectron Dual Mode light от Siemens Mobility

Еще одна новинка с гибридным приводом была представлена крупнейшим немецким производителем подвижного состава (рис. 67). Заявляется, что четырехосный Vectron Dual Mode light имеет меньшую нагрузку на ось (21 тс) по сравнению с Vectron Dual Mode, который тоже экспонировался на выставке. Это позволяет использовать подвижной состав как для магистральной, так и для маневрово-вывозной работы.



Рис. 670. Гибридный локомотив Vectron Dual Mode Light от Siemens Mobility

Локомотив оснащен дизелем Cummins QST30-L, который может работать на биотопливе. Мощность машины на ободу колеса составляет 2210 кВт при

тяге от контактной сети и 750 кВт в автономном режиме, максимальная скорость – 120 км/ч, сила тяги при трогании с места – 300 кН.

По контракту 2020 года и реализованному в 2022-м опциону Siemens Mobility должна поставить 146 таких локомотивов грузовому перевозчику DB Cargo и 4 – инфраструктурному оператору DB Bahnbaу. Кроме того, машины Vectron Dual Mode заказали другие операторы и лизинговые компании.

Летом 2023 года Siemens Mobility сообщала о том, что продала 66 заказчикам из разных стран более 1800 локомотивов Vectron разных модификаций. Это одна из самых популярных платформ локомотивов в Европе.

Локомотивы от других игроков

В свою очередь другой крупнейший мировой производитель – французская Alstom – ограничилась показом образца своей самой востребованной платформы локомотивов Traxx. Эта модель вместе с производственными мощностями перешла к Alstom в рамках поглощения Bombardier Transportation в 2021 году (рис. 68).

Экспонировавшийся в рамках салона многосистемный электровоз Traxx MS выпущен для европейской лизинговой компании Akiem. Летом прошлого года она заказала 65 таких машин. Локомотивы планируется использовать прежде всего в грузовых перевозках, но они могут быть задействованы и для вождения пассажирских поездов.



Рис. 68. Многосистемный электровоз Traxx MS

Польская Newag привезла на выставку трехсистемный (постоянный ток 3 кВ, переменный 15 кВ и 25 кВ) электровоз Griffin E4MSUa, заказанный польским перевозчиком PKP Intercity. Четырехосный локомотив мощностью 5,7 МВт и может разгоняться до 200 км/ч. Сила тяги при трогании с места составляет 310 кН (рис. 69).

Предполагается, что локомотив получит допуск к эксплуатации в Польше, Германии, Австрии, Чехии, Словакии и Венгрии. Всего по контрактам

2021 и 2023 годов польская PKP Intercity заказала 15 таких электровозов на общую сумму 90 млн долл. для эксплуатации на международных маршрутах.



Рис. 69. Трехсистемный электровоз Griffin E4MSUa

В то же время чешская CZ Loko показала на выставке новый маневровый локомотив DualShunter 2000 с тягой от дизельного двигателя и контактной сети. Машина является первой в линейке новых гибридных локомотивов компании, анонсированной в 2020 году (рис. 70).



Рис. 70. Гибридный локомотив DualShunter 2000 от CZ LOKO

CZ LOKO отмечает, что выпуск данной модели возможен в двух модификациях: для курсирования по электрифицированным линиям переменного тока с напряжением 25 кВ или постоянного тока с напряжением 3 кВ (мощность машины в таком режиме составит 2,2 МВт). В обеих версиях также предполагается установка дизеля Caterpillar C32 мощностью 895 кВт и аккумуляторов. Максимальная скорость в дизельном режиме заявлена на уровне 100 км/ч, при работе от контактной сети – 120 км/ч. На данный момент выпущено четыре DualShunter 2000, два из которых поставлены итальянскому грузовому перевозчику Mercitalia.

Экспозиция тяговых модулей

Наиболее широко данный подвижной состав, используемый обычно для тяги на промышленных предприятиях, был представлен немецкой Zwiehoff. Компания показала две новинки: тяговые модули ROTRAC E1 и ROTRAC RRE30 (рис. 71). Оба имеют комбинированный ход и оснащены литий-ионными аккумуляторами. Первая модель может перевозить составы массой до 200 т, вторая – весом до 3000 т. Заявляется, что ROTRAC E1 благодаря низкой высоте может также перемещать тележки под вагонами и между ними.



Рис. 71. Тяговый модуль Zwiehoff

Кроме того, Zwiehoff привезла на выставку две своих серийных модели с аккумуляторной тягой – ROTRAC E2 и ROTRAC E4 для вождения составов массой 250 т и 500 т соответственно. Стоит отметить, что управление всеми модулями осуществляется дистанционно с помощью пульта.

Еще одной машиной, экспонируемой Zwiehoff, стал Unimog U423, разработанный совместно с немецкой Mercedes-Benz. Заявляется, что он может перевозить составы массой до 1 тыс. т. По железнодорожным путям максимальная эксплуатационная скорость составляет 50 км/ч, по автомобильной дороге – 90 км/ч.

Unimog U423 оснащен дизельным двигателем мощностью 130-175 кВт и соответствует экологическому стандарту Euro 6. Машина может также использоваться для обслуживания и содержания путевой инфраструктуры. Она оснащена креплениями для навесного оборудования (крана, снегоочистителей, щеток и других приспособлений).

Также три модели маневровых тяговых модулей на комбинированном ходу представила немецкая Zagro. Их тяга обеспечивается аккумуляторными батареями. Модель E-MINI может перевозить составы весом до 50 т, ее тяговое усилие составляет 2,5 кН. Для моделей E-MAXI M и E-MAXI XL эти показатели

составляют 300 т и 1000 т, 15 кН и 50 кН соответственно (рис. 72). Управлять поворотом колес можно при помощи пульта или дистанционно по радиоканалу.



Рис. 72. Маневровый тяговый модуль E-MAXI XL

Источник: rollingstockworld.ru, 21.10.2024

В Великобритании испытали аккумуляторный локомотив

На путях карьера компании Heidelberg Materials Aggregates в Великобритании успешно завершились двухнедельные эксплуатационные испытания аккумуляторного маневрового локомотива серии 08е, изготовленного компанией Positive Traction на основе тепловоза серии 08, выпущенного в 1950-х годах (рис. 73).



Рис. 73. Локомотив серии 08е

Локомотив мощностью 450 л. с. перемещал составы массой около 1000 т по путям, в том числе расположенным на крутых уклонах и в S-образных кривых. В ходе испытаний проверялась также работа системы быстрой подзарядки тяговых аккумуляторов.

В дальнейшем планируется провести испытания аккумуляторного локомотива с участием других операторов грузовых перевозок.

Источник: zdmira.com, 02.11.2024

В США представлены локомотивы Siemens Charger с тягой от дизеля и контактного рельса

Два первых локомотива модели SC42-DM были показаны в депо транспортного управления штата Нью-Йорк МТА в Кротоне-на-Гудзоне (рис. 74). Сообщается, что они уже прошли испытания в центре MxV Rail в Пуэбло. Локомотивы должны быть запущены в начале 2025 года в пригородной железнодорожной системе Нью-Йорка Metro-North.



Рис. 74. Локомотив Siemens Charger

Новый подвижной состав заменит гибридные локомотивы P32AC-DM, выпущенные General Electric в 1990-х. Заявляется, что P32AC-DM работают от электрической тяги только на участке длиной 6,5 км, тогда как SC42-DM будут использовать ее на всей сети Metro-North с контактным рельсом в 164 км.

На остальной части маршрута SC42-DM будут работать от дизеля мощностью 3,1 МВт, соответствующего экостандарту Tier 4. Макс. скорость в таком режиме составит 177 км/ч, а при тяге от контактного рельса – 128 км/ч.

В 2021 и 2023 годах МТА заказала у Siemens Mobility 33 локомотива SC42-DM. Общая стоимость закупки составила 414 млн долл..

Источник: t.me, 05.11.2024

ЇЕPRO расширяет парк двумя локомотивами EffiShunter 1000 от CZ LOKO

Компания ЇЕPRO, один из крупнейших поставщиков топлива в Чешской Республике, пополнит свой локомотивный парк двумя современными локомотивами EffiShunter 1000 от CZ LOKO (рис. 75). Первый локомотив планируется поставить на рубеже 2024 и 2025 годов и будет задействован на терминале Лоуков в Кромержижском крае, заменив менее мощную модель 723.7. Поставка включает в себя подготовку к установке мобильной части Европейской системы управления движением поездов (ETCS) уровня 2 в маневровом исполнении. Второй локомотив планируется приобрести в 2025 году для обслуживания топливного терминала в Шлапанове под Гавличкувом Бродом.



Рис. 75. Локомотив EffiShunter 1000

После победы в открытом тендере компания CZ LOKO в течение следующих 48 месяцев будет заниматься проверкой, обслуживанием и ремонтом локомотивного парка компании ЇЕPRO. Это соглашение позволяет клиентам полностью сосредоточиться на своем бизнесе, в то время как ЇЕPRO обеспечивает бесперебойную работу своих терминалов без дополнительных забот, связанных с обслуживанием локомотивов. Парк локомотивов также включает в себя четыре EffiShunter 600 и один EffiShunter 300, которые компания приобрела в последние годы.

Источник: ru.railmarket.com, 05.11.2024

КТЖ купит 117 локомотивов у Alstom на кредит Société Générale

«Қазақстан темір жолы», ТОО «Электровозосборочный завод» и Alstom договорились о поставке 117 грузовых электровозов до 2028 года и создании сервисных центров для их обслуживания. Соответствующий документ подписан в Париже на Казахстанско-Французском Деловом совете. Об этом сообщила пресс-служба КТЖ.

Новые грузовые электровозы, способные перевозить грузовые поезда массой до 9000 тонн, должны заменить на сети КТЖ локомотивы ВЛ-80 образца 1980 г.

Гарантом сделки выступит экспортно-кредитное агентство Министерства финансов Франции BPI France. Французский банк Société Générale предоставит на приобретение локомотивов льготное финансирование. Сумма сделки не разглашается.

На прошлой неделе президент Alstom по регионам Африки, Ближнего Востока и Центральной Азии Эндрю Делеони встречался с премьер-министром Казахстана Олжасом Бектеновым. Тогда сообщалось, что по текущим договорам ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки» планирует закупить у Alstom 108 грузовых электровозов KZ8A и 54 пассажирских электровозов KZ4AT до 2027 года.

Источник: techzd.ru, 05.11.2024

Alstom выпустит новый тип грузового электровоза для Казахстана

АО «Казахстан Темир Жолы» (КТЖ) и компания Alstom подписали соглашение о производстве нового типа грузового электровоза в Казахстане. Подписание состоялось в Париже во время государственного визита президента Казахстана Касым-Жомарта Токаева во Францию.

Соглашение предусматривает производство и поставку грузовых магистральных электровозов KZ6A, оснащенных асинхронными тяговыми двигателями. Сборка будет осуществляться на электровозостроительном заводе в Астане. Модель KZ6A должна заменить устаревшие локомотивы ВЛ-80 1980 года выпуска, предлагая более экономичный вариант, который снижает потребление энергии на 20% и стоит на 40% дешевле.

Кроме того, обе стороны инициировали создание центра компетенций в Астане. Этот центр будет заниматься разработкой и внедрением современных технологий для управления транспортными процессами и обеспечения высокого уровня безопасности движения поездов.

Alstom также обязался инвестировать 50 млн евро в строительство четырех центров технического обслуживания электровозов, что позволит создать более 700 постоянных рабочих мест. Компания планирует расширить базу поставщиков в Казахстане, чтобы повысить уровень локализации локомотивов, уже установив отношения с более чем 340 местными партнерами за последние 12 лет.

Дальнейшее сотрудничество включает в себя работу над железнодорожными технологиями с низким уровнем выбросов, такими как водородные и аккумуляторные поезда, для снижения выбросов, связанных с транспортом в стране.

В настоящее время в Казахстане работает более 1 тыс. сотрудников компании Alstom, которые обслуживают четыре сервисных центра и два производственных предприятия. Завод EKZ в Астане производит грузовые и пассажирские электровозы, бортовые трансформаторы и тележки, а завод KEP в Алматы – стрелочные переводы для национальной железнодорожной сети.

К настоящему времени Alstom заключила договор на поставку 119 четырехосных локомотивов KZ4AT (Prima M4) для пассажирских перевозок и 302 сдвоенных локомотивов KZ8A (Prima T8) для грузовых перевозок для КТЖ. Недавно заказанные 6-осные локомотивы KZ6A будут произведены в общем количестве 117 локомотивов.

Источник: ru.railmarket.com, 11.11.2024

Alstom завершила поставку 63 электровозов Traxx для Israel Railways

Alstom завершила поставку 63 электровозов Traxx для Israel Railways. Контракт стоимостью около 235 млн евро был заключен между Bombardier Transportation (поглощена Alstom в 2021 году) и перевозчиком в 2015 году. В качестве опции предусмотрена возможность поставки еще 32 локомотивов. Электровозы предназначены для ведения составов из одно-, и двухэтажных пассажирских вагонов.

Источник: t.me, 24.11.2024

Оператор Regiorail арендует у Railpool многосистемные электровозы Traxx Universal

Railpool, одна из ведущих европейских компаний в сфере лизинга электровозов, и Regiorail, пятый по величине рыночной доли на французском

рынке оператор грузовых перевозок, заключили соглашение о долгосрочной аренде трех электровозов Traxx Universal, оборудованных дизелем для реализации функции последней мили. В соглашении предусмотрена опция на поставку дополнительно еще четырех локомотивов.

Для Railpool это первый опыт присутствия на рынке Франции. Контракт на поставку 50 многосистемных электровозов Traxx Universal стоимостью 260 млн евро Railpool подписала с компанией Alstom в июле 2023 г.

Railpool была создана в 2008 г. в Мюнхене и на данный момент присутствует в 19 европейских странах. Компания владеет 600 электровозами и гибридными локомотивами, а также 148 пассажирскими вагонами. Ежегодный пробег локомотивов парка Railpool достигает 85 млн км. Компании также принадлежат шесть депо и складских комплексов для хранения более чем 4500 запчастей и компонентов.

Источник: zdmira.com, 29.11.2024

Gmeinder продолжает поставки маневровых тепловозов в Австрию

На заводе производителя в немецком Мосбахе состоялась приемка восьмого локомотива модели D75 BB для компании Logistik Service (входит в сталелитейную Voestalpine) (рис. 76). Скоро он будет отправлен в Австрию. Gmeinder планирует передать Logistik Service еще два аналогичных тепловоза до конца 2025 года.



Рис. 76. Локомотив модели D75 BB

Модель четырехосных локомотивов D75 BB поставляется с дизельными двигателями мощностью 708 кВт или 950 кВт. Тяговое усилие при трогании

с места – 295 кН. Заявляется, что при длине 12,4 м локомотив может проходить кривые с минимальным радиусом 40 м. Максимальная скорость составляет 40 км/ч, возможно управление по радиосвязи.

Gmeinder была основана в 1913 году и изначально специализировалась на выпуске небольших локомотивов. В 2013-м была приобретена немецким производителем подвижного состава Zagro (экспонировала тяговые модули на InnoTrans 2024). Производственные мощности Gmeinder расположены в Мосбахе и Неккарбишофсхайме.

Источник: t.me, 03.12.2024

Контракты на поставку локомотивов в 2024 г.														
№ п/п	Компания-производитель	Страна поставки	Компания-заказчик	Тип локомотива	Магистральный/ маневровый	Тяга (электровоз, тепловоз, гибридный)	Год заказа	Год поставки	Число ед.	Сумма контракта, млн евро	Скорость, км/ч	Мощность, кВт	Изображение	Примечание
1	Newag	Польша	PKP Intercity	Griffin	Магистральный	Электровоз	2024		63	527	200	5600		Newag Griffin обладают осевой формулой Vo. Локомотив имеет две независимые двухосные тележки с индивидуальным приводом.
2	Stadler	Швейцария	Лизинговая компания ELP	EURO9000	Магистральный	Электровоз	2024	2025-2026	10		120	9000		Локомотивы имеют гибридную тягу от контактной сети и дизельного двигателя
3	Stadler	Швейцария	Лизинговая компания ELP	Eurodual	Магистральный	Электровоз	2024	2025-2026	10		160	7000		Локомотивы имеют гибридную тягу от контактной сети и дизельного двигателя
4	Stadler	Швейцария	Совместный заказ швейцарских операторов Rhaetian Railway (RhB) и Matterhorn Gotthard Railway (MGB)		Магистральный	Двухрежимные локомотивы	2024		8	106,8	100	1500		
5	Stadler	Швейцария	Совместный заказ швейцарских операторов Rhaetian Railway (RhB) и Matterhorn Gotthard Railway (MGB)		Магистральный	Двухрежимные локомотивы	2024		3		70	1300		
6	Stadler	Новая Зеландия	KiwiRail		Магистральный	Тепловоз	2024		9		120	3000		Локомотивы, оснащенные ETCS колеи 1067 мм.
7	Stadler	Новая Зеландия	KiwiRail		Магистральный	Тепловоз	2024		24		120	3200		Гибридные маневровые локомотивы с дизель-аккумуляторным двигателем колеи 1067 мм.
8	Stadler	Швейцария	Железнодорожный оператор Montreux Oberland Bernois (MOB)		Магистральный	Электровоз	2024		6		100	3000		Шесть локомотивов колеи 1000 мм, в том числе четыре электровоза и два гибридных локомотива

№ п/п	Компания-производитель	Страна поставки	Компания-заказчик	Тип локомотива	Магистральный/ маневровый	Тяга (электровоз, тепловоз, гибридный)	Год заказа	Год поставки	Число ед.	Сумма контракта, млн евро	Скорость, км/ч	Мощность, кВт	Изображение	Примечание
9	Stadler	Испания	Renfe Alquiler	Euro6000	Магистральный	Электровоз	2024		6		160	3000		
10	Stadler	Литва	Грузовой перевозчик LTG Cargo	Eurodual	Магистральный	Электровоз	2024		17		180	6100		
11	Alstom	Румыния	ARF	Traxx 3 MS	Магистральный	Электровоз	2024	2025	16	150	200	5600		Период технического обслуживания подвижного состава может быть продлен еще на 20 лет путем заключения дополнительного соглашения
12	Alstom	Италия	Грузовой оператор Captrain Italia	TRAXX DC3	Магистральный	Электровоз	2024		13		160	5600		Заключен договор купли-продажи с лизинговой компанией Railpool с обратной арендой
13	Alstom	ЕС	Оператор подвижного состава CLIP Intermodal	TRAXX	Магистральный	Электровоз	2024		13		160	5600		Интервалы технического обслуживания у локомотивов Тгахх третьего поколения увеличены на 33%. Имеет преимущество - функцию «последней мили», позволяющую получить доступ к неэлектрифицированным терминалам, портам, запасным путям
14	Alstom	Италия	Polo Logistica FS	Traxx DC3	Магистральный	Электровоз	2024		70		140	1500		
15	Alstom	Польша	Оператор Captrain Polska	Traxx Universal	Магистральный	Электровоз	2024		3		160	5600		Оснащены разработанным Alstom бортовым оборудованием Onvia, реализующим функции европейской системы управления движением поездов ETCS

№ п/п	Компания-производитель	Страна поставки	Компания-заказчик	Тип локомотива	Магистральный/ маневровый	Тяга (электровоз, тепловоз, гибридный)	Год заказа	Год поставки	Число ед.	Сумма контракта, млн евро	Скорость, км/ч	Мощность, кВт	Изображение	Примечание
16	Alstom	Польша	Лизинговая компания OnTrain	Traxx Universal	Магистральный	Электровоз	2024		40		160	5600		
17	Siemens Mobility	ЕС	Лизинговая компания Railpool	Vectron	Магистральный	Электровоз	2024	2025	70		230	6400		Европейская лизинговая компания Railpool и Siemens Mobility заключили рамочное соглашение на поставку до 250 локомотивов Vectron. В твердую часть заказа входят 24 мультисистемных локомотива Vectron MS для использования на линиях переменного и постоянного тока, а также 46 локомотивов переменного тока. Новые локомотивы смогут работать в 16 странах на разных европейских железнодорожных коридорах.
18	Siemens Mobility	Польша	Лизинговая компания Cargounit	Vectron MS	Магистральный	Электровоз	2024	2025	90		200	6400		
19	Siemens Mobility	Польша	Лизинговая компания Cargounit	Smartron	Магистральный	Электровоз	2024	2025	10		160	5600		
20	Siemens Mobility	Швейцария	SBB Cargo International	Vectron	Магистральный	Электровоз	2024		20		160	6400		Комплектация электровозов системой XLoad позволяет перевозить тяжеловесные поезда в горной местности только одной секцией
21	Siemens Mobility	ЕС	Лизинговая компания Alpha Trains	Vectron	Магистральный	Электровоз	2024	с 2026	70		200	6400		Заказ локомотивов Vectron разных модификаций, в том числе многосистемных Vectron MS, переменного тока Vectron AC и локомотивов с комбинированным приводом Vectron Dual Mode
22	Siemens Mobility	Словакия	Лизинговая компания RS Lease	Vectron	Магистральный	Электровоз	2024		65		300	6400		

№ п/п	Компания-производитель	Страна поставки	Компания-заказчик	Тип локомотива	Магистральный/ маневровый	Тяга (электровоз, тепловоз, гибридный)	Год заказа	Год поставки	Число ед.	Сумма контракта, млн евро	Скорость, км/ч	Мощность, кВт	Изображение	Примечание
23	Siemens Mobility	Германия, Франция	Лизинговая компания Beacon Rail	Vectron	Магистральный	Электровоз	2024		25 (до 180)		160	6400		
24	Siemens Mobility	Австрия	Green Mobility Partners	Vectron MS	Магистральный	Электровоз	2024	с 2025	50		200	6400		
25	Siemens Mobility	Страны Центральной и ЗападнойЕвропы	Лизинговая компания Beacon	Vectron MS	Магистральный	Электровоз	2024		25		200	6400		
26	Wabtec	Бразилия	MRS Logística	Evolution ES44Ac	Магистральный	Электровоз	2024	2024-2026	30	93,4	110	3300		Электронный четырехтактный двигатель внутреннего сгорания с турбонаддувом обеспечивает большую энергоэффективность и более низкие выбросы благодаря конструкции, ориентированной на эффективное сгорание топлива
27	Progress Rail	Индонезия	PT Kereta Indonesia (PT KAI)	EMD GT38AC	Магистральный	Гибридный дизель-электрический локомотив	2024		54	205,3	80	1640		
28	Progress Rail	Бразилия	Логистическая компания VLI	EMD SD70ACe-BB	Магистральный	Тепловоз	2024		8		110	3400		Восьмиосные локомотивы колеи 1000 мм оснащены дизельными двигателями серии 710 и асинхронным тяговым приводом
29	TÜRAŞ	Турция	Национальный оператор пассажирских и грузовых перевозок TCDD Taşımacılık	E5000	Магистральный	Электровоз	2024		95		140	5000		
30	Wabtec	Уругвай	Логистическая компания Grupo RAS	C23EMP	Магистральный	Тепловоз	2024	2025	3		120	1600		Кокомотивы C23EMP предназначены для надежных перевозок с малой нагрузкой на ось по узкоколейным путям. Локомотивы оснащены экономичными 12-цилиндровыми двигателями FDL с электронным впрыском топлива

№ п/п	Компания-производитель	Страна поставки	Компания-заказчик	Тип локомотива	Магистральный/ маневровый	Тяга (электровоз, тепловоз, гибридный)	Год заказа	Год поставки	Число ед.	Сумма контракта, млн евро	Скорость, км/ч	Мощность, кВт	Изображение	Примечание
31	Wabtec	Гвинея	SimFer, совместное предприятие правительства Гвинеи, горно-металлургической компании Rio Tinto и Chalco Iron Ore Holdings (CIOH)	Evolution серии ES43ACmi	Магистральный	Тепловоз	2024	2025		263,6	100	3360		
32	CRRC (немецкий филиал)	Италия	Polo Logistica (входит в национальную железнодорожную компанию FS)	DE 18	Магистральный	Тепловоз	2024		8		120	1800		В тепловозах заложена возможность использования гидроочищенного растительного масла (HVO) наряду с дизелем
33	Vossloh Rolling Stock (входит в состав CRRC)	ЕС	SPITZKE	DE18	Магистральный	Тепловоз	2024	2025	10		120	1800		Тепловозы DE18 сертифицированы для работы на биотопливе, получаемом из гидроочищенных растительных масел (HVO), в качестве альтернативы дизельному топливу, при этом доработка оборудования локомотивов не требуется
34	Vossloh Rolling Stock	Швейцария, Норвегия	Компания RIVE Private Investment (для Northrail)	DE18	Магистральный	Тепловоз	2024		10		120	1800		Разработанные в соответствии с жесткими экологическими стандартами, локомотивы DE18 позволяют железнодорожным операторам сократить выбросы парниковых газов на 40%
35	Progress Rail	ОАЭ, Оман	СП национальных перевозчиков ОАЭ и Омана Etihad Rail и Oman Rail	SD70ACS	Магистральный	Тепловоз	2024		27		110	3200		Тепловозы разработанные для эксплуатации в условиях жаркого климата и пустыни
36	Progress Rail	Индонезия	Государственный оператор Индонезии PT Kereta Api Indonesia (PT KAI)	EMD GT38AC	Магистральный	Тепловоз	2024	с 2025 г.	54		80	1640		Силовые установки тепловоза рассчитаны на применение смесей с долей биотоплива до 35%. Локомотивы оснащены 8-цилиндровыми дизелями EMD 710 и тяговым приводом переменного тока