



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

№10/МАРТ 2025

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	5
Минэнерго изучает возврат к заключению соглашений с регионами о вывозе угля	5
Минтранс подготовил проект правил перевозок в турпоездах	6
Минтранс добавил высокоскоростные поезда в правила перевозок пассажиров.....	7
Якутия и Беларусь обсудили создание нового логистического железнодорожного маршрута	8
Казахстан и Франция расширяют сотрудничество в сфере логистики.....	9
Транспортные структуры Пакистана и ОАЭ формируют стратегическое партнерство	11
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	12
К вопросу о национализации железных дорог Австралии.....	12
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА.....	13
Дорожные расходы	13
Совет директоров РЖД 21 марта рассмотрит вопрос корректировки инвестпрограммы и финплана на 2025 г.....	13
Инвестпрограмма «Трансконтейнера» составила 10,7 млрд рублей в 2024 году.....	14
Deutsche Bahn претендует на 290 млрд евро из бюджета Германии.....	15
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	15
Национальное общество железных дорог Франции заключило контракт на 1 миллиард евро на поставку «зеленых» рельсов.....	15
Вопросы финансирования Индийских железных дорог.....	16
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ	16
Цыденов прокомментировал третий этап модернизации Восточного полигона.....	16
РЖД планирует создать постоянный координационный совет Восточного полигона.....	17
ТРАНСПОРТНЫЙ ПОЛИГОН «СЕВЕР-ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ	18
Москва и Астана обсудили развитие транспортного коридора «Север-Юг»	18
Казахстан развивает перевозки по МТК «Север-Юг» в обоих направлениях	19
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА	19
РЖД увеличили перевозки соли на внутренний рынок	19
Выход к морю	20
FESCO видит тренд на снижение объемов контейнерных перевозок автомобилей из КНР в РФ	21
«Рейл Логистика» расширяет логистические возможности: запуск ускоренных контейнерных поездов в 2025 году	22
Грузоперевозки Latvijas Dzelzceļš рухнули на треть	23
Контейнерный терминал Baltic Hub в Гданьске наращивает мощность	23

Погрузка на железных дорогах США тоже в минусе	24
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО- ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ	25
ОАО «РЖД» летом пустят 170 пар поездов в сообщении с Черноморским побережьем и Северным Кавказом	25
ФПК будет продавать в поездах кофе с собой	25
Железнодорожное сообщение между Баку и Тбилиси восстановят с 1 мая	26
Великобритания: под железнодорожной станцией Солсбери обнаружены тоннели, представляющие историческую ценность	26
Великобритания: начались работы по строительству новой железнодорожной станции ...	27
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	28
Пассажиропоток в Испании стремительно растет	28
Выбран вариант для реконструкции Главного вокзала Праги (Чехия)	28
SAR представляет дизайн поезда класса люкс	28
FRA рекомендует ввести 15 новых маршрутов Amtrak (США)	28
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ	29
«Трансмашхолдинг» приступил к испытаниям пассажирского вагона увеличенного габарита	29
ЗСК «Кубань» представил первый изотермический вагон-термос модели 16-6799	30
Российско-индийское СП выбрало поставщика тяговых компонентов для поездов Vande Bharat	30
«Казахстанским железным дорогам» предписали отменить требования по минимальной толщине гребня колесных пар	31
«Узбекистон темир йуллари» отправила в Китай первые локомотивы для модернизации	31
Казахстан безвозмездно передал пять локомотивов Киргизии	32
Siemens ищет вход на рынок пассажирского подвижного состава Индии	32
Голландская NS представила макет будущих двухэтажных поездов	33
Ввод в эксплуатацию push-pull поездов ICE L от Talgo задерживается на 2,5 года	34
SRT отправила первые два тяговых модуля на комбинированном ходу в Саудовскую Аравию	34
Оператор GWR введет в эксплуатацию дизель-поезда семейства Coradia 1000	35
SNCF и Alstom представили дизайн интерьеров поездов TGV пятого поколения	36
Adif испытает установку автоматического изменения ширины колеи грузовых вагонов ...	37
Находящийся на грани приватизации Amtrak рассказал о поездах Airo	38
За контракт в Уганде поборются поставщики локомотивов из Китая и Южной Кореи	39
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	40
Контракт с CRRC Sifang на поставку запчастей для электропоездов (Аргентина)	40
Локомотивы заказаны для Трансгвинейской железной дороги	40
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ	40
В Подмоскowie построят новые пешеходные переходы через железную дорогу	40

Участки ВСЖД обезопасят от камнепадов.....	41
Точность системы обнаружения растительности французской SNCF достигла 95%.....	41
UPDATE Чехия: сбой в системе ETCS нарушил движение поездов на несколько часов ...	42
ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА.....	43
РЖД запустили «Книжный поезд», посвященный юбилею Великой Победы	43
В Сибири на железной дороге могут появиться женские локомотивные бригады	44
Уралвагонзавод открыл учебный центр для подготовки специалистов	45
«Артек» реализует около 70% программ с участием партнеров	46
Власти Молдавии выделяют средства на погашение долгов по зарплатам железнодорожникам.....	47
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	47
Японский оператор JR East ищет иностранных работников для решения проблемы дефицита кадров	47
ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.....	48
Метро Москвы и Петербурга по-разному оценивают улыбки	48
НИИАС разрабатывает роботов для заправки тепловозов топливом и мониторинга инфраструктуры	50
Управляем ресурсами по-новому	50
Цифровая прогнозная макромодель движения поездопотоков «ЭЛЬБРУС-М» пополнится новым функционалом	51
Hitachi Rail представила новую цифровую платформу управления активами HMAX.....	52
Компания Huawei представила свои интеллектуальные решения для транспортной отрасли на Всемирном мобильном конгрессе в Барселоне.....	53
Норвегия: Frequentis и Bane NOR совместно проводят модернизацию системы железнодорожной связи.....	54
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	55
Новые горизонты для железных дорог Южной Кореи.....	55
Исследование DAC в Германии поддерживает пилотную программу	55
РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ	55
Минпромторг предложил смягчить требования к производству литий-ионных аккумуляторов	55
В Великобритании впервые модернизировали тепловоз под водородную тягу.....	56
Локомотивы на биотопливе задействуют в доставке биомассы на электростанцию.....	57
Локомотив на водородном топливе поступил в эксплуатацию на железной дороге СРКС	57
Шотландский оператор ScotRail готовится к переходу на биотопливо	58

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Минэнерго изучает возврат к заключению соглашений с регионами о вывозе угля

Минэнерго рассматривает возобновление практики заключения соглашений о вывозе угля в восточном направлении с угледобывающими регионами. Министерство также в конце марта намерено подвести итоги эффективности вывоза угля по действующим правилам недискриминационного доступа, сообщило Минэнерго по итогам совещания по совершенствованию логистики поставок грузов топливно-энергетического комплекса в порты Дальнего Востока с участием министра энергетики РФ Сергея Цивилева.

«По завершению первого квартала 2025 года будут подведены итоги эффективности вывоза угля в соответствии с правилами недискриминационного доступа к железнодорожной инфраструктуре, вступившими в силу с 1 января. Он (министр энергетики Сергей Цивилев) отметил, что ведомство сфокусировано на поиске оптимального решения для обеспечения вывоза угольной продукции на экспорт и рассматривает вероятность возобновления практики заключения соглашений о вывозе угля в восточном направлении с угледобывающими регионами», – сказано в сообщении.

«Наша задача – не допустить снижения объемов вывоза из угледобывающих регионов. Совместно с коллегами работаем над тем, чтобы выполнить поставленную президентом РФ Владимиром Путиным задачу – обеспечить 180 млн тонн грузоперевозок в восточном направлении. Для реализации этой задачи разрабатывается ряд мер, направленных на повышение оборачиваемости подвижного состава, сокращение времени в пути, внедрение инновационных вагонов. В части угля рассчитываем, что объемы вывоза на восток будут не менее уровня 2024 года по всем регионам», – подчеркнул Цивилев.

Кроме того, обсуждалась инициатива о закреплении на законодательном уровне приоритетного использования парка инновационных вагонов с повышенной грузоподъемностью на Восточном полигоне, что в перспективе позволит увеличить пропускную и провозную способность.

Участники совещания также рассмотрели вопрос о переносе на более ранний срок электрификации участков Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей от станции Волочаевка до станций Комсомольск-Сортировочный и Ванино. Было отмечено, что электрификация данных участков будет

способствовать снижению стоимости перевозки грузов в восточном направлении и увеличению провозной мощности Восточного полигона, что положительно повлияет, в том числе, на экспорт угля в восточном направлении.

Источник: tass.ru, 14.03.2025

Минтранс подготовил проект правил перевозок в турпоездах

Минтранс России подготовил проект правил железнодорожных перевозок в туристических поездах, следует из проекта министерства на официальном портале для размещения таких документов.

Своих отдельных правил у туристических поездов не было. Документ должен вступить в силу с 1 сентября 2025 года. Согласно проекту там прописаны правила в части покупки и возврата билетов в турпоезда, документов для этого, посадки в поезд, услуг, касающихся экскурсионных программ, включения в состав тематических вагонов и так далее.

«Проект приказа содержит нормы, обязательные для перевозчиков, владельцев инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования и пассажиров, других юридических и физических лиц. Правила регулируют условия перевозок пассажиров и багажа в туристском поезде по туристскому железнодорожному маршруту независимо от расстояния следования поезда и вида сообщения», – говорится в материалах к проекту.

Документ представляет собой новый для российского законодательства порядок перевозки пассажиров в туристских поездах, содержащий положения об оформлении перевозки пассажиров в поездах, о посадке пассажиров в поездах, условиях проезда пассажиров, устанавливающий требования к оказанию услуг по перевозке пассажиров.

Наряду с этим, правилами урегулированы вопросы прекращения поездки, перевозки пассажиров и багажа; порядок возврата денежных средств за неиспользованные билеты, особенности перевозок пассажиров с использованием электронных билетов.

«Правила подготовлены с учетом накопленного ОАО «РЖД» опыта организации туристских железнодорожных перевозок, адаптированы к действующему рынку туристских железнодорожных перевозок и являются основой его правового регулирования», – уточняется в информации к проекту.

Вместе с тем, продолжается там, перевозчикам предоставляется возможность регулировать ряд правил нормами своих локальных правовых актов. В частности, перевозчику предоставлено право устанавливать

ограничения по минимальному возрасту ребенка, который может быть перевезен в туристском поезде без сопровождения взрослого пассажира.

Минтранс РФ пишет, что для дальнейшего развития внутреннего железнодорожного туризма правила являются актуальным, своевременным и востребованным отраслью железнодорожного транспорта нормативным правовым актом, направленным на устранение выявленного законодателем пробела в правовом регулировании туристских железнодорожных перевозок.

Железнодорожный туризм активно развивается в России последние годы. Ранее был принят ряд документов для снятия законодательных ограничений, мешающих развитию туристических перевозок по железным дорогам.

Источник: ria.ru, 17.03.2025

Минтранс добавил высокоскоростные поезда в правила перевозок пассажиров

Минтранс России добавил высокоскоростные поезда в правила перевозок пассажиров и багажа по железным дорогам, следует из приказа министерства на официальном портале опубликования правовых актов.

«Изменения, вносимые в правила перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом... Дополнить пунктом ... следующего содержания: Пассажир обязан соблюдать указания работников перевозчика и владельца инфраструктуры для обеспечения безопасности движения высокоскоростных пассажирских поездов и эксплуатации оборудования в высокоскоростных пассажирских поездах», – гласит один из пунктов.

Добавлены высокоскоростные поезда и в раздел, где говорится, когда проводники вагонов должны предупреждать пассажиров о прибытии к станции назначения. Так, для пассажиров ВСМ это должно происходить не позднее чем за 15 минут до прибытия. Действующие правила содержат пункт, что проводники предупреждают пассажиров о прибытии обычного поезда дальнего следования к станции назначения не позднее чем за 30 минут, в скоростных поездах – не позднее чем за 15 минут.

Прописываются высокоскоростные пассажирские поезда и в части правил, касающихся провоза ручной клади.

«Настоящий приказ вступает в силу с 1 сентября 2025 года», – написано в приказе.

Высокоскоростной считается специализированная электрифицированная двухпутная железнодорожная линия для эксплуатации поездов со скоростями

от 200 до 400 километров в час. Пока в России таких дорог нет. Пилотным проектом станет ВСМ между Москвой и Санкт-Петербургом. Затем планируется строительство таких дорог из столицы в Екатеринбург, Адлер, Минск и Рязань.

Источник: Iprime.ru, 14.03.2025

Якутия и Беларусь обсудили создание нового логистического железнодорожного маршрута

13 марта в Минске генеральный директор Акционерной компании «Железные дороги Якутии» Василий Шимохин встретился с руководством Белорусской железной дороги. В рабочей встрече также приняли участие руководители ведущих компаний-операторов.

Василий Шимохин обсудил с начальником БЖД Валерием Вереничем возможность открытия нового логистического маршрута из Республики Беларусь в Якутию. В частности, стороны планируют сотрудничать по вопросам организации контейнерных перевозок продукции белорусских предприятий в Республику Саха (Якутия) с вовлечением в эту схему грузового терминала АО «АК «ЖДЯ» на станции Столбовая в Московской области.

Как сказал генеральный директор АО «АК «ЖДЯ», это является первым шагом в решении задач, поставленных Главой Республики Саха (Якутия) Айсеном Николаевым по доставке грузов из Белоруссии на основе эффективно показавших себя технологий консолидации грузопотоков для организации ускоренных контейнерных поездов в Якутию. Планируется в первой декаде апреля в Минске организовать встречу крупных оптовиков Якутии с белорусскими производителями.

Представители Белорусской железной дороги выразили готовность оказать содействие в установлении контактов с крупными производителями продуктов питания и товаров народного потребления для обеспечения потребностей Якутии. Для реализации этого процесса якутские железнодорожники совместно с белорусскими коллегами планируют открыть представительство АО «АК «ЖДЯ» в г. Минске.

По информации Василия Шимохина, деятельность представительства будет направлена на оказание помощи крупным оптовым предприятиям и предпринимателям в поиске путей выхода напрямую на белорусский рынок и производителей востребованных товаров.

Особое внимание будет уделено перевозке продуктов питания с поддержанием температурного режима и минимальных сроков доставки. По его

информации визит якутской делегации планируется приурочить к Международной грузовой конференции «2025. Железнодорожная логистика: актуальные задачи развития», которая пройдет 10 апреля в г. Минске.

Источник: gtrksakha.ru, 16.03.2025

Казахстан и Франция расширяют сотрудничество в сфере логистики

Министр транспорта Казахстана Марат Карабаев и посол Франции Сильван Гиогэ провели переговоры о развитии транспортной инфраструктуры, гражданской авиации и логистики. Особое внимание было уделено созданию новых маршрутов, которые укрепят экономические связи между странами.

Стороны обсудили участие французских компаний в модернизации логистической инфраструктуры Казахстана, в том числе в рамках Транскаспийского международного транспортного маршрута. Это позволит повысить эффективность грузоперевозок и усилить транзитный потенциал региона.

Особое внимание было уделено вопросам, связанным с расширением транспортных маршрутов, что, по мнению сторон, поспособствует укреплению экономических связей и активизации торгово-экономического взаимодействия между Казахстаном и Францией. В рамках диалога казахстанская сторона предложила французским авиакомпаниям воспользоваться режимом «открытого неба» для запуска регулярных рейсов между Астаной и Парижем.

По итогам встречи Карабаев и Гиогэ подтвердили готовность к дальнейшему углублению сотрудничества, что укрепит стратегическое партнерство между Казахстаном и Францией в транспортной сфере.

О перспективах этого сотрудничества рассказал эксперт по международным отношениям Нурислама Ахметова.

1. Какие перспективы открывает французским компаниям участие в развитии логистической инфраструктуры ТМТМ?

Французские компании традиционно активны в сфере инфраструктурных инвестиций и инженерных решений. Участие в таком крупном проекте позволяет им выйти на новый рынок, связанный с глобальной торговлей, и закрепить свои позиции в Евразии. Это расширяет географию бизнеса и открывает дополнительные источники дохода. Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), как важнейший транспортный узел между Азией и Европой, демонстрирует устойчивый рост грузопотоков. Для французских игроков это возможность участвовать в проектировании и модернизации объектов, где их опыт в области высоких

технологий, устойчивого развития и логистики будет востребован. Успешное участие в таких проектах может стать модельным кейсом для дальнейшей экспансии в регионе. Франция славится своим подходом к инновациям и зеленым технологиям. Разработка и внедрение «умных» логистических систем, цифровизации перевозок и энергоэффективных решений – это то, в чем французские компании могут внести значительный вклад. Современные экологические стандарты и устойчивое развитие становятся важными критериями при выборе партнеров и инвестиций в инфраструктуру, что делает Францию привлекательным партнером. Французские предприятия, особенно в секторе промышленности и розничной торговли, заинтересованы в создании более надежных и предсказуемых логистических маршрутов. Развитие ТМТМ позволяет сократить время доставки и снизить транспортные издержки. Это напрямую влияет на конкурентоспособность продукции французских компаний на мировых рынках. Традиционные морские маршруты могут быть подвержены рискам – от перегрузок в Суэцком канале до геополитических напряженностей. Участие во множестве проектов ТМТМ открывает для Франции альтернативный путь доставки товаров в Европу и Азию, что способствует диверсификации рисков и стабилизации цепочек поставок.

2. Что даёт Казахстану сотрудничество с французскими компаниями?

Внедрение передовых технологий, инновационных методов проектирования и строительства позволяет Казахстану модернизировать транспортно-логистические узлы, делая коридор более эффективным и конкурентоспособным. Совместные проекты позволяют привлекать не только финансовые ресурсы, но и опыт ведущих европейских специалистов. Это ускоряет процесс внедрения цифровизации, устойчивых решений и новых стандартов в логистике. Благодаря участию международных компаний, Казахстан может еще сильнее закрепить свою роль как ключевого узла в глобальных торговых маршрутах, что способствует увеличению грузопотоков и поступлений в бюджет от транзитных сборов. Сотрудничество с разными странами (например, с Францией наряду с традиционными китайскими и российскими партнерами) помогает Казахстану диверсифицировать внешнеэкономические связи, что снижает риски в условиях глобальной нестабильности.

3. Какие европейские страны также могли быть заинтересованы в развитии ТМТМ?

Помимо французских компаний, Казахстан может обратиться к немецким, итальянским или скандинавским фирмам, специализирующимся на инфраструктурных проектах и зеленых технологиях. У европейских стран, таких как Германия, Италия и страны Северной Европы, традиционно

сложились мощные промышленные и инженерные базы, что делает их одними из лидеров в области инфраструктурных и зеленых технологий.

4. В чем заключается интерес этих стран в реализации подобных проектов?

Немецкие компании, такие как Siemens Mobility, Knorr-Bremse и другие, обладают богатым опытом в проектировании и внедрении высокотехнологичных решений для железнодорожного транспорта. Они активно работают над цифровизацией, автоматизацией и интеграцией экологически чистых технологий в инфраструктуру. Германия уделяет большое внимание снижению выбросов и переходу на возобновляемые источники энергии. Это проявляется в разработке энергоэффективных и экологичных решений для транспорта, что делает немецкие технологии привлекательными для проектов, ориентированных на устойчивое развитие, таких как ТМТМ.

Итальянские компании, специализирующиеся на инфраструктурных проектах, обладают значительным опытом в проектировании и строительстве сложных инженерных объектов. Итальянский подход часто сочетает традиционные инженерные решения с современными технологиями, что позволяет успешно реализовывать проекты с высоким уровнем интеграции различных систем. Итальянский рынок также активно развивает экологические и цифровые технологии, что видно по участию итальянских фирм в международных проектах по модернизации транспорта. Это делает их привлекательными партнерами для проектов, требующих комплексного подхода к инфраструктуре и логистике.

Скандинавские страны традиционно лидируют в области зеленых технологий и устойчивого развития. Компании из этих регионов, такие как шведские и норвежские инжиниринговые фирмы, акцентируют внимание на энергоэффективности, использовании возобновляемых источников энергии и минимизации воздействия на окружающую среду. Здесь активно применяются цифровые технологии для оптимизации логистики и управления инфраструктурой, что особенно важно в сложных транспортных системах.

Источник: casp-geo.ru, 13.03.2025

Транспортные структуры Пакистана и ОАЭ формируют стратегическое партнерство

Железные дороги Пакистана (PR) и Объединенных Арабских Эмиратов (Etihad Rail) 28 февраля 2025 г. подписали два меморандума о взаимопонимании, имеющих целью совместную деятельность по развитию и

повышению эффективности работы PR. Соглашения заключены на основе межправительственного договора, подписанного в январе 2024 г. с намерением ОАЭ инвестировать более 3 млрд долл. США в развитие железнодорожной инфраструктуры Пакистана.

В рамках достигнутых соглашений планируется строительство грузовой железной дороги длиной 50 км порт Карачи – Пипри, а также создание логистических комплексов при участии портового оператора Dubai Port World (DP World).

Кроме того, 27 февраля 2025 г. портовый и логистический оператор AD Ports Group (Абу-Даби, ОАЭ) и Пакистанский совет по инвестициям (Board of Investment, BOI) подписали меморандум с целью разработки проекта промышленной зоны в регионе портов Карачи и Касим. Также заключены три соглашения, расширяющие возможности деятельности AD Ports Group в области транспорта, логистики и цифровых услуг.

Стратегическое партнерство позволит реализовать потенциал транспортно-логистической системы Пакистана и превратить страну в «морские ворота» Среднего коридора для стран Центральной Азии. В июле 2023 г. подписано трехстороннее межправительственное соглашение о строительстве железнодорожной магистрали Узбекистан – Афганистан – Пакистан. Также новые соглашения усиливают позиции компаний ОАЭ в регионе. AD Ports Group приобрела ряд транспортно-логистических активов в Грузии, Казахстане и Узбекистане.

Источник: zdmira.com, 17.03.2025

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

К вопросу о национализации железных дорог Австралии

Правительство Западной Австралии объявило о своем намерении вернуть под государственный контроль грузовые перевозки и железнодорожную инфраструктуру в штате. Грузовая сеть Австралии была приватизирована либеральным национальным правительством в 2000 г. По договору аренды у текущего оператора Arc Infrastructure осталось 24 года эксплуатации сети.

Источник: International Railway Journal. – 2025. – № 3. – P. 14 (англ. яз.)

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Дорожные расходы

В конце марта в рамках отчета правительства перед депутатами Государственной Думы среди прочего будут объявлены суммы, которые планируется направить на реализацию нацпроектов в период до 2030 года. По предварительным данным, в тройку самых дорогих войдет «Эффективная транспортная система».

При совокупной стоимости всех мероприятий 7,8 трлн рублей этот нацпроект станет самым крупным как по доле, так и по объему выделенных на его реализацию внебюджетных средств – правительство планирует привлечь на этой основе 6,8 триллиона рублей.

В материалах, опубликованных на сайте минтранса, указано, что главным результатом реализации нацпроекта должно стать создание эффективной национальной транспортной системы. По своей структуре национальный проект состоит из девяти федеральных. Они подразумевают строительство высокоскоростных железнодорожных магистралей, общее развитие железных дорог, аэродромов и пунктов пропуска, а также подготовку профильных кадров и масштабную цифровизацию транспортной системы.

Интересно, что в состав нацпроекта входят сразу три федпроекта, относящихся к водному транспорту, – больше, чем у любого другого направления. Они включают работы по строительству морпортов, развитию внутренних водных путей и СМП. Это подразумевает и выпуск новых судов, способных обеспечить круглогодичную арктическую навигацию.

Источник: rg.ru, 18.03.2025

Совет директоров РЖД 21 марта рассмотрит вопрос корректировки инвестпрограммы и финплана на 2025 г.

Совет директоров ОАО «Российские железные дороги» 21 марта рассмотрит вопрос о корректировке инвестиционной программы и финансового плана на 2025 г., сообщила компания.

Как сообщалось, в конце декабря прошлого года инвестиционная программа РЖД на 2025 г. была утверждена в объеме 890,9 млрд руб., что в 1,4 раза ниже утвержденного размера программы на 2024 г. – 1 трлн 275,4 млрд руб.

В начале февраля глава РЖД Олег Белозёров в телеинтервью заявил, что объем инвестпрограммы РЖД в 2025 г. превысит 900 млрд руб. благодаря остаткам средств на конец 2024 г. Позднее вице-премьер РФ и председатель совета директоров РЖД Виталий Савельев в ходе итогового заседания правления компании сообщил, что «в 2024 г. был выполнен рекордный объем инвестиционной программы, он составил почти 1,5 трлн руб.».

Ранее также сообщалось, что государство докапитализирует РЖД на 15 млрд руб. для закупки локомотивов и подвижного состава.

Источник: interfax.ru, 17.03.2025

Инвестпрограмма «Трансконтейнера» составила 10,7 млрд рублей в 2024 году

Инвестиционная программа «Трансконтейнера» в 2024 году составила 10,7 млрд рублей, сообщила компания.

Основной объем средств направлен на приобретение 1,2 тыс. 80-футовых фитинговых платформ, что позволило полностью восполнить выбытие примерно 800 списываемых 60-футовых вагонов и обеспечить прирост емкости собственного парка в пределах 2,7 тыс. ДФЭ.

Кроме того, в 2024 году компания приобрела 6,6 тыс. 40-футовых крупнотоннажных контейнеров. На строительство и модернизацию терминальной сети в 2024 году выделены 2,2 млрд руб. Они были направлены в том числе на развитие терминала Клещиха (Новосибирск), строительство терминалов Седельниково (Екатеринбург) и Угловая (Приморский край), реконструкцию терминалов Магнитогорск, Черниковка (Уфа) и Ростов-Товарный, а также обновление грузоподъемного, производственного оборудования и автомобильного транспорта.

Еще 0,7 млрд рублей инвестировано в проекты цифровизации, включая клиентские сервисы.

О компании

«Трансконтейнер» – интермодальный контейнерный оператор, входящий в транспортно-логистическое направление бизнеса ГК «Дело». По состоянию на начало 2024 года парк компании состоял из 40,8 тыс. платформ общей вместимостью более 130,1 тыс. ДФЭ, в том числе примерно 35,5 тыс. собственных вагонов.

Источник: tass.ru, 17.03.2025

Deutsche Bahn претендует на 290 млрд евро из бюджета Германии

Deutsche Bahn хочет получить 150 млрд евро из 500 млрд евро инфраструктурного фонда, который планируют создать партии, ведущие сейчас переговоры о формировании правительства Германии. Об этом сообщает информационное агентство DPA, ознакомившееся с документами, подготовленными для наблюдательного совета компании. Эти деньги Deutsche Bahn хочет направить на модернизацию и расширение железнодорожной сети в ближайшие 9 лет.

Запрашиваемую сумму компания хочет получить в дополнение к 140 млрд евро запланированного бюджетного финансирования до 2034 г. Фонд, который для этого потребуется, законодатели планируют создать, разрешив увеличить государственный долг. 15 млрд евро оператор планирует направить на «военную мобильность».

В документах Deutsche Bahn говорится, что в финансировании обновления инфраструктуры в ближайшие годы возникнут «большие пробелы». 80 млрд евро из дополнительных средств оператор намеревается потратить на реконструкцию путей, капитальный ремонт ключевых коридоров, и разворачивание проектов по цифровизации. На оставшиеся деньги компания планирует расширить железнодорожную сеть и ускорить реализацию текущих цифровых проектов.

В феврале глава Австрийских федеральных железных дорог (ÖBB) Андреас Маттэ заявил, что для сохранения конкурентоспособности европейской железнодорожной инфраструктуры Европейскому союзу нужно выделить как минимум 100 млрд евро и продлить работу фонда Connecting Europe Facility, занимающегося инвестициями в инфраструктурные проекты.

Источник: techzd.ru, 17.03.2025

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Национальное общество железных дорог Франции заключило контракт на 1 миллиард евро на поставку «зеленых» рельсов

Французский менеджер инфраструктуры SNCF Réseau заключил контракт стоимостью более 1 млрд евро с Saarstahl Rail, базирующейся в Аянже (Франция), на поставку рельсов, при производстве которых используются более экологически чистые технологии. Контракт будет действовать до 6 лет.

Источник: International Railway Journal. – 2025. – № 3. – P. 15 (англ. яз.)

Вопросы финансирования Индийских железных дорог

Отмечены основные моменты с выделением средств для Индийских железных дорог (IR) в национальном бюджете на 2025-2026 гг. Выделяемая сумма 2,65 трлн рупий (30,44 млрд долл. США) аналогична поддержке в предыдущий период (2024-2025 гг.), но с учетом уровня инфляции 5% в реальном выражении идет сокращение финансирования. Средства выделяются на обновление путей и закупку подвижного состава, а также внедрение новой разработанной в стране системы ограждения поездов Kavach.

Источник: International Railway Journal. – 2025. – № 3. – P. 5 (англ. яз.)

ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ

Цыденов прокомментировал третий этап модернизации Восточного полигона

Стоимость мероприятий третьего этапа модернизации Восточного полигона может возрасти, в связи чем требуется выработка комплексного подхода, который позволит минимизировать нагрузку на тариф. Об этом сообщил в интервью ТАСС председатель комиссии Госсовета по направлению «Эффективная транспортная система», глава Республики Бурятия Алексей Цыденов.

«У третьего этапа модернизации несколько ключевых составляющих, на которые надо обращать внимание, так как их реализация ведется за счет внебюджетных источников: за счет выручки «Российских железных дорог» и тарифов. Безусловно, здесь важную роль играет размер тарифа и объем перевозок. Нужен комплексный подход к решению этих вопросов, так как с учетом высокой стоимости заемных средств и роста цен на материалы есть расчет на удорожание мероприятий третьего этапа модернизации Восточного полигона. Нагрузка на тариф, необходимая для проведения мероприятий, должна быть сбалансирована», – сказал он.

По словам Цыденова, сегодня соответствующая работа уже ведется правительством РФ совместно с РЖД. «Они смотрят, в какие сроки, какими темпами реализовывать третий этап, повторюсь, с учетом баланса всех составляющих», – добавил он.

Глава профильной комиссии Госсовета также отметил, что 210 млн тонн, запланированные к 2030 году, не являются пределом возможностей провозной способности Восточного полигона. «Мы видим, что потребность все равно

будет нарастать. Перевозки на восток, в любом случае, вне зависимости от санкционного давления, будут превалировать, поскольку Азиатско-Тихоокеанский регион и Юго-Восточная Азия – это точки роста в мировом масштабе. <...> Выходы в Тихий океан, в Юго-Восточную Азию, АТР – это то, что будет востребовано в обозримой перспективе, соответственно, развивать в этом направлении пропускные и провозные способности всех видов транспорта – железнодорожного, автомобильного, авиационного, речного – это то, что актуально сегодня», – подчеркнул Цыденов.

В рамках строительства третьей очереди БАМа, которое началось в 2025 году, к 2030 году предполагается увеличить провозную способность магистрали до 210 млн тонн, а к 2032 году – до 270 млн тонн.

Шестого июля 2013 года президент России Владимир Путин поручил правительству подготовить подробный план-график дальнейших шагов по модернизации Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей. В 2022 году РЖД объявили о завершении первого этапа развития Восточного полигона, в рамках которого общая провозная способность Транссиба и БАМа возросла до 144 млн тонн. Стоимость работ составила 520,5 млрд рублей.

Второй этап программы рассчитан до конца 2024 года: общая пропускная способность Восточного полигона возрастет до 180 млн тонн в год. В 2025 году начнется третий этап расширения. Все эти меры позволят достичь к 2030 году провозной способности на Восточном полигоне до 210 млн тонн, а к концу 2032 года – 270 млн тонн.

Источник: tass.ru, 11.03.2025

РЖД планирует создать постоянный координационный совет Восточного полигона

РЖД планирует создать постоянный Технологический координационный совет Восточного полигона. Он объединит участников перевозок на Восточно-Сибирской, Дальневосточной, Забайкальской и Красноярской железных дорогах.

«Перед нами стоит задача максимального привлечения имеющейся в регионах грузовой базы и наращивания собственной погрузки. Это особенно важно в условиях нарастания экономической нестабильности и спада грузооборота на сети железных дорог», – сказал начальник ДВЖД Михаил Заиченко. Он отметил, что это «требует слаженной работы всех региональных дирекций Восточного полигона».

На дорогах Восточного полигона формируется более 18% общесетевой погрузки и выполняется 31% сетевого грузооборота. За два месяца текущего года на 0,8% снизился тарифный грузооборот сети, на дорогах Восточного полигона он вырос на 1,5%, максимально на 4,3% – на ДВЖД. На семи дорогах Восточного полигона погрузка с начала года выросла на 6%, в то время как по сети она снизилась на 0,2%.

Для увеличения пропускных и провозных способностей Транссибирской магистрали и Северного широтного хода в 2015 году на ДВЖД предстоит модернизировать и отремонтировать 472,8 км дорог, что 31,8% выше уровня 2014 года. Всего инвестпрограммами развития Восточного полигона в границах ДВЖД предусмотрены расходы в 51,2 миллиарда рублей – это в 1,6 раза превышает объем 2014 года.

Источник: Isn.ru, 13.03.2025

ТРАНСПОРТНЫЙ ПОЛИГОН «СЕВЕР-ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ

Москва и Астана обсудили развитие транспортного коридора «Север-Юг»

Развитие транспортного коридора «Север-Юг» и транзит угля в Китай через Казахстан обсуждены в Москве, сообщает 13 марта министерство транспорта республики.

В Москве состоялась встреча министра транспорта Казахстана Марата Карабаева с министром транспорта России Романом Старовойтом и министром энергетики России Сергеем Цивилевым. В переговорах также приняли участие руководители АО «НК «КТЖ» (оператор железных дорог – ред.) и ОАО «РЖД».

«Стороны обсудили вопросы двустороннего сотрудничества в сфере транспортных перевозок, включая развитие маршрута «Север-Юг» и транзит российского угля в Китай через территорию Казахстана», – говорится в сообщении казахстанского министерства транспорта.

Отмечается, что в преддверии этой встречи железнодорожники двух стран провели ряд совещаний, в том числе с участием угольных компаний России. «В ходе обсуждений была выражена высокая заинтересованность в перевозках через Казахстан, поскольку этот маршрут является востребованной и перспективной альтернативой», – добавили в ведомстве.

В рамках встречи рассмотрены перспективы укрепления партнерства, повышения эффективности перевозок и развития транспортно-логистической инфраструктуры между двумя странами, заключили в минтрансе республики.

Источник: Iprime.ru, 13.03.2025

Казахстан развивает перевозки по МТК «Север-Юг» в обоих направлениях

Дочерняя организация железных дорог Казахстана (КТЖ) – оператор KTZ Express организовал мультимодальную перевозку газетной бумаги в контейнерах. Со станции Семиглавый Мар на границе с Россией 7 марта 2025 г. отправлены два поезда с грузом, адресованным в индийский порт Нава-Шева, и один поезд – в порт Джебель-Али (ОАЭ). Поезда проследуют по железным дорогам Казахстана, Туркменистана и Ирана (восточной ветви МТК «Север-Юг») в порт Бендер-Аббас, где контейнеры перегрузят на морской транспорт. Ориентировочный срок доставки в обоих случаях составит 20-25 сут.

Ранее, 4 марта 2025 г., компании «Кедентранссервис» (Казахстан), «Узтемирйулконтейнер» (Узбекистан) и Транспортно-логистический центр Туркменистана (ТЛЦТ) впервые организовали доставку 12 TEU с керамической плиткой из порта Мундра (Индия) в столицу Казахстана Астану. Протяженность маршрута с перегрузкой в иранском порту Бендер-Аббас составляет около 5900 км, в том числе 4300 км по железным дорогам Ирана, Туркменистана и Казахстана. Ожидается, что груз прибудет в пункт назначения через 25-30 сут.

Источник: zdmira.com, 13.03.2025

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА

РЖД увеличили перевозки соли на внутренний рынок

РЖД в январе-феврале 2025 г. увеличили перевозки соли на внутренний рынок на 7,8% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, а сообщения о перебоях в поставках этой продукции по железной дороге не соответствуют действительности, сообщила компания.

Погрузка соли осуществляется в вагоны различных собственников. РЖД обеспечивают подсыл этого подвижного состава и перевозку груза в соответствии с согласованными заявками.

Отдельные случаи невыполнения заявок, добавляется в сообщении, произошли из-за непредъявления груза. По информации от грузоотправителей, это связано со снижением наработки продукции.

В январе-феврале 2025 г. перевозки соли по сети РЖД на внутренний рынок выросли на 7,8%, до 256,8 тыс. тонн. Отправки соли в контейнерах достигли 1800 TEU (ДФЭ), что в 2,5 раза больше, чем за январь-февраль 2024 г.

Компания отмечает, что находятся в постоянном контакте со всеми участниками перевозочного процесса и в оперативном порядке реагируют на возникающие у грузоотправителей вопросы.

Источник: Iprime.ru, 14.03.2025

Выход к морю

Новый морской терминал «Порт Фавор» в Усть-Луге Ленинградской области закроет дефицит портовых мощностей для производителей удобрений. В конце 2024 г. был дан старт первой очереди проекта. Сегодня терминал специализируется на перевалке аммиака с автомобильного транспорта. Второй очередью проекта станет работа с сухими удобрениями. На проектную мощность в 14 млн тонн «Порт Фавор» выйдет уже в следующем году.

Новый морской терминал предназначен для перевалки всех видов минеральных удобрений. На площади более 25 гектаров размещена инфраструктура для приемки удобрений автомобильным и железнодорожным транспортом, накопления судовых партий и отправки грузов морем. В состав терминала войдет складской комплекс общей вместимостью более 500 тыс. тонн. Железнодорожная ветка позволит доставлять и обрабатывать 500 вагонов в сутки и разгружать сухие и жидкие удобрения. Протяженность причальной стенки терминала позволит одновременно обработать три судна, суммарный дедейт составит 200 тыс. тонн.

Как рассказывает директор «Порт Фавор» Игорь Липинский, новый морской терминал будет одним из самых современных в России, Прежде чем начать строительство этого терминала, были проанализированы лучшие в мире технологии по перевалке жидких и сухих удобрений. Самые лучшие решения использованы при проектировании нового терминала. В итоге технологически «Порт Фавор» будет одним из самых современных в нашей стране терминалом по перевалке минеральных удобрений.

Созданная инфраструктура по перевалке аммиака является пока единственной в РФ. Появление порта было важно для экономической безопасности страны, чтобы не потерять производство аммиака. Сегодня новый

терминал является единственным в стране портом, который работает с ним, и единственным, который может работать как с сухими, так и с наливными грузами.

В прошлом году грузооборот минеральных удобрений через российские морские порты вырос. Но дефицит специализированных морских терминалов сильно сдерживал увеличение объемов производства и экспорта удобрений. Новые мощности по перевалке удобрений позволят наращивать российское производство этого востребованного во всем мире удобрения. Тем более что работающие в этой сфере компании готовы увеличивать объемы производства.

В процессе строительства возможности терминала были пересмотрены и мощности увеличены в 2 раза. В 2019 г. планировалось переваливать через него 7 млн тонн удобрений (без учета аммиака). Но после 2022 г. экспорт минеральных удобрений, в том числе аммиака, через Евросоюз и Украину был приостановлен, поэтому возникла потребность в создании новых портовых мощностей на Балтике. Российские экспортеры потеряли возможность использования зарубежных терминалов, расположенных в Эстонии, Латвии, Бельгии, Нидерландах и других странах, а также аммиакопровода Тольятти – Одесса. Увеличение максимального объема экспорта удобрений и инвестиций до 75-80 млрд рублей дало огромное преимущество российским производителям удобрений и независимость от зарубежной инфраструктуры.

Сейчас мощности «Порт Фавор» позволяют отправлять на экспорт 500 тыс. тонн аммиака. В этом году показатели могут удвоиться в связи с запуском железнодорожной эстакады для приема грузов и запуском холодильной установки. За два месяца работы комплекс по перевалке наливных грузов терминала «Порт Фавор» отправил на экспорт 129 тыс. тонн аммиака.

Источник: rg.ru, 18.03.2025

FESCO видит тренд на снижение объемов контейнерных перевозок автомобилей из КНР в РФ

Снижение перевозок новых китайских автомобилей в контейнерах из Китая в РФ может стать одним из основных трендов, влияющим на российский рынок контейнерных перевозок, считает вице-президент по линейно-логистическому дивизиону FESCO Герман Маслов.

«В 2024 г., по моей оценке, перевозки автомобилей в контейнерах спасло рынок, потому что всю излишнюю вместимость на флоте и на сети ОАО «РЖД» с точки зрения подвижного состава, заполонили китайские автомобили, тем самым вытянули рынок наверх. В 2025 г. мы видим резкое

падение этих объемов», – сказал Маслов на российско-китайской конференции «За контейнерами».

По его словам, посмотрим, какой тренд будет в ближайшие 2-3 месяца. Если драйвер останется в силе, то с рынком все будет хорошо. Если машины пойдут вниз, и мы перестанем покупать китайские автомобили, то флот и подвижной состав ждут непростые времена.

Он также напомнил про тенденцию перетока контейнерных грузов в порты Северо-Запада и в Новороссийск, что снизило накал с загрузкой терминалов на Дальнем Востоке.

Ранее FESCO сообщала, что в 2024 г. группа нарастила контейнерные перевозки автомобилей и комплектующих из Китая в Россию на 36%, до почти 36 тыс. TEU. Рост поставок автомобилей на этом направлении отражался и в статистике Главного таможенного управления КНР. Она свидетельствует, что за прошлый год в Россию из Китая легковых автомобилей в денежном выражении было поставлено на 15,2 млрд долл. (+30,5%), грузовиков – на 2,7 млрд долл. (-12,4%), автомобильных комплектующих – на 2,7 млрд долл. (+29,5%).

Источник: interfax.ru, 17.03.2025

«Рейл Логистика» расширяет логистические возможности: запуск ускоренных контейнерных поездов в 2025 году

Компания «Рейл Логистика» (U-LINE) продолжает активное развитие на рынке контейнерных перевозок. Начав свою деятельность в 2022 г. с парка в 3600 единиц 40-футовых контейнеров, компания в 2024 г. приобрела свыше 1500 фитинговых платформ, что позволило значительно укрепить свои позиции в сфере железнодорожных перевозок.

В 2025 г. «Рейл Логистика» (U-LINE) выходит на новый уровень, запуская собственный сервис ускоренных контейнерных поездов по ключевым маршрутам. Погрузка будет осуществляться на Московском транспортном узле и в Екатеринбурге с дальнейшим следованием к пограничным переходам России и Казахстана, а также в порты Дальнего Востока. Оттуда контейнеры будут доставляться в страны Юго-Восточной Азии, обеспечивая надежные логистические цепочки для бизнеса.

Кроме того, с 2025 г. начал работу железнодорожный сервис по маршруту станция Формачево (Южно-Уральская ж.д.) – Юго-Восточная Азия, порты Балтийского и Черноморского бассейнов. Основные грузы сервиса – сельскохозяйственная продукция, строительные материалы, пиломатериалы и

другие экспортные товары, производимые в Поволжье и на Урале. Этот маршрут стал частью интермодальной логистики, направленной на развитие экспортных поставок.

Благодаря собственным активам «Рейл Логистика» (U-LINE) выступает конкурентоспособным оператором на рынке логистики, предлагая не только контейнерные перевозки, но и услуги по транспортировке грузов в полувагонах и крытых вагонах.

Будучи мультимодальным логистическим оператором, «Рейл Логистика» (U-LINE) обеспечивает полный комплекс услуг «от двери до двери», решая любые задачи клиентов, независимо от их сложности.

Источник: rzd-partner.ru, 17.03.2025

Грузоперевозки Latvijas Dzelzceļs рухнули на треть

Объем железнодорожных грузоперевозок в Латвии за январь – февраль 2025 г. сократился на 32,9% по сравнению с аналогичным периодом 2024 г., до 1,49 млн т, свидетельствуют данные Министерства сообщений страны. Текущие показатели в основном являются результатом оттока российских грузов, который начался в 2020 г.

Объем международных перевозок Latvijas Dzelzceļs за 2 месяца этого года составил 1,25 млн т (-36,7%), транзитных – 977 тыс. т (-41,5%), транзитных грузов через порты Латвии – 826 тыс. т (-45,9%).

Внутренние перевозки в отчетном периоде сократились на 3,9%, до 247 тыс. т, а экспортные – на 39,7%, до 207 тыс. т., импортные – на 40,7%, до 887 тыс. т.

В 2024 г. грузоперевозки компании составили 11,46 млн т (-26,7%).

Источник: rzd-partner.ru, 17.03.2025

Контейнерный терминал Baltic Hub в Гданьске наращивает мощность

На терминал T3 порта Baltic Hub, расположенного на побережье Балтийского моря в Гданьске (Польша), доставлены три причальных крана для перегрузки контейнеров (STS). Новые краны высотой 96 м могут перемещать контейнеры массой до 65 т по горизонтали на 74 м и вертикали – до 55 м.

После расширения терминала, занимающего площадь 36 га, и ввода кранов в эксплуатацию к концу 2025 г. перевалочная мощность порта увеличится с 1,5 до 4,5 млн TEU в год при емкости площадок складирования

до 64 тыс. TEU. Число железнодорожных путей длиной 750 м увеличено с четырех до семи. Погрузку/разгрузку контейнеров с подвижного состава выполняют работающие в режиме тестовой эксплуатации 4 из 12 смонтированных на терминале автоматизированных козловых крана, управляемых дистанционно из диспетчерской, расположенной вне грузовой площадки. Число таких кранов планируется довести до 20.

Первое судно на строящемся терминале Гданьска было принято в 2007 г., а в 2011 г. перегружен миллионный контейнер. В 2024 г. мощностями Baltic Hub переработано 2,25 млн TEU в сравнении с 2,05 млн TEU в 2023 г. С учетом возможности принимать самые крупные трансокеанские контейнеровозы и возрастающей перегрузочной способности Baltic Hub становится одним из крупнейших контейнерных терминалов на Балтике.

Источник: zdmira.com, 14.03.2025

Погрузка на железных дорогах США тоже в минусе

В феврале этого года железные дороги США перевезли 843,62 тыс. вагонов, что на 4,5% меньше, чем в феврале 2024 г. Это следует из ежемесячного отчета Ассоциации американских железных дорог (AAR).

Лидеры падения – металлические руды (-24,8%); уголь (-8,2%); кокс (-7,5%); изделия из камня, глины и стекла (-7,3%). Лидеры роста – неметаллические минералы (+15%); целлюлозно-бумажные изделия (+3,6%).

Основными причинами падения AAR называют наводнения в северо-восточных штатах и низкие температуры, особенно на территории Среднего Запада. По мнению AAR, при отсутствии вышеперечисленных факторов погрузка должна была вырасти.

При этом в феврале в США на 3,6% упало и производство грузовых вагонов из-за слабого спроса и сбоев в цепочке производства комплектующих.

Источник: techzd.ru, 17.03.2025

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

ОАО «РЖД» летом пустят 170 пар поездов в сообщении с Черноморским побережьем и Северным Кавказом

ОАО «РЖД» запланировали на лето около 170 пар поездов в сообщении с Черноморским побережьем и курортами Северного Кавказа, количество рейсов увеличится на 3% год к году – до 28,8 тысячи (+3% к показателю за прошлый год). В том числе почти 24,9 тысяч – поезда ФПК и более 3,9 тысяч – поезда ГСЭ.

Традиционно компания задействует все возможности для перевозки пассажиров на южных направлениях – готовит вагонный парк и пассажирскую инфраструктуру.

Кроме того, назначены новые маршруты на южных направлениях для повышения мобильности пассажиров, например: №250/249 Москва – Новороссийск (двухэтажный состав, через день), №401/402 Анапа – Адлер (через день), №572/571 Махачкала – Адлер (2 раза в неделю), №177/178 Санкт-Петербург – Симферополь (через Курский вокзал Москвы).

Для комфорта в пути добавили больше мест, заменив на ряде популярных маршрутов одноэтажные составы на двухэтажные. Так, летом двухэтажными станут №156/155 Москва – Анапа, №152/151 Москва – Анапа, №271/272 Самара – Анапа, один из составов поезда №168/167 Москва – Симферополь.

Отмечается, что при необходимости, а также при наличии технических возможностей, компания будет назначать дополнительные поезда и включать дополнительные вагоны в регулярные рейсы.

Источник: ria.ru, 17.03.2025

ФПК будет продавать в поездах кофе с собой

«Федеральная пассажирская компания» (ФПК, «дочка» РЖД) теперь будет продавать свежесваренный кофе в поездах дальнего следования и с собой – в бумажных стаканчиках, следует из сообщения компании и ее комментария РИА Новости.

«Уже завтра запускаем услугу «Кофе с собой». Пассажиры смогут заказать у проводника свежесваренный ароматный напиток в специальном одноразовом стаканчике, который вручат перед выходом на станции», – говорится в сообщении.

«В одноразовом бумажном стаканчике с крышкой», – уточнили РИА Новости в ФПК.

Услуга будет действовать в 82 поездах дальнего следования Федеральной пассажирской компании.

«А чтобы скоротать время за чашечкой кофе в пути, его по-прежнему можно заказать у проводника. В этом случае напиток принесут прямо к месту», – добавляется в сообщении.

Кофе остается одним из самых популярных напитков у наших пассажиров. В прошлом году его заказали более 8,3 миллиона раз (+7 % к 2023 году).

Источник: lprime.ru, 14.03.2025

Железнодорожное сообщение между Баку и Тбилиси восстановят с 1 мая

Пассажирские поезда между Баку и Тбилиси возобновят движение с 1 мая. Об этом заявил депутат Милли Меджлиса Вугар Байрамов, ссылаясь на официальную информацию, согласованную сторонами.

По его словам, восстановление железнодорожного сообщения имеет большое значение для развития туризма и транзитных поездок. Грузия входит в топ-3 стран по числу туристов, посещающих Азербайджан, и многие азербайджанцы также направляются в Грузию или через нее в Европу.

Движение пассажирских поездов между столицами двух стран было приостановлено 14 марта 2020 г. из-за пандемии. Ранее грузинская сторона уже сообщала о планах возобновления рейсов с 1 мая.

Источник: rzd-partner.ru, 17.03.2025

Великобритания: под железнодорожной станцией Солсбери обнаружены тоннели, представляющие историческую ценность

Инженеры Network Rail и South Western Railway (SWR) обнаружили под вокзалом Солсбери туннели и помещения, представляющие историческую ценность.

Это удивительное открытие было сделано в рамках реализации работ, предусмотренных проектом модернизации привокзальной площади. Общая стоимость данного проекта составляет 5,3 млн ф. ст. (6,89 млн долл. США), было заявлено, что после его завершения фасад здания преобразится.

В ходе проведения работ по проверке дренажа была перемещена старая телефонная будка, расположенная справа сразу за входом на станцию, была сдвинута. В результате под ней были обнаружены лаги, которые скрывали вход в ведущий под станцию туннель.

Под станцией был обнаружен целый лабиринт туннелей и несколько помещений. В настоящее время специалисты выясняют историю их появления, а также точное предназначение в рамках более масштабных исследований исторической инфраструктуры под железнодорожной станцией.

К примеру, туннель, расположенный под платформой 4, ведет в пространство с дополнительным помещением справа. Основное помещение под платформой выделяется удивительной архитектурной деталью: рельсовые плети используются в качестве опор для потолка, что демонстрирует изобретательность железнодорожных инженеров прошлых эпох.

Кроме того, были обнаружены остатки сигнального оборудования, изготовленного из древесины, такие находки позволяют заглянуть в прошлое станции и реконструировать повседневную работу, они дают представление о том, как менялась работа станции с течением времени. В результате проведенных исследовательских мероприятий удалось выяснить, что ранее вокзал Солсбери занимал гораздо большую площадь, чем в настоящее время.

Источник: networkrailmediacentre.co.uk, 13.03.2025 (англ. яз.)

Великобритания: начались работы по строительству новой железнодорожной станции

В г. Бристоль начались работы по строительству новой железнодорожной станции, открытие которой запланировано на осень 2026 г. Дэн Норрис (Dan Norris), мэр Северо-Западной Англии, посетил строительную площадку в день начала работ, 14 марта 2025 г.

Брабазон – это новый район Бристоля, который строится на месте аэропорта Филтон. Новая станция будет обслуживать не только жителей этого населенного пункта, но и арену YTL Arena Bristol, вместимостью 19,5 тыс. человек, строительство которой также запланировано на ближайшее будущее.

Источник: bristolpost.co.uk, 17.03.2025 (англ. яз.)

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Пассажиропоток в Испании стремительно растет

Публикуются некоторые данные по пассажирским перевозкам общественным транспортом в Испании (в сравнении с 2022 и 2019 гг.). Отмечено, что общий рост пассажиро потока в Испании на 33% с 2022 г. был вызван снижением цен на билеты и проездные.

Источник: International Railway Journal. – 2025. – № 3. – P. 10 (англ. яз.)

Выбран вариант для реконструкции Главного вокзала Праги (Чехия)

Чешский оператор инфраструктуры SŽ представил результаты технико-экономического обоснования реконструкции главного вокзала Праги. Из трех возможных вариантов Министерство транспорта Чехии отдало предпочтение строительству двухуровневой станции под существующим вокзалом, которая будет обслуживаться двумя новыми двухпутными тоннелями длиной 10,6 км. Стоимость проекта оценивается в 185 млрд крон (7,66 млрд долл. США). Строительство может начаться около 2035 г. на наземных участках и в 2037 г. для тоннелей. Завершить проект планируется до 2047 г.

Источник: International Railway Journal. – 2025. – № 3. – P. 8 (англ. яз.)

SAR представляет дизайн поезда класса люкс

Железные дороги Саудовской Аравии (SAR) и итальянская гостиничная компания Arsenale представили дизайн Dream of the Desert («Мечта пустыни»), нового пятизвездочного поезда, который, по заявлению SAR, изменит представление о путешествиях на поездах класса люкс на Ближнем Востоке. SAR и Arsenale подписали соглашение о разработке проекта в 2024 г. В поезде из 14 вагонов будет 34 люкса.

Источник: International Railway Journal. – 2025. – № 3. – P. 6 (англ. яз.)

FRA рекомендует ввести 15 новых маршрутов Amtrak (США)

Федеральное управление железных дорог США (FRA) представило Конгрессу окончательный отчет о возможности расширения сети оператора

междугородних перевозок Amtrak. Согласно рекомендациям, два маршрута, по которым курсируют три поезда в неделю, нужно сделать ежедневными, а также ввести 15 новых маршрутов. Стоимость проектов оценивается от 45,6 млрд до 59,3 млрд долл. США. Отмечается, что их реализация фактически удвоит размер сети, на которой работает Amtrak.

Источник: International Railway Journal. – 2025. – № 3. – Р. 6 (англ. яз.)

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

«Трансмашхолдинг» приступил к испытаниям пассажирского вагона увеличенного габарита

Начаты сертификационные испытания одноэтажного купейного вагона габарита Т модели 61-4533, изготовленного на Тверском вагоностроительном заводе (ТВЗ, входит в состав «Трансмашхолдинга»).

На Скоростном полигоне ВНИИЖТа в Белореченске специалисты проверяют динамические показатели вагона, проведут его прочностные и тормозные испытания при различной загрузке, определят параметры внешнего шума, вибрации, уровни электрического и магнитного полей. Вагон пройдет климатические и санитарно-технические, а также эксплуатационные испытания для проверки взаимодействия с железнодорожной инфраструктурой.

Пассажирский вагон габарита Т отличается от распространенных на сети ОАО «РЖД» вагонов габарита 1-ВМ увеличенными размерами. Его длина больше на 73 см, ширина – на 28 см. Это позволило увеличить вместимость вагона на 11 % и создать комфортные условия для пассажиров. В настоящее время на ТВЗ изготавливают опытный образец штабного вагона модели 61-4535. Помимо размеров, он отличается от предшествующих моделей наличием двух купе для пассажиров с ограниченной мобильностью и сопровождающих их лиц. Для них предусмотрена душевая кабина и специально оборудованный туалет. Для посадки и высадки маломобильных пассажиров в вагоне впервые будет применен комплект подъемного устройства новой конструкции, более компактного и надежного.

После завершения полного цикла испытаний и получения сертификатов соответствия требованиям Технического регламента Таможенного союза ТВЗ приступит к серийному производству новых вагонов.

Источник: zdmira.com, 14.03.2025

ЗСК «Кубань» представил первый изотермический вагон-термос модели 16-6799

Опытный образец вагона был представлен приемочной комиссии на прошлой неделе (рис. 1). Как отмечает пресс-служба предприятия, квалификационной комиссией по приемке результатов испытаний и постановке на производство вагона-термоса подписан акт об успешном прохождении испытаний.



Рис. 1. Вагон-термос модели 16-6799

Получение сертификата ожидается в течение марта-начала апреля. Установочная серия составит 266 вагонов: их планируется выпустить до конца года. В настоящее время основным заказчиком является «Рефсервис». Изготовление подвижного состава ведется согласно конструкторской документации ТД «РМ Рейл», полученной по лицензионному договору.

В четырехосном вагоне-термосе применены тележки с осевой нагрузкой 23,5 тс. Грузоподъемность заявляется на уровне 60 т, объем кузова – 138 м³, площадь пола – 44,8 м², длина по осям автосцепок – 19500±20 мм. Назначенный срок службы вагона составляет 32 года, норматив пробега после изготовления – 210 тыс. км.

Источник: t.me, 18.03.2025

Российско-индийское СП выбрало поставщика тяговых компонентов для поездов Vande Bharat

Kinet Railway Solutions (СП «Трансмашхолдинга» и индийской RVNL) заключило рамочное соглашение с индийской CG Power and Industrial Solutions. Его твердая часть включает поставку электродвигателей, тяговых преобразователей и других компонентов для десяти 24-вагонных поездов Vande Bharat со спальными местами. Также оно предусматривает их 35-летнее обслуживание. Стоимость заказа может достигнуть 4,5 млрд рупий (51,7 млн долл.).

Контракт на поставку 80 электропоездов (1920 вагонов) с их производством в Индии был заключен Kinet с перевозчиком Indian Railways в 2023 году. Первые прототипы должны быть выпущены на заводе в Латуре в марте 2026-го.

Созданная в 1937 году CG в железнодорожном сегменте специализируется на выпуске силовой электроники, систем СЦБ и предотвращения столкновений поездов Kavach. Компания владеет 18 площадками в Индии и одной в Швеции. Выручка за прошлый финансовый год составила 964 млн долл.

Источник: rollingstockworld.ru, 17.03.2025

«Казахстанским железным дорогам» предписали отменить требования по минимальной толщине гребня колесных пар

Министерство транспорта Казахстана направило «Казахстанским железным дорогам» письмо с предписанием об отмене ограничения по минимальной толщине гребня колесных пар, передают «АПК новости».

Также Минтранс настоятельно рекомендовал национальному железнодорожному перевозчику согласовывать с уполномоченным госорганом планы по введению ограничительных и запретительных мер в отношении участников перевозочного процесса ж/д транспорта.

Напомним, «Казахстанские железные дороги» ввели с 15 января 2025 года ограничение минимальной толщины гребня колесных пар до 26 миллиметров.

После чего зерновой союз Казахстана обратился в Министерство транспорта с требованием отменить ограничение, поскольку оно «носит незаконный характер, грубо нарушает законодательство и ставит экспортный потенциал под угрозу».

Источник: t.me, 17.03.2025

«Узбекистон темир йуллари» отправила в Китай первые локомотивы для модернизации

Два электровоза серии O'zbekiston были за 10 дней доставлены на спецтранспорте из Ташкента в город Хоргос. Локомотивы данной серии разработаны немецкой Siemens Mobility и построены в Китае в 2003-2004 годах.

Контракт на модернизацию 12 грузопассажирских электровозов был заключен между национальным перевозчиком и китайской CRRC в августе прошлого года. Он также включает поставку 38 грузовых и пассажирских электровозов, тепловозов и маневровых локомотивов на условиях рассрочки до 2034 года. Ранее заявлялось, что стоимость сделки составила 181 млн долл.

Локомотивы из Китая поставляются в Узбекистан более 20 лет. Также для нужд национального перевозчика локомотивы поставлял «Трансмашхолдинг» (ТМХ), для промпредприятий – ТМХ и «Синара – Транспортные машины». По данным ОСЖД, в 2023 году в Узбекистане среднесуточно эксплуатировалось 179 тепловозов и 108 электровозов.

Источник: rollingstockworld.ru, 17.03.2025

Казахстан безвозмездно передал пять локомотивов Киргизии

Казахстан безвозмездно передал пять локомотивов Киргизии в рамках продолжения сотрудничества в области транспортной инфраструктуры. Партия была передана Государственному предприятию «Национальная компания «Кыргыз темир жолу». Об этом сообщила пресс-служба Казахстанского агентства международного развития KazAID.

Два маневровых и три магистральных локомотива были переданы с казахстанских железнодорожных станций Каратау, Жем и Шымкент. Характеристики переданного подвижного состава не уточняются.

Кыргыз темир жолу эксплуатирует порядка 70 локомотивов, в основном, устаревших моделей – 2ТЭ10, ТЭМ2, ТГМ23В, ЧМЭЗ. Относительно современные единицы – казахстанские локомотивы ТЭ33А. Средний возраст всего парка – 35-40 лет.

Источник: techzd.ru, 07.03.2025

Siemens ищет вход на рынок пассажирского подвижного состава Индии

На днях головная компания немецкого производителя подписала меморандум о взаимопонимании с индийской BEML. Он предусматривает сотрудничество в сегменте скоростных поездов, электропоездов и вагонов метро. Другие подробности не раскрываются.

Siemens Mobility пока не представлена на огромном рынке пассажирской техники Индии, тогда как BEML активно получает заказы на вагоны метро и электропоезда. В то же время с 2022 года у Siemens Mobility функционирует

завод по производству тележек для трамваев в Аурангабаде, на базе которого планируется локализовать сборку поездов метро.

В свою очередь BEML также выполняет контракт на выпуск поездов с конструкционной скоростью 250 км/ч. Такой подвижной состав ранее в Индии не выпускался. Сама Siemens Mobility производит высокоскоростные поезда более 30 лет, а самой распространенной является платформа Velaro.

Источник: t.me, 17.03.2025

Голландская NS представила макет будущих двухэтажных поездов

Голландский национальный пассажирский оператор NS представил макет своего будущего электропоезда *Dubbeldekker Nieuwe Generatie (DDNG)*, созданного на базе платформы CAF Civity (рис. 2).



Рис. 2. Электропоезд Dubbeldekker Nieuwe Generatie

Максимальная скорость новых поездов будет 160 км/ч. Они будут иметь двухэтажные промежуточные вагоны и одноэтажные моторные вагоны. Все вагоны будут оборудованы для людей с ограниченными возможностями. Также у них будет повышенная пассажировместимость.

Производство первых поездов должно начаться во второй половине этого года, а ввод в эксплуатацию запланирован на 2029 год. Они заменят поезда DDZ, произведенные компаниями Waggonfabrik Talbot, De Dietrich Ferroviaire и Adtranz в 1992-1998 годах.

В декабре 2022 года NS заключила с CAF контракт на 600 млн евро на поставку 30 четырехвагонных и 30 шестивагонных поездов DDNG. Это был второй заказ оператора на подвижной состав на базе платформы Civity от CAF

после одноэтажных электропоездов Sprinter New Generation, заказанных в 2014 году. Также это первый заказ на двухэтажную версию поездов Civity.

Источник: t.me, 18.03.2025

Ввод в эксплуатацию push-pull поездов ICE L от Talgo задерживается на 2,5 года

Теперь запуск первых составов между Берлином и Амстердамом намечен на середину 2026-го. Изначально он планировался в конце 2023-го. Сейчас это направление обслуживается устаревшими вагонами IC1 с электровозами Vectron. С декабря на нем временно будут работать высокоскоростные ICE 3neo.

В 2019 и 2023 годах национальный немецкий перевозчик Deutsche Bahn заказал 79 поездов ICE L (платформа Talgo 230) вместе с электровозами серии BR 105. Испанский производитель объяснял задержки разрывом цепочек поставок из-за пандемии Covid-19. Также он ссылаясь на необходимость доработки системы управления поездом под центральноевропейский стандарт ÖBB WTB: это нужно для возможности работы с другими локомотивами.

В 2023 году начались испытания первого состава сначала в Германии, а с 2025 года – в Нидерландах.

Длительность процесса сертификации в том числе связывают с нюансами осевой нагрузки у локомотивов.

Источник: t.me, 18.03.2025

SRT отправила первые два тяговых модуля на комбинированном ходу в Саудовскую Аравию

Модули модели Colmar SL230D будут использоваться для маневровой работы в Эль-Джубайле. Всего национальный перевозчик SAR заказал у итальянской компании 9 единиц Colmar SL230D. Подвижной состав производится в итальянском Фано.



Рис. 3. Модуль модели Colmar SL230D

Colmar SL230D (рис. 3) является самым мощным тяговым модулем в линейке SRT. Он оснащен дизельным двигателем мощностью 440 кВт, позволяющим буксировать состав весом до 4,6 тыс. т. Тяговое усилие составляет 230 кН, максимальная скорость – 31 км/ч.

В начале этого года SRT завершила поглощение итальянской Colmar Technik. Теперь в портфолио компании включены аккумуляторные и дизельные тяговые модули с силой тяги от 16 до 230 кН, экскаваторы, погрузчики, краны, а также различное навесное оборудование к ним. Среди последних поставок компании – 3 электротолкателя SL16RC, SL32E, SL50E для корейского оператора Korail и 3 дизельных тяговых модуля SL90D для проекта Tren Maya в Мексике.

Источник: rollingstockworld.ru, 14.03.2025

Оператор GWR введет в эксплуатацию дизель-поезда семейства Coradia 1000

Британский оператор Great Western Railway (GWR, входит в состав компании FirstGroup) в 2025-2026 гг. введет в эксплуатацию 26 дизель-поездов серии 175 семейства Coradia 1000 (рис. 4) производства Alstom, в том числе 10 двухвагонных и 16 трехвагонных. Это позволит заменить подвижной состав с большими сроками службы и повысить точность выполнения расписания движения поездов.



Рис. 4. Дизель-поезд серии 175 семейства Coradia 1000

Собственником этих дизель-поездов является лизинговая компания Angel Trains. До 2023 г. они эксплуатировались в Уэльсе.

Первые поезда введут в обращение в конце 2025 г. в графствах Девон и Корнуолл на юго-западе Англии, остальные поступят в эксплуатацию к концу 2026 г. и в основном будут использоваться на маршрутах от Эксетера до Пензанса, Барнстапла и Окхемптона. Эти поезда могут эксплуатироваться в четырех-, пяти- и шестивагонной составности. Оператор GWR подготовит для их обслуживания и ремонта депо Лаира в портовом городе Плимут (графство Девон), а также организует обучение персонала.

Источник: zdmira.com, 14.03.2025

SNCF и Alstom представили дизайн интерьеров поездов TGV пятого поколения

Пассажирский оператор SNCF Voyageurs Национального общества железных дорог Франции (SNCF) и компания Alstom представили интерьеры поезда TGV INOUI (рис. 5). Проект создания двухэтажных высокоскоростных поездов нового поколения TGV М, запущенный в 2016 г., поддерживает правительство Франции через агентства ADEME (Agence de l'Environnement Et de la Maîtrise de l'Énergie) и SGPI (Secrétariat Général Pour l'Investissement).



Рис. 5. Поезд TGV INOUI

Модульная конструкция поездов пятого поколения позволяет менять их составность и вместимость. В девятивагонном TGV INOUI число мест увеличено на 20% (максимум до 740 чел.) по сравнению с эксплуатируемыми поездами, при этом повышен комфорт в салонах как первого, так и второго класса. В разработке интерьерных решений принимали участие французское агентство AREP и японское Nendo. На местах первого класса установлены кресла большей ширины с регулируемыми подголовниками и улучшенным механизмом наклона спинки. Во втором классе увеличено пространство для ног между креслами, предусмотрены индивидуальные светильники и дополнительные стеллажи для багажа. В отделке использованы материалы, пригодные к переработке.

Изменена концепция бистро: на первом уровне размещены автоматы по продаже напитков и закусок, на втором – зона отдыха с 28 местами за столиками.

Для пассажиров с ограниченной мобильностью предусмотрены подъемник для посадки с платформы и удобный доступ к выделенным для них местам, оборудованный туалет. Для лиц с ослабленным зрением предназначены тактильная нумерация мест и другая информация, воспринимаемая посредством осязания.

К испытаниям поездов нового поколения SNCF и Alstom приступили в 2022 г., включая тестирование на полигоне в чешском Велике при скорости до 200 км/ч. Этап испытаний на высокоскоростных линиях во Франции начался в середине 2023 г. и продлится до середины 2025 г., после чего планируются поездки с имитацией пассажиров на борту. Ввод в эксплуатацию намечен на 2026 г.

Источник: zdmira.com, 17.03.2025

Adif испытает установку автоматического изменения ширины колеи грузовых вагонов

Оператор инфраструктуры железных дорог Испании Adif планирует провести на станции Ирун (провинция Гипускоа) вблизи границы с Францией испытания установки для изменения ширины колеи грузовых поездов из вагонов с раздвижными колесными парами. Ее эксплуатация позволит увеличить объем перевозок, сократить затраты и время в пути.

Установка предполагает оборудование вагонов раздвижными колесными парами, изготовленными по патентованной технологии, которая была разработана по программе НИОКР с государственным финансированием. Adif

заключил контракт стоимостью 2,3 млн евро на строительство установки для изменения колеи, включая замену рельсов, шпал и контактной сети и обустройство дренажной сети в зоне ее размещения.

Система автоматического изменения колеи позволяет перемещать грузовой вагон с раздвижными колесными парами с одной колеи на другую без необходимости выгрузки и последующей погрузки. В настоящее время сертифицированы как прототип оси (для колес диаметром 920 и 760 мм грузовых вагонов), так и соответствующая напольная установка для изменения колеи.

В новом испытательном центре Adif в Кордобе установлены две усовершенствованные модульные установки для изменения колеи, применяемые для тестирования технологии. Параллельно Adif продолжает испытания в пунктах изменения колеи на сети, в частности на линии между Кордобой и Малагой, а также на ВСМ Кордоба – Антекера – Гранада.

Источник: zdmira.com, 18.03.2025

Находящийся на грани приватизации Amtrak рассказал о поездах Airo

Американский оператор Amtrak рассказал о новом парке поездов Airo, представить которые планируется в 2026 году (рис. 6). Компания закупит 83 поезда: по твердому заказу 73 единицы, еще 10 по опциону.



Рис. 6. Поезд Airo

Поезда будут производиться в США на заводе Siemens в Сакраменто, штат Калифорния. Они будут эксплуатироваться на 14 маршрутах. Двухтактные Amtrak Airo будут развивать скорость до 200 км/ч и смогут получать питание от контактной сети и дизеля. Кроме того, предусмотрено оборудование части поездов тяговыми аккумуляторами в дополнение к дизельному двигателю.

На саму Amtrak обратил свое внимание Илон Маск, который заявил, что оператор является неэффективной компанией, на которую государство тратит деньги. Он назвал деятельность компании «постыдной» и заявил, что единственный способ это исправить – приватизировать Amtrak.

«Если вы поедете в Китай, вы получите эпические поездки на сверхскоростном поезде. <...> Вы возвращаетесь в Америку и думаете: «Amtrak – это печальная ситуация. <...> «Если вы приехали из другой страны, пожалуйста, не пользуйтесь нашей национальной железной дорогой. Это оставит у вас очень плохое впечатление об Америке», – сказал Илон Маск.

Представители Amtrak в ответ сообщили, что ее бизнес-показатели высоки, и она с нетерпением ждет совместной работы с Трампом над созданием «пассажирской железнодорожной системы мирового класса». Amtrak заявила, что рассчитывает получить прибыль впервые при Трампе.

Источник: t.me, 17.03.2025

За контракт в Уганде поборются поставщики локомотивов из Китая и Южной Кореи

Оператор угандийской железнодорожной сети Uganda Railways Corporation (URC) сообщил, что из 34 организаций, получивших документацию по тендеру на закупку десяти новых дизель-электрических локомотивов, объявленному в середине января, заявки на участие подали четыре компании. По условиям, поставщик также обучит персонал URC техническому обслуживанию и эксплуатации техники.

Участниками тендера стали китайские China Shandong International, CRRC Qishuyan и Dalian Lambo Machinery Manufacturing, а также производитель Sung Shin Rolling Stock Technology из Южной Кореи.

В URC пояснили, что закупка локомотивов – это часть правительственного проекта по увеличению пропускной способности дорог с метровой колеёй, финансируемого Африканским банком развития.

В мае прошлого года китайская CRRC Ziyang за три месяца выполнила контракт на поставку десяти гибридных локомотивов для колеи 1067 мм в Сьерра-Леоне для горнодобывающей компании Leone Rock Metal Group. Тогда китайский производитель заявлял, что поставил более 200 локомотивов различных типов в 20 африканских стран.

Источник: t.me, 18.03.2025

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Контракт с CRRC Sifang на поставку запчастей для электропоездов (Аргентина)

Государственный пассажирский оператор Argentinian Trains подписал соглашение на сумму 130 млн долларов США с китайской компанией CRRC Sifang на поставку запчастей для планового техобслуживания поставленных ранее электропоездов для пригородных сетей Roca, Sarmiento и Mitre в Буэнос-Айресе.

Источник: International Railway Journal. – 2025. – № 3. – P. 7 (англ. яз.)

Локомотивы заказаны для Трансгвинейской железной дороги

Консорциум Winning Consortium Simandou (WCS) подтвердил заказ на сумму 248 млн долларов США с Wabtec на поставку локомотивов серии ES43ACmi семейства Evolution и сопутствующих услуг. Локомотивы будут эксплуатироваться на строящейся 670-километровой Трансгвинейской железной дороге, которая соединит Бейлу в горнодобывающем районе Симанду на востоке Гвинеи с портом Моребайя на Атлантическом побережье.

Источник: International Railway Journal. – 2025. – № 3. – P. 15 (англ. яз.)

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

В Подмосковье построят новые пешеходные переходы через железную дорогу

До конца 2025 г. в Одинцовском округе, Лобне и Люберцах появятся современные пешеходные переходы через железную дорогу, сообщает правительство Московской области. В 2026 г. аналогичный объект введут в эксплуатацию в Раменском округе.

Губернатор Андрей Воробьев отметил, что ключевая цель – безопасность и удобство пассажиров: новые переходы оборудуют лифтами и пандусами.

Сроки завершения строительства:

– II квартал 2025 г. – разноуровневый переход у станции Малаховка (Люберцы).

– июнь 2025 г. – переход у Кольцевой улицы в Лобне.

– IV квартал 2025 г. – два перехода в Одинцовском округе (ЖК «Рублевский», улицы Вокзальная и Баковская).

– II полугодие 2026 г. – переход между станциями Удельная и Быково (Раменский округ).

С 2022 г. в регионе уже построено 7 подобных переходов в Химках, Ленинском, Истре, Люберцах, Раменском, Реутове и Серпухове. Работа по повышению безопасности на железнодорожной инфраструктуре продолжится.

Источник: rzd-partner.ru, 14.03.2025

Участки ВСЖД обезопасят от камнепадов

Восточно-Сибирская магистраль направит более 27 млн руб. на уборку камней и специальную защиту железнодорожного пути.

Согласно плану профилактических работ, промышленные альпинисты спустят со скал камни, которые представляют опасность для движения поездов, общим объемом более 4 тыс. куб. м. Кроме того, для особо опасных скально-обвальных участков разрабатываются проекты по монтажу специального сетчатого покрытия, которое обеспечивает защиту железной дороги от возможного камнепада на рельсошпальную решетку.

Всего на ВСЖД насчитывается 189 таких участков пути, при этом наиболее протяженные из них находятся на Кругобайкальской железной дороге.

Источник: altairk.ru, 17.03.2025

Точность системы обнаружения растительности французской SNCF достигла 95%

Точность результатов, получаемых при помощи системы обнаружения растительности вдоль железнодорожных путей Vegescan, разрабатываемой французским государственным оператором SNCF, достигла 95%, заявили в компании.

«Даже при проверке данных через несколько дней после прохождения поездов наши полевые группы подтвердили, что точность наблюдений составляет 90-95%. Это означает, что в будущем станет возможным полагаться на систему, которая позволит расходовать усилия только в тех местах, где растительность чрезмерна», – заявил руководитель отдела 3D-данных SNCF Réseau Бахар Салавати.

Во французской компании сообщили, что теперь рассматривают возможность применения системы по всей своей железнодорожной сети общей протяжённостью 28 тысяч километров.

Vegescan разрабатывается с 2019 года и работает на основе технологии лидар, предполагающей использование лазерных локаторов. С помощью таких устройств от компании Riegl французский оператор контролирует рост растительности вдоль железнодорожных путей.

Источник: techzd.ru, 13.03.2025

UPDATE Чехия: сбой в системе ETCS нарушил движение поездов на несколько часов

После утреннего сбоя ETCS 14 марта т.г. поезда пришлось останавливать в целях безопасности. Постепенно работа перешла на оригинальную систему сигнализации, действовавшую до 1 января этого года. Кроме того, поезда должны были двигаться с пониженной скоростью – 100 км/ч.

Работа была ограничена в дальних и региональных перевозках. Поезда ходили с опозданием, сообщил национальный перевозчик Чешские железные дороги (ЧЖД) на сайте X:

«Пассажиров просят следить за обновлениями на нашем сайте или в приложении My Train, чтобы узнать о подробностях чрезвычайной ситуации», – заявили в компании и добавили, что Správa železnic (поставщик национальной и региональной железнодорожной инфраструктуры) интенсивно работает над исправлением ситуации.

По словам Мартина Кавки, представителя железнодорожных пожарных, причиной стал сбой в работе сигнала GSM-R, который управляется внешним поставщиком, сообщил представитель чешским СМИ.

После утреннего отключения сигнала GSM-R система ETCS снова работает и постепенно восстанавливается, сообщила Чешская драга около 11 часов утра:

«В связи с масштабным воздействием на железнодорожное сообщение в настоящее время происходит стабилизация дальних и региональных перевозок. Диспетчеры прилагают все усилия, чтобы свести к минимуму задержки», – говорится в сообщении чешского национального перевозчика.

«Мы можем исключить кибератаку, это положительная новость», – сказал министр транспорта Купка Чешскому телевидению после полудня. По его словам, проблема была в коммуникационной части системы, которая используется как для обеспечения безопасности ETCS, так и для управления

поездами в Чехии в целом. «В конце прошлого года был значительный перебой в Норвегии, а также в нескольких местах в Германии. Важно, чтобы это не привело к параличу всей системы в Чешской Республике», – сказал министр. В понедельник будет проведено совещание о том, как предотвратить подобные сбои. Мы также будем сотрудничать с партнерами за рубежом», – добавил Купка.

Полноценная система ETCS постепенно внедряется в Чешской Республике с этого года. На заключительном этапе система ETCS должна контролировать около 50 тыс. поездов в месяц. На начальном этапе это будет происходить в основном на ключевых участках основных коридоров, что составляет более 42 процентов от общего объема движения поездов в Чехии.

Источник: ru.railmarket.com, 15.03.2025 (англ. яз.)

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

РЖД запустили «Книжный поезд», посвященный юбилею Великой Победы

РЖД запустили «Книжный поезд», посвященный 80-летию Победы в Великой Отечественной войне, сообщила компания.

«Совместно с движением «Книжные маяки России» запустили «Книжный поезд». В этом году проект посвящен 80-летию Великой Победы. В нем примут участие десятки известных и молодых авторов», – говорится в сообщении РЖД.

Он отправился с Витебского вокзала Санкт-Петербурга и до 19 марта с серией однодневных книжных фестивалей посетит Минск, Москву, Нижний Новгород, Казань, Ульяновск и Волгоград.

РЖД уточняют, что на маршруте поезда запланировано более 100 мероприятий: встречи с любимыми писателями, круглые столы, общение со студентами в вузах и на площадках библиотек для популяризации книг о Великой Отечественной войне.

Первый «Книжный поезд» был запущен в 2023 году из Санкт-Петербурга во Владивосток. Тогда аудиторией проекта стали более 7 миллионов человек.

Источник: Iprime.ru, 13.03.2025

В Сибири на железной дороге могут появиться женские локомотивные бригады

В начале года в Алтайском крае на железной дороге вышла в рейс первая женщина – помощник машиниста электровоза. Елена Крутых решила изменить свою жизнь и одну мужскую профессию – токаря на станке с ЧПУ – сменила на другую: стала водить электрички. Сегодня в Алтайском отделении Западно-Сибирской железной дороги трудится уже две женщины – помощницы машиниста, и еще шестеро осваивают азы управления тепловозами и электровозами.

А еще недавно профессии машиниста и помощника машиниста были недоступны для прекрасного пола. Они входили в Перечень работ с вредными или опасными условиями, на которых ограничено применение женского труда. Но в марте 2022-го минтруд РФ исключил из этого списка более 350 видов деятельности, и теперь дамы могут работать не только машинистами локомотивов, но и кочегарами, водолазами, боцманами и матросами на судах, водителями большегрузов, сельхозмашин, автобусов большой вместимости, а с февраля 2025-го – еще и водителями скреперов, бульдозеров, экскаваторов на шахтах, рудниках и карьерах.

Елена Крутых, проработав несколько лет на заводе, захотела сменить профессию и наткнулась на объявление о наборе девушек на обучение помощником машиниста. Представила, как интересно управлять большим локомотивом, бывать в разных местах, – и решилась. Мама и дети, а у Елены их двое, поддержали ее выбор.

После трехмесячных курсов она прошла практику, поработала в качестве дублера и в январе вышла в свой первый самостоятельный рейс. Елене повезло – она попала в бригаду к очень опытному машинисту Виктору Двоеглазову. Он уже год как на пенсии, но продолжает работать и помогать молодым специалистам осваивать азы профессии. Наставника не смутило, что в помощники ему поставили девушку. Говорит: главное, чтобы был хороший человек и специалист.

– Он мне передает такой уникальный опыт, что не вычитаешь ни в одной книге, – рассказала Елена Крутых. – Я теперь знаю, что помощник – это глаза машиниста. Нужно следить не только за приборами, но и за окружающей обстановкой – где проезжаем светофоры, знаки, что происходит на пути. Эта работа требует большого внимания и терпения, ведь информации очень много.

За два месяца Елена уже побывала в Бийске, Алейске, Рубцовске, Локте. На дальние расстояния она не ездит, поскольку женщины не могут быть больше двенадцати часов в поездке.

– Не жалею, что ушла с завода и теперь вожу поезда, – делится впечатлениями новоиспеченная железнодорожница. – Работа очень нравится, привлекает не только романтика, но и удобный график, хорошая зарплата. В дальнейшем хочу стать машинистом. Думаю, сложностей не будет, ведь я постепенно освою все тонкости профессии.

Об этом же мечтает и Дарья Мжельская, которая стала второй помощницей машиниста в крае. Дарья – потомственная железнодорожница, ее отец водил локомотивы грузовых составов в Новоалтайске.

– Работа непростая, но интересная, – подчеркивает она. – Вагоны сцепляю и отсоединяю, слежу за работой локомотива. Поначалу, конечно, было трудно, но потом привыкаешь, и сложностей уже не возникает

Выбрав мужскую профессию, девушки не забывают, что они представительницы прекрасного пола. Новенькая форма им к лицу, легкий макияж подчеркивает индивидуальность, а маникюр не мешает при сцепке вагонов.

Вслед за Еленой и Дарьей в локомотивные бригады скоро придут и совсем молодые девушки. В Барнаульском лицее железнодорожного транспорта сейчас учатся шесть недавних школьников. Например, Алена Агеева выбирала между профессиями полицейского и машиниста электропоездов. Она уверена, что справится с управлением поездом не хуже мужчин, а может быть, и лучше, ведь девушки внимательнее и терпеливее.

<...>

Источник: rg.ru, 12.03.2025

Уралвагонзавод открыл учебный центр для подготовки специалистов

УВЗ совместно с Министерством образования и молодежной политики Свердловской области открыл учебный центр в Нижнетагильском государственном профессиональном колледже имени Н.А. Демидова. Здесь будут готовить квалифицированных операторов станков с ЧПУ. Образовательное пространство создано в рамках федеральной программы «Профессионалитет».

В торжественном открытии приняли участие исполнительный директор УВЗ Владимир Рошупкин, заместитель генерального директора по взаимодействию с органами государственной власти, общественностью и СМИ Концерна «Уралвагонзавод» Дмитрий Калениченко, исполняющий полномочия главы города Нижний Тагил Вячеслав Горячкин.

Целью центра является обучение операторов станков с числовым программным управлением (ЧПУ) по программе «Профессионалитет». Учебный центр оснащен станочным парком и компьютерным классом. На компьютерах установлена программа визуализации и программное обеспечение, которое используется в условиях реально действующего производства Уралвагонзавода.

Сейчас в колледже по специальности «Оператор станков с ЧПУ» в рамках целевого набора получают профессию 50 будущих станочников. Все виды практик они будут проходить на предприятии. Программа обучения составит 2 года.

Источник: ural-meridian.ru, 13.03.2025

«Артек» реализует около 70% программ с участием партнеров

Международный детский центр «Артек» реализует с участием тематических партнеров около 70% своих программ. Речь идет о совместных проектах с Роскосмосом, Росатомом, РЖД и другими компаниями, сообщил директор «Артека» Константин Федоренко.

«Ведущие корпорации никогда не оставляют нас во взаимодействии. Абсолютно каждая государственная корпорация – это Роскосмос, Росатом, РЖД – имеет точку притяжения на территории Страны детства, где на системной основе с охватом до 45 тыс. детей в год реализуются программы госкорпораций. Почти 70% программ реализует «Артек» не самостоятельно, а с участием наших друзей, тематических партнеров», – сказал он.

Федоренко отметил, что совместно с Роскосмосом в «Артеке» реализуется несколько программ «по наполнению инфраструктурой существующих точек», а также проходит реновация космической выставки, открытой в «Артеке» по инициативе первого космонавта Юрия Гагарина. «Росатом, который создал уникальнейший класс по атому, по изучению свойств атомной энергетики, РЖД, которые создали на территории [«Артека»] такую точку роста – образовательное пространство. И таких партнеров, точнее друзей, у нас сегодня 130 компаний», – добавил он.

Ранее с космодрома Байконур состоялся пуск ракеты-носителя «Союз 2.1а» с логотипом «Артека», нанесенным к празднованию 100-летия детского центра.

Источник: tass.ru, 14.03.2025

Власти Молдавии выделяют средства на погашение долгов по зарплатам железнодорожникам

Правительство Молдавии примет меры для частичной компенсации задолженности по зарплатам работникам железной дороги Молдавии, которые вышли на акции протеста.

Как сообщил министр инфраструктуры и регионального развития Владимир Боля, для поддержки предприятия из госрезерва выделено 250 тонн дизельного топлива на 4 месяца. Средства, сэкономленные за счет этой помощи, направят на выплату долгов по зарплатам. Также государство профинансирует ремонт аварийных участков железнодорожных путей, что должно способствовать увеличению грузооборота.

Забастовку, в которой приняли участие сотни человек, организовала Федерация профсоюзов железнодорожников. По словам ее главы Иона Запорожана, за последний год предприятие покинули свыше 1200 сотрудников, а задолженность по зарплатам достигла 215 млн леев (12 млн долл.).

Железная дорога Молдавии продолжает испытывать серьезные финансовые трудности. Скорость движения поездов снижена до 40 км/ч из-за изношенности инфраструктуры, а объем перевозок в 2024 г. упал до 2,5 млн тонн, что составляет лишь 4% от потенциальных мощностей предприятия.

Источник: rzd-partner.ru, 14.03.2025

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Японский оператор JR East ищет иностранных работников для решения проблемы дефицита кадров

Компания East Japan Railway (JR East) объявила о новой программе по приглашению рабочих из-за рубежа в Японию для преодоления нехватки кадров. Новички пройдут техническую подготовку в течение четырехнедельного курса, а после успешного завершения оценки навыков им будет предложено трудоустройство в японских железнодорожных компаниях. Первая группа из 25 человек из Индонезии и Вьетнама должна была пройти обучение по обслуживанию подвижного состава, путей или электрооборудования в феврале 2025 г.

Источник: International Railway Journal. – 2025. – № 3. – Р. 9 (англ. яз.)

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Метро Москвы и Петербурга по-разному оценивают улыбки

Минимум 10 секунд необходимо на поиски карты, телефона или наличных, подсчитал московский Дептранс. А лицо – вот оно, и этих 10 секунд не надо. Может именно поэтому оплату по биометрии в столице оценивают дешевле. В суровом Петербурге все совсем по-другому. Петербургский депутат испытал на себе инновацию.

Москва

Биометрию в столице считают удобным и быстрым способом оплаты проезда в общественном транспорте. Чтобы оплатить проезд лицом, достаточно зарегистрироваться в городской системе общественного транспорта, то есть привязать банковский счет к своим биометрическим данным, к лицу или улыбке. Если все сделать правильно, то для проезда достаточно подойти к турникету, оснащенный камерой с функцией распознавания лица, дожидаться узнавания и списания средств со счета и пройти. Всё. Первой в 2021 году биометрию внедрила Москва. За последние 4 года, по данным Дептранса, улыбкой оплатили проезд свыше 146 млн раз. К концу 2025 года в Москве намерены подключить к биометрии все турникеты в метро, а это значит, лицо в качестве оплаты примут все станции московской подземки. Максим Ликсутов, руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, считает, что биометрия – это удобный платежный сервис. И надежный, подчеркивают в Дептрансе. Ведь у системы, работающей от улыбки, банковский уровень защиты: все данные пользователей зашифрованы.

«Надежная и безопасная система оплаты по биометрии доступна в метро, «Аэроэкспрессе», на МЦК, речном транспорте и нескольких станциях МЦД. Нигде в мире сервис не реализован в таком масштабе и с таким удобством для пассажиров, как в столице», – сказал М. Ликсутов.

Дептранс подсчитал, что на поиски карты, телефона или наличных уходит минимум 10 секунд. А лицо – вот оно, и этих 10 секунд не надо. Итого за год пассажир и транспортное предприятие экономят около одного часа за счет быстрого прохода. Но главное – деньги: плата с помощью биометрии москвичам за год экономит до 5 тыс. руб., если сравнивать с оплатой проезда банковской картой. Улыбка позволяет платить на 11 руб. меньше. А если сравнивать с картой «Тройка», то на 4 руб. меньше.

С помощью биометрии уже оплачивают проезд в общественном транспорте в Казани, Екатеринбурге, Нижнем Новгороде и в Самаре.

Санкт-Петербург

Петербургский метрополитен не отстает. В рабочем режиме систему запустили 4 марта 2025 года, а тестировать оплату проезда по биометрии на станциях «Гостиный двор» и «Площадь Восстания» начали еще в декабре 2024 года. Сервис, как сообщил петербургский Комтранс, реализован на базе алгоритмов компьютерного зрения VisionLabs, программного обеспечения и технической инфраструктуры Т1 Иннотех, а также платежной инфраструктуры ВТБ. Технология бесконтактной идентификации и надежная система хранения платежных данных ВТБ обеспечивают удобство и безопасность платежей, подчеркивает пресс-служба Смольного.

«Применение данного способа оплаты на транспорте интегрирует в себе современные банковские технологии, передовые алгоритмы распознавания и открывает широкие перспективы на развитие системы оплаты», – сообщает пресс-служба Смольного.

В будущем биометрическую систему оплаты планируется внедрить и на других станциях метрополитена, добавляют здесь. Спустя неделю с момента запуска биометрии в рабочем режиме в петербургскую подземку спустился депутат и председатель комиссии Заксобрания Петербурга по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры Алексей Цивилев. Но петербургская подземка – место суровых пассажиров и технологий. Депутату потребовались силы и время загрузить данные биометрии. Но не сразу в петербургский метрополитен, или в банк, а на сайт «Госуслуги».

«Здесь требуется предъявить загранпаспорт нового образца. У меня такой есть, но чип с загранпаспорта нового образца не считывался почему-то. Не знаю почему. Двое суток занимался этим вопросом, все таки победил систему. Но это еще не конец. Потом надо на сайте Комтранса, в личном кабинете, соединить свои паспортные и банковские данные и данные биометрии», – рассказал РЖД-Партнеру парламентарий.

«В Москве все так же, но много проще», – добавляет он.

«В Москве ты просто загружаешь на сайте метро фотографию, они ее одобряют за 30 сек, и можно проходить через турникет. В Петербурге на входе в метро невозможно подгрузить биометрию и пройти вот так. И главное, в Петербурге нет смысла в биометрии. Потому что нет никакой материальной экономии. Сейчас оплата с помощью биометрии оценивается в 81 руб. Это – так себе экономия, конечно. Ведь это – максимальная стоимость оплаты проезда в метро. А с учетом временных затрат и сложностей по прикреплению биометрических данных и вовсе процедура становится бессмысленной», – признался он РЖД-Партнеру.

Более того, даже после такой сложной процедуры камера метрополитена не узнала депутата. Ни через 10 секунд, необходимых для поиска банковской

карты в московской подземке, ни даже спустя 30 секунд. То есть московские скорости в петербургской подземке не сработали.

«Очень долго лицо не принималось к оплате. Информация должна сперва загрузиться, и только потом система может распознать пассажира», – заключил А. Цивилев.

Источник: rzd-partner.ru, 18.03.2025

НИИАС разрабатывает роботов для заправки тепловозов топливом и мониторинга инфраструктуры

О проектах роботизации рассказал замгендиректора института Владимир Кудюкин на форуме «Робототехника, интеллект машин и механизмов», прошедшем в феврале. Так, он сообщил об уже созданных решениях: робототехнических комплексах для расцепки вагонов и четвероногих коботов. Обе технологии предназначены для проекта цифровизации сортировочных станций РЖД.

Также Кудюкин анонсировал создание робота-заправщика для тепловозов и робота для контроля инфраструктуры на станции. Подробности не раскрывались, в НИИАС эти проекты по запросу ROLLINGSTOCK пока не прокомментировали.

Робот для заправки локомотивов есть в Китае: он применяется CHN Energy для водорода и эксплуатируется в автономном районе Внутренняя Монголия. В свою очередь по роботам для диагностики инфраструктуры представлялось множество решений: так, ROLLINGSTOCK писали о таком роботе у южнокорейского перевозчика Korail.

Источник: rollingstockworld.ru, 13.03.2025

Управляем ресурсами по-новому

В России создают национальную систему управления ресурсами предприятий (СУР). Она позволит компаниям эффективно управлять производством, финансами и активами. О разработке СУР и ее внедрении в «Российских железных дорогах» рассказал на АКПО-Конф заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Евгений Чаркин.

Что уже сделано?

- Создан Национальный центр компетенций (АНО «НЦК ИСУ»), где РЖД с партнерами разрабатывают проектно-методологическую основу и технические требования к СУР;

- Утверждена ИТ-архитектура целевой импортонезависимой СУР ОАО «РЖД», стратегия перехода и дорожные карты;

- 223 тыс. пользователей СУР уже работают на отечественном ПО – это 85,77% от общего числа. Полный переход завершится к 2028 году;

- Разработаны 19 подсистем для ЕК АСУТР-2 (управление трудовыми ресурсами) и ЕК АСУФР-3 (финансы и ресурсы);

- Создаются системы защиты информации;

- Запущена 1-я очередь комплекса систем для управления контрактами и закупками (АС «Договоры», АС «Закупки»).

Это не просто проект для РЖД – им смогут пользоваться и другие крупные корпорации, производители ПО.

Принцип открытой платформы – каждая компания сможет адаптировать СУР под себя с помощью уникальных модулей. Разработка модулей откроет целую нишу для новых российских игроков.

Источник: t.me, 17.03.2025

Цифровая прогнозная макромодель движения поездопотоков «ЭЛЬБРУС-М» пополнится новым функционалом

Импортонезависимую автоматизированную систему разработали эксперты ВНИИЖТ.

Её пользователи – специалисты и руководители региональных центров корпоративного управления, Центральной дирекции управления движением и Департамента управления бизнес-блоком «Железнодорожные перевозки и инфраструктура» ОАО «РЖД».

Функционал «ЭЛЬБРУС-М»:

- расчет и сравнительный анализ параметров графиков движения поездов;
- прогнозирование развития поездной ситуации при краткосрочном и долгосрочном планировании;

- выявление факторов, влияющих на выполнение прогнозных графиков движения поездов.

Что это дает:

- возможность выявления полигонов, близких к исчерпанию пропускной способности;

- получение прогноза развития поездной ситуации при оперативном и долгосрочном планировании;
- возможность проводить оценку эффективности различных сценариев управления движением поездов, выбирать варианты долгосрочного изменения направлений поездопотоков и их структуры;

Планируется, что функционал «ЭЛЬБРУС-М» будет расширен за счет автоматизации методики анализа причин невыполнения участковой скорости и разработки мер для их устранения.

В перспективе «ЭЛЬБРУС-М» также поможет анализировать и прогнозировать следующие показатели:

- расход топливно-энергетических ресурсов;
- наличие вагонного парка, локомотивов и локомотивных бригад;
- сроки доставки грузов и многое другое.

Источник: t.me, 17.03.2025

Hitachi Rail представила новую цифровую платформу управления активами HMAX

Компания Hitachi Rail представила свою новую платформу HyperMobility Asset EXpert (HMAX) на ежегодном форуме NVIDIA GTC 2025, посвященном цифровым технологиям и искусственному интеллекту.

Разработанная в сотрудничестве с Hitachi Digital и NVIDIA, платформа HMAX призвана значительно повысить уровень эффективности работ по профилактическому обслуживанию и оптимизировать работу железнодорожных систем.

Она предназначена для сбора диагностических данных о поездах и железнодорожной инфраструктуре в режиме реального времени. HMAX применяет методы машинного обучения и современные вычислительные технологии для самодиагностики поездов. Эта технология направлена на снижение времени простоев, повышение уровня безопасности и надежности железнодорожного транспорта, что приносит пользу как пассажирам, так и операторам.

Ожидается, что интеллектуальные возможности автоматизации платформы позволят оптимизировать операции по техническому обслуживанию, что, в свою очередь, приведет к существенному снижению эксплуатационных расходов.

HMAX использует машинное обучение и передовые вычислительные технологии для фильтрации и передачи только необходимой информации

в операционные центры. Это открывает новые возможности для самодиагностики поездов, предполагающие действия по техническому обслуживанию без участия членов персонала.

Отмечается, что недавно Hitachi Rail приобрела Omnicom, компанию, известную своими цифровыми технологиями мониторинга железнодорожных активов. В связи с этим руководство Hitachi Rail рассчитывает на рост популярности платформы HMAX, т.к. интеграция передовых систем отслеживания и мониторинга состояния объектов инфраструктуры Omnicom в платформу HMAX существенно повысит производительность последней.

Источник: railway-technology.com, 18.03.2025 (англ. яз.)

Компания Huawei представила свои интеллектуальные решения для транспортной отрасли на Всемирном мобильном конгрессе в Барселоне

На Всемирном мобильном конгрессе (Mobile World Congress (MWC)), который состоялся в начале марта 2025 г. в Барселоне, компания Huawei представила целый спектр инновационных интеллектуальных разработок, предназначенных для цифровой трансформации и реализации более масштабной программы, предусматривающей ускорение развития «промышленного интеллекта», который переведет многие отрасли на новый уровень.

На мероприятии особое внимание было уделено цифровой трансформации промышленности. Лео Чен (Leo Chen), корпоративный старший вице-президент Huawei, выделил четыре ключевых направления работы, которые, по мнению компании, играют главную роль в ускорении процесса так называемой «интеллектуальной трансформации». В первую очередь необходимо обеспечить глубокую интеграцию технологии в отраслевые сценарии и разработать специальную архитектуру информационно-коммуникационной инфраструктуры (ИКТ) для интеллектуальной трансформации промышленности, учитывая требования отрасли и ее проблемные места. Другие направления включают создание передовой инфраструктуры, ориентированной на технологию искусственного интеллекта, для поддержки стремительного роста рабочих нагрузок ИИ, разработку высокопроизводительных продуктов ИИ, которые легко интегрируются с моделями с открытым исходным кодом, а также целенаправленное обучение специалистов в области ИКТ.

Эти решения могут значительно улучшить работу транспорта, позволяя эффективно управлять перевозками в режиме реального времени, оптимизировать пассажиропоток и следить за состоянием инфраструктуры.

Источник: globalrailwayreview.com, 13.03.2025 (англ. яз.)

Норвегия: Frequentis и Bane NOR совместно проводят модернизацию системы железнодорожной связи

Компания Frequentis и норвежский оператор железнодорожной инфраструктуры Bane NOR на протяжении длительного периода времени находятся в партнерских взаимоотношениях, и они идут по пути их укрепления, реализуя совместный проект модернизации системы железнодорожной связи.

Bane NOR выбрал Frequentis для проведения работ по оснащению своих железнодорожных диспетчерских терминалов новейшей системой DICORA x20. Это обновление призвано повысить эффективность железнодорожного сообщения и способствовать переходу к перспективным технологиям.

Соглашение между компаниями включает в себя не только развертывание системы, но также техническую поддержку и проведение работ по ее обслуживанию. С 1 января 2025 г. Frequentis планирует начать расширенное техническое обслуживание существующей системы терминалов Bane NOR Fixed Terminal System.

Планируется установить новые терминалы системы DICORA x20, оснащенные передовыми технологиями, на оперативную систему Bane NOR уже во втором квартале 2025 г.

Долгосрочное сотрудничество между компаниями началось еще в 2006 г., оно основано на взаимном доверии и обоюдной выгоде. Модернизация системы диспетчерской связи не только существенно упростит работу сотрудников, но и сделает переход к системе FRMCS более плавным и комфортным.

Источник: globalrailwayreview.com, 17.03.2025 (англ. яз.)

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Новые горизонты для железных дорог Южной Кореи

В статье представлена стратегия оператора железных дорог Южной Кореи Korail по использованию цифровых технологий для повышения производительности и увеличения пассажиропотока, а также то, как это стимулирует международную экспансию.

Источник: International Railway Journal. – 2025. – № 3. – P. 24-26 (англ. яз.)

Исследование DAC в Германии поддерживает пилотную программу

Федеральное министерство цифровой инфраструктуры и транспорта Германии (BMDV) опубликовало отчет, который оно заказало для предоставления потенциальной дорожной карты для развертывания цифровой автоматической сцепки (DAC). Отчет призван стимулировать принятие DAC во всем Европейском союзе (ЕС) и исследовать меры, которые государства-члены могут предпринять для поощрения миграции путем модернизации существующих локомотивов и вагонов с помощью новой сцепки. Две основные рекомендации исследования заключаются в проведении реальных пилотных испытаний в период с 2026 по 2028 гг. и принятии подготовительных мер, таких как управление рисками, развертыванием и трансформацией.

Источник: International Railway Journal. – 2025. – № 3. – P. 10 (англ. яз.)

РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ

Минпромторг предложил смягчить требования к производству литий-ионных аккумуляторов

Минпромторг хочет разрешить производителям не повышать степень «отечественности» литий-ионных аккумуляторов и батарей в 2025 и 2026 годах. Это следует из проекта поправок к 719-му постановлению правительства «О подтверждении производства российской промышленной продукции».

Поправки направлены на развитие производства литий-ионных батарей, аккумуляторов и систем накопления электроэнергии – ключевых элементов для

таких отраслей, как электротранспорт, электроника, робототехника, медицинское технологическое оборудование, системы связи и БПЛА.

Существующие проекты производств литий-ионных аккумуляторов в настоящее время не могут покрыть все потребности всех типов батарей для всех назначений, сообщил представитель Минпромторга. Требуется время, чтобы производители смогли создать решения, которых сейчас нет, объяснил собеседник из регулятора.

Источник: vedomosti.ru, 12.03.2025

В Великобритании впервые модернизировали тепловоз под водородную тягу

Работы проводились компанией Vanguard STS (является подразделением Бирмингемского университета) в депо железной дороги Severn Valley в Киддерминстере. Модернизацию прошел трехосный маневровый тепловоз класса 08, выпущенный на заводе British Rail в Дерби в 1959-м и выведенный из эксплуатации в 2007 году (рис. 7).



Рис. 7. Маневровый тепловоз класса 08

В локомотиве, получившем название HydroShunter, дизельный двигатель был заменен на водородный топливный элемент от японской Toyota мощностью 80 кВт и свинцово-кислотные аккумуляторы емкостью 230 кВт*ч. Заявляется, что это обеспечивает мощность 250 кВт и запас хода в 20 ч при работе на скорости до 24 км/ч. Объем бака для хранения водорода составляет 60 кг.

Это уже второй проект Vanguard STS по переводу подвижного состава на водородную тягу. Так, с 2020 года тестируются два модернизированных компанией электропоезда HydroFlex. Однако в них установлены топливные элементы от американской Ballard.

Источник: rollingstockworld.ru, 17.03.2025

Локомотивы на биотопливе задействуют в доставке биомассы на электростанцию

Британский грузовой оператор GB Railfreight (GBRf) подписал рассчитанное на 12 мес соглашение с ведущей в области производства энергии из возобновляемых источников компанией Drax. Согласно документу, тепловозы при выполнении грузовых железнодорожных перевозок из портов Ливерпуля и Тайна до электростанции Drax (расположена в городе Селби к югу от Йорка) будут работать на биотопливе, полученном из гидроочищенных растительных масел (HVO).

С 2016 г. поездами GB Railfreight из порта Ливерпуля (входит в состав группы Peel Ports) на электростанцию Drax было доставлено более 15 млн т биомассы (всего выполнено порядка 10 тыс. рейсов), что позволило обеспечивать электроэнергией более 4 млн частных владений и промышленных объектов. На электростанцию в Селби приходится около 8% электроэнергии, вырабатываемой в Великобритании из возобновляемых источников, или 4% всего ее выпуска в стране.

Для GB Railfreight соглашение стало очередным шагом на пути реализации стратегии декарбонизации, которая предусматривает эксплуатацию гибридных локомотивов серии 99 с питанием от контактной сети или на топливе, полученном из возобновляемых источников. Контракт на поставку 30 локомотивов этой серии был подписан с компанией Stadler в 2022 г. Использование биотоплива позволяет снизить выбросы углекислого газа и оксида азота за счет сокращения локомотивного парка на дизельном топливе.

Источник: zdmira.com, 13.03.2025

Локомотив на водородном топливе поступил в эксплуатацию на железной дороге СРКС

На североамериканской железной дороге первого класса Canadian Pacific Kansas City (СРКС) начата регулярная эксплуатация магистрального локомотива на водородном топливе. Локомотив используется для вождения грузовых поездов с углем, добываемым компанией Elk Valley Resources. СРКС намерена оценить его рабочие характеристики в реальных, причем достаточно тяжелых условиях.

Локомотив базируется на станции Голден в канадской провинции Британская Колумбия. Здесь впервые была проведена его заправка топливом от новой стационарной установки. Ранее пункты заправки водородом

были оборудованы в Калгари и Эдмонтоне (оба – в канадской провинции Альберта).

К локомотиву прицеплен опытный образец тендера, созданного компанией HGmotive на основе конструкции разработанного ею в 2019 г. тендера для сжиженного природного газа.

Тендер и система заправки соответствуют требованиям безопасности, установленным Министерством транспорта Канады, Ассоциацией американских железных дорог (AAR), Федеральной железнодорожной администрацией (FRA) и Министерством транспорта США. Испытания тендера проводились в течение 2024 г. Продолжается разработка тендера большего объема.

Источник: zdmira.com, 13.03.2025

Шотландский оператор ScotRail готовится к переходу на биотопливо

Пассажирский оператор ScotRail, выполняющий перевозки в Шотландии, приступил к испытаниям одного из дизель-поездов серии 156, работающего на биотопливе, полученном из гидроочищенных растительных масел (HVO). Тестирование началось в феврале 2025 г. и продлится в течение 12 недель. Заправка поезда биотопливом осуществляется в депо Коркерхилл в Глазго.

Если испытания завершатся успешно, ScotRail начнет переводить свой парк дизель-поездов на биотопливо в качестве промежуточного решения перед внедрением технологий, обеспечивающих полную углеродную нейтральность, – таких как водородные топливные элементы. HVO может использоваться без модернизации эксплуатируемых дизельных двигателей и позволяет значительно снизить вредные выбросы по сравнению с дизельным топливом.

Источник: zdmira.com, 18.03.2025