



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

№11/МАРТ 2025

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	5
РФ временно прекратила ввоз по железной дороге пшеницы, чечевицы и семян льна из Казахстана.....	5
Правительство РФ назначило «Росатом Арктика» единым морским оператором северного завоза	6
ГД приняла закон о переводе железнодорожных путей общего пользования в категорию необщего пользования	6
Минтранс не поддержал «период охлаждения» для невозвратных билетов.....	7
В Баку обсудили взаимосвязь коридоров ТРАСЕКА и ТМТМ.....	8
Gemini Trains запускают тендер на открытый доступ к туннелю под Ла-Маншем (Великобритания).....	10
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА.....	11
ВЭБ выделит до 34 млрд рублей для проекта ВСМ Москва – Санкт-Петербург	11
Суд в мае рассмотрит по существу иск «дочки» РЖД к Минфину РФ на 2,4 млрд руб	12
Пассажиры сэкономили почти 7 млрд руб в 2024 году на бесплатных пересадках между метро и МЦД	13
Для ОАО «РЖД» предложили тарифы на билеты в купе для организованных групп детей	13
Из-за наводнений Stadler не досчиталась более 350 млн евро выручки в 2024 году	14
Arriva стремится расширить перевозочные услуги «открытого доступа» (Великобритания).....	15
ČD Cargo: продажа подвижного состава в рамках обновления (Чехия).....	16
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ	17
На БАМе прибавилось мощных локомотивов	17
Цыбульский: по Восточному полигону перевозится не более 60% законтрактованной продукции	17
ТРАНСПОРТНЫЙ ПОЛИГОН «СЕВЕР-ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ	18
Расширение географии МТК «Север-Юг» за счёт Глобального Юга.....	18
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА	19
ОАО «РЖД» не считают вопрос ограничения срока службы грузовых вагонов приоритетным.....	19
Михаил Бурмистров: «В 2025 году операторы железнодорожных грузоперевозок столкнутся с масштабными вызовами»	21
ОАО «РЖД» запустили сервис доставки грузов морем из Калининграда в Петербург	22

ОАО «РЖД» ввели скидку на перевозки сжиженных углеводородных газов из Тобольска	23
ОАО «РЖД» в январе-феврале зафиксировали рост экспортной погрузки металлургического сырья на 9,6%.....	24
Экспорт химикатов по сети ОАО «РЖД» вырос на 29%	24
«РЖД Логистика» и «Танк-контейнерная нефтехимическая компания» договорились об объединении компетенций для развития транспортно-логистических продуктов	24
«Глобал Порты» ввел в эксплуатацию комплекс перевалки навалочных грузов в Петербурге	25
Fesco ожидает снижения импорта китайских авто еще несколько месяцев	26
Образован альянс для продвижения телематики в контейнерных перевозках	27
Первый грузовой маршрут из Пекина в Центральную Азию официально запущен в эксплуатацию.....	27
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ	28
Новый туристический маршрут свяжет три уральских региона	28
Туристический поезд из Владивостока в Северную Корею запустят 8 мая.....	29
Более 10 тыс. читателей приняли участие в мероприятиях «Книжного поезда – 2025»	29
ОАО «РЖД» предоставили студентам скидку 50% на билет в «Сапсан».....	30
Вокзал Адлера стал лидером СКЖД по пассажиропотоку с начала 2025 года	30
В Петербурге открыт конкурс на разработку облика станции «Лиговский проспект-2» ...	31
Железные дороги Германии и авиакомпания Condor усиливают взаимодействие	32
Сезонный поезд свяжет Австрию с Адриатическим побережьем Италии	32
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	33
Барьеры и меры по упрощению посадки и высадки пассажиров в поезда на пассажирских платформах (Германия)	33
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ	34
Более 23 млрд рублей было направлено на модернизацию и техническое перевооружение Коломенского завода с 2018 года	34
«Объединенная вагонная компания» (ОВК) готовит к выводу на рынок новый зерновоз 19-9592.....	35
На смену магистральному электровозу 2ЭС5С спроектируют локомотив 2ЭС9.....	35
Прошли испытания первого пассажирского тепловоза ТЭП70БС для дизель-поезда ДП2Д.....	36
ФГК впервые капитально отремонтировала инновационные полувагоны	36
На Экспериментальном кольце ВНИИЖТ в Щербинке ТМХ проводит испытания электропоезда переменного тока ЭПЗД с новыми тяговыми электродвигателями	37
Грузовое вагоностроение: лидеры-2024 и прогнозы на 2025 год.....	38
Активатор трения подтвердил эффективность в подконтрольной эксплуатации	38

DB Cargo UK и DB Cargo Polska модернизируют вагоны для Tata Steel (Великобритания).....	39
Alstom доставила в Бельгию первый мультисистемный электровоз Traxx на 200 км/ч	40
Alstom поставила 500-й электровоз для железных дорог Индии	41
Deutsche Bahn выставила на продажу все свои поезда ICE 3М.....	42
Словакия планирует крупнейшее обновление пассажирского подвижного состава	43
Словения приобретет 30 локомотивов Traxx Universal.....	43
Швейцарский оператор Aargau Verkehr получил первый электропоезд Saphir II колеи 1000 мм.....	44
MAPNA Group поставит 80 локомотивов иранским компаниям	45
Американская OmniTRAX ввела в коммерческую эксплуатацию аккумуляторный маневровый локомотив.....	46
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ.....	46
Власти Чехии обещают принять меры после сбоя в работе ETCS.....	46
Новый поезд Wig Wag выходит на маршрут.....	47
ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА.....	48
Порт Лавна подключился к решению проблемы с выплатой зарплат работникам подрядчика	48
ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.....	49
ОАО «РЖД» готово участвовать в развитии НЦТЛП «ГосЛог»	51
Smart Wagon: революция в цифровом отслеживании вагонов	49
Хороший интернет может охватить железные дороги в России только с запуском спутникового интернета	52
TransRussia: цифровизация охватывает как грузовые, так и пассажирские перевозки	53
Великобритания: компания-оператор LNER внедряет технологию машинного обучения для повышения уровня комфорта пассажиров.....	54
Компания L&T Technology Services представила новую технологию.....	55
Образован альянс для продвижения телематики в контейнерных перевозках.....	56
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	57
Влияние цифровых технологий управления, сигнализации и обеспечения безопасности на пропускную способность сети в целом.....	57
РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ	58
В России появится завод по производству литий-ионных аккумуляторов.....	58
Бавария отказывается от планов закупить водородные поезда в пользу аккумуляторных	58
ABB оборудует тяговыми аккумуляторами продукцию Stadler US.....	59
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	60
Революция в сфере комфорта для пассажиров для более экологически и энергоэффективных железнодорожных перевозок	60
Зеленая логистика по железной дороге: автономные электропоезда совершают революцию в грузовых перевозках	60

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

РФ временно прекратила ввоз по железной дороге пшеницы, чечевицы и семян льна из Казахстана

Дирекция Совета по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ по обращению ОАО «РЖД» ввела временный конвенционный запрет на перевозку ряда грузов из Казахстана в Россию, сообщает «Казахстан темир жолы» (КТЖ, «Казахстанские железные дороги»).

Сообщается, что ограничение распространяется на пшеницу, чечевицу и семена масличного льна и действует для всех отправок со станций Казахстана на все станции ОАО «РЖД».

При этом КТЖ отмечает, что запрет не затрагивает транзитные перевозки зерна через станции Новороссийск и Новый порт (Санкт-Петербург).

«Ограничения не касаются транзита зерна через эти станции при условии оформления фитосанитарных сертификатов на страну конечного назначения и прямой перевалки зерна из вагонов в трюмы судов в ПАО «Новороссийский морской торговый порт» и АО «Морской порт Санкт-Петербурга», – говорится в сообщении.

Продолжительность запрета неизвестна и будет зависеть от решения ОАО «РЖД».

Как сообщалось, в октябре 2024 г., Россельхознадзор ввел временные ограничения на ввоз в РФ из Казахстана пшеницы, семян льна, чечевицы, а также томатов, перцев и дынь. В ведомстве объясняли такое решение, в том числе, защитой фитосанитарной безопасности территории России. В феврале 2025 г. министр сельского хозяйства Казахстана Айдарбек Сапаров заявлял о снятии ограничений на транзит казахстанской продукции через территорию РФ.

Источник: interfax.ru, 20.03.2025

Правительство РФ назначило «Росатом Арктика» единым морским оператором северного завоза

Правительство РФ определило АО «Росатом Арктика» единым морским оператором северного завоза, соответствующее постановление подписал премьер-министр Михаил Мишустин.

Датой начала деятельности единого морского оператора северного завоза определено 1 января 2026 г.

С 1 апреля 2024 г. вступил в силу федеральный закон «О северном завозе». Реализация положений закона начата в 21 регионе России. Определен перечень грузов жизнеобеспечения, который включает 1489 наименований товаров. Такие грузы получили приоритет при транспортировке и обработке в портах и на железнодорожных станциях.

Источник: interfax.ru, 21.03.2025

ГД приняла закон о переводе железнодорожных путей общего пользования в категорию необщего пользования

Госдума на пленарном заседании приняла во втором и третьем, окончательном чтении закон, которым предлагается предусмотреть возможность перевода железнодорожных путей общего пользования в категорию железнодорожных путей необщего пользования правительством РФ или уполномоченным им органом исполнительной власти на основании обращения владельца инфраструктуры.

Закон предусматривает возможность перевода железнодорожных путей общего пользования из этой категории в категорию железнодорожных путей необщего пользования правительством РФ или уполномоченным им ФОИВом на основании обращения владельца инфраструктуры, которому принадлежит данный железнодорожный путь общего пользования.

Кроме того, для осуществления такого перевода железнодорожные пути общего пользования должны будут одновременно соответствовать следующим критериям отнесения к железнодорожным путям необщего пользования: он не используется для выполнения операций, таких как прием и отправление поездов, пропуск поездов, прием и выдача грузов, багажа, грузобагажа, порожних грузовых вагонов, обслуживание пассажиров, выполнение сортировочных и маневровых работ, также не соединяет железнодорожные станции, открытые для выполнения приема и отправления поездов, приема и выдачи грузов, багажа, грузобагажа, порожних грузовых вагонов, обслуживания пассажиров, выполнения сортировочных и маневровых работ,

кроме того, отсутствуют примыкания к нему железнодорожных путей необщего пользования, открытых для постоянной эксплуатации и в отношении которых имеются действующие договоры об оказании услуг железнодорожного транспорта, используется только для выполнения операций, необходимых для собственных нужд владельца инфраструктуры либо обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров.

Законом уточняется, что порядок такого перевода устанавливается кабмином РФ.

Также уточняется понятие «железнодорожные пути необщего пользования», под которым понимается предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования, либо расположенные обособленно от железнодорожных путей общего пользования железнодорожные пути протяженностью более 100 км.

Источник: Iprime.ru, 20.03.2025

Минтранс не поддержал «период охлаждения» для невозвратных билетов

Минтранс России не поддержал введение «периода охлаждения» при покупке невозвратных билетов на поезда дальнего следования и самолеты. Данная позиция проработана с перевозчиками, сообщили в министерстве.

Ранее сообщалось, что Минтранс обратился с просьбой к ОАО «РЖД» и Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) оценить идею введения «периода охлаждения» при покупке невозвратных билетов на поезда и самолеты.

По данным издания «Ъ», это инициатива Союза пассажиров. Смысл ее в том, чтобы пассажиры получили бесплатную возможность исправить ошибки, например, в выборе данных пассажира, даты или направления в течение определенного времени.

Продолжительность такого периода может различаться в зависимости от глубины продажи.

Пояснения Минтранса

Там отметили, что в настоящее время пассажир, приобретающий билет на поезд дальнего следования или самолет, самостоятельно определяет, по какому из предложенных ему тарифов будет оформлен такой билет. Подтверждение

введенной при бронировании информации осуществляется в несколько этапов, и пассажир может скорректировать внесенные при бронировании данные на любом этапе до момента оплаты.

На странице с детальной информацией о заказе перед оплатой пассажиру предоставляются данные о реквизитах поездки, стоимости билетов, тарифах, услугах. До момента оплаты электронного проездного документа пассажир вправе отказаться от заказа, в том числе в случае, если он не согласен с параметрами поездки.

После формирования заказа и до списания денежных средств пользователь подтверждает, что ознакомлен с правилами и особенностями оформления заказа, его оплаты, оформления и переоформления, а также возврата неиспользованного проездного документа.

При необходимости внесения изменений в оформленный авиабилет, в том числе в случае обнаружения ошибки, говорят в министерстве, пассажир, согласно Федеральным авиационным правилам, имеет право изменить условия договора воздушной перевозки по согласованию с перевозчиком и, в соответствии с условиями примененного тарифа. Кроме того, согласно приказу Минтранса, пассажир допускается к проезду в поезде при наличии не более одной ошибки в фамилии, или имени, или отчестве пассажира, и не более одной ошибки в серии или номере документа, удостоверяющего личность.

В Минтрансе отмечают, что введение «периода охлаждения» для пассажиров при оформлении проездных документов позволит недобросовестным и неуполномоченным физическим лицам бронировать проездные документы с целью их дальнейшей перепродажи. Существует риск того, что недобросовестные пассажиры смогут оформлять несколько авиабилетов, удерживая при этом места в своих личных интересах, тем самым создавая искусственный дефицит и снижая доступность билетов.

В связи с этим, резюмируют в министерстве, Минтранс России считает нецелесообразным введение «периода охлаждения» для проездных документов, оформленных по невозвратному тарифу.

Источник: Iprime.ru, 24.03.2025

В Баку обсудили взаимосвязь коридоров ТРАСЕКА и ТМТМ

18 марта 2025 г. в штаб-квартире ТРАСЕКА (Транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия) состоялся круглый стол на тему «Перспективы ТМТМ (Транскаспийский международный транспортный маршрут, или Средний Коридор) в рамках реализации приоритетов ТРАСЕКА».

Сообщается, что в дискуссии приняли участие представители Министерства цифрового развития и транспорта Азербайджана, посольства Республики Казахстан в Азербайджанской Республике, руководители, политические аналитики и директора аналитических центров, представители ассоциаций перевозчиков, транспортно-экспедиторских компаний из Азербайджана и Казахстана и др.

Круглый стол был организован высшим руководством Постоянного секретариата Межправительственной комиссии (ПС МПК) ТРАСЕКА.

Основной темой обсуждений стали наиболее важные приоритетные задачи и проблемы, стоящие перед ТРАСЕКА в свете быстрого восстановления внутриконтинентальных транспортных маршрутов.

А. Асавбаев, генеральный секретарь ПС МПК ТРАСЕКА, обратился к участникам с приветственной речью, отметив основные приоритетные направления развития международного транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия.

По его словам, основная цель подписанного 25 лет назад Базового многостороннего соглашения – развитие торговых отношений и транспортной взаимосвязанности. Однако спустя долгое время упрощение процедур торговли по-прежнему является актуальным вопросом в связи с постоянно меняющимися обстоятельствами, влияющими на транспортные потоки в Евразии. В этой связи главной причиной организации круглого стола является необходимость обсудить развитие маршрутов и особенно взаимодействие между Азербайджаном и Казахстаном, поскольку инфраструктура этих двух стран обеспечивает связность регионов. Также А. Асавбаев отметил тесную взаимосвязь между ТМТМ и ТРАСЕКА как условие устойчивого развития обеих программ.

Принявший участие в мероприятии азербайджанский эксперт Ильгар Велизаде, глава клуба политических аналитиков «Южный Кавказ», сомодератор круглого стола, отметил важность обмена мнениями по пунктам повестки дня, в частности по вопросу развития транспорта и преимуществ скоординированной региональной транзитной политики, подчеркнув при этом роль транспорта как важнейшего компонента экономики.

В процессе состоявшейся дискуссии участники встречи обменялись мнениями о сотрудничестве в сфере транспорта и логистики с целью реализации крупномасштабных транспортных проектов в регионе, о возможностях и перспективах трансграничных перевозок из Китая в Европу через Казахстан и Азербайджан, узких местах и способах решения возникающих проблем, тарифной политике, динамике дальнейшего развития и планах на текущий год.

В заключение стороны подтвердили свою готовность прилагать совместные усилия для содействия формированию устойчивого коридора в интересах всех стран ТРАСЕКА, в том числе путём гармонизации правовых норм и координации практических вопросов в регионе.

Напомним, что ТРАСЕКА – это программа, объединяющая транспортные системы 14 стран, подписавших Базовое многостороннее соглашение о международном транспорте для развития коридора Европа – Кавказ – Азия (СМВП), целью которого является развитие экономических отношений, торговли и транспортных связей в Европе, Черноморском регионе и на Кавказе.

Источник: casp-geo.ru, 18.03.2025

Gemini Trains запускают тендер на открытый доступ к туннелю под Ла-Маншем (Великобритания)

Создается новая железнодорожная компания Gemini Trains, которая будет предлагать конкурентоспособные тарифы и высококачественное регулярное железнодорожное сообщение между Великобританией и континентальной Европой.

Gemini Trains, возглавляемая лордом Тони Беркли, подала заявку в Управление железнодорожного и автомобильного транспорта Великобритании (ORR) на получение лицензии открытого доступа для осуществления полетов между Лондоном и Парижем, а также других запланированных маршрутов. Компания также подала заявку на доступ к международному депо технического обслуживания Eurostar Temple Mills и ведет переговоры с ключевыми заинтересованными сторонами о других объектах технического обслуживания поездов.

Планируя создание совершенно новых современных поездов и применяя новый подход к продажам и продаже билетов, Gemini Trains привлекла высококвалифицированную команду железнодорожных руководителей, которые стремятся внедрить независимые сервисы «открытого доступа», чтобы конкурировать на международных маршрутах в интересах международных пассажиров.

ЕС поощряет появление новых независимых коммерческих операторов «открытого доступа», которые свободны от государственного контроля. По всему континенту, в том числе во Франции, Италии, Испании и Великобритании, операторы «открытого доступа» перешли от автомобильного и воздушного транспорта к железнодорожному, расширив выбор и повысив ценность для клиентов.

В течение последних двух лет команда Gemini Trains работала над повышением эффективности этих услуг.

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

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

ВЭБ выделит до 34 млрд рублей для проекта ВСМ Москва – Санкт-Петербург

«ВЭБ.РФ» планирует выделить кредит на сумму не более 33,915 млрд рублей для проекта создания высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург.

Наблюдательный совет «ВЭБ.РФ» одобрил условия участия корпорации в финансировании строительства завода для серийного производства высокоскоростного подвижного состава для ВСМ, которое ведется на площадке АО «Уральские локомотивы» (Свердловская область, входит в холдинг «Синара-Транспортные машины»).

Отмечается, что общий бюджет проекта составляет около 43 млрд рублей, необходимая сумма кредитных средств «ВЭБ.РФ» – не более 33,915 млрд рублей, срок кредитования – до 14,5 лет. Кредит предоставляется на специальных условиях в рамках механизма «Кластерная инвестиционная платформа».

Как прокомментировал председатель ВЭБ.РФ Игорь Шувалов, в рамках проекта создания сети ВСМ Москва – Санкт-Петербург «ВЭБ.РФ» поддерживает создание производственных мощностей для выпуска подвижного состава и исполнение договоров поставки его перевозчику. ВЭБ уже предоставил 34 млрд рублей гарантий в рамках проекта, в ближайшее время предоставит гарантию еще на 18 млрд рублей.

Также для финансирования опережающей закупки оборудования для нового завода предоставлены займы Фонда развития промышленности.

Сейчас «Уральские локомотивы» ведут модернизацию своей площадки для создания производства высокоскоростных поездов, компания оценивала стоимость работ в 44 млрд рублей. Завершить строительство дополнительных технологических цехов планируется в 2026 г., с их запуском станет возможным одновременно выпускать до 300 вагонов скоростных и высокоскоростных электропоездов в год.

Запустить производство высокоскоростных поездов планируется в конце 2027 г., начало серийного выпуска намечено на март 2028 г.

Источник: interfax.ru, 21.03.2025

Суд в мае рассмотрит по существу иск «дочки» РЖД к Минфину РФ на 2,4 млрд руб

Арбитражный суд Москвы назначил на 22 мая основные слушания по иску Федеральной пассажирской компании (ФПК, «дочки» РЖД), осуществляющей почти все перевозки в России в поездах дальнего следования, к министерству финансов РФ о взыскании около 2,4 млрд рублей, говорится в сообщении в картотеке арбитражных дел.

Этот иск поступил в суд в декабре. Третьим лицом к делу привлечено Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор).

Основания исковых требований в материалах суда пока не приводятся, однако подобные крупные иски ФПК к Минфину связаны, как правило, с желанием добиться возмещения доходов, выпадающих из-за перевозки различных категорий льготников, а также из-за государственного регулирования цен на билеты. В большинстве случаев выпадающие доходы перевозчика по этим статьям превышают суммы компенсаций, предусмотренных в заключаемых заранее соответствующих контрактах с Росжелдором.

В последние годы суды удовлетворяют такие иски. Как указал суд в решении по одному из дел, «на лицо, занимающееся коммерческой деятельностью по осуществлению перевозок пассажиров, не может быть возложено бремя несения расходов, возникших в результате реализации нормативных актов, устанавливающих льготы для отдельных категорий граждан».

Суды, в частности, ссылаются на позицию Верховного суда, указавшего, что «соответствующее обязательство Российской Федерации перед организацией, понесшей расходы в связи с установлением льгот по провозной плате, может быть прекращено только путем возмещения данных расходов в полном объеме».

Источник: Iprime.ru, 20.03.2025

Пассажиры сэкономили почти 7 млрд руб в 2024 году на бесплатных пересадках между метро и МЦД

Пассажиры сэкономили 6,9 млрд рублей в 2024 г. благодаря бесплатным пересадкам между метро и МЦД, сообщил заместитель мэра Москвы по вопросам транспорта и промышленности Максим Ликсутов.

Заместитель мэра напомнил, что сервис доступен при оплате проезда «Тройкой», банковской картой, виртуальной «Тройкой» и по биометрии. Чтобы бесплатная пересадка сработала, нужно прикладывать карту при входе и выходе на станциях МЦД. Сервис доступен в течение 90 или 120 мин. в зависимости от маршрута.

«Бесплатные пересадки действуют между метро, МЦК и МЦД, а также во всем наземном городском транспорте столицы. Они позволяют строить удобные маршруты и не переплачивать за проезд. По поручению мэра Москвы Сергея Собянина мы продолжим развивать гибкие тарифные решения, чтобы поездки оставались комфортными и выгодными для пассажиров», – добавил Ликсутов.

Источник: Iprime.ru, 21.03.2025

В Госдуме предложили тарифы на билеты в купе для организованных групп детей

В Госдуме совместно с ОАО «РЖД» проработали для организованных групп детей специальные условия поездок в купейных вагонах, рассказала первый зампред комитета Госдумы по экономполитике Надежда Школкина.

По ее словам, устанавливаются специальные тарифы на перевозку организованных групп детей в купейных вагонах. В мае стартует летняя кампания по плановой перевозке организованных групп детей к местам отдыха. Во избежание ситуации, связанной с нехваткой плацкартных вагонов для удовлетворения имеющегося спроса на плановые групповые детские перевозки и в целях создания более комфортных условий для перевозки большего количества ребят в каникулы, совместно с ОАО «РЖД» проработали для них специальные условия поездок не только в плацкартных, но и в купейных вагонах.

Депутат напомнила, что в 2024 г. во время летних массовых детских перевозок участники туристического рынка столкнулись с нехваткой плацкартных вагонов. Для выполнения части заявленных объемов перевозчиком предлагались купейные вагоны, в связи с чем существенно

возрастала стоимость перевозки, как правило, ложившаяся на плечи родителей, что в конечном итоге влияло на уровень доступности летнего отдыха для детей.

Школкина добавила, что вопрос обсуждался с руководством ОАО «РЖД», которое пошло навстречу, установив специальный тариф. Так, если в составе поезда будет отсутствовать необходимое количество плацкартных вагонов, оборудованных биотуалетами и кондиционерами, детям, которые путешествуют в составах плановых организованных групп, будут предоставлены купейные вагоны. При этом стоимость билетов в них будет отличаться незначительно (разница в цене составит всего около 10%).

По словам депутата, перевозки организованных групп осуществляются как регулярными поездами дальнего следования, так и специальными «детскими» составами, сформированными из современных вагонов, оборудованных всем необходимым. В составах всех поездов, задействованных в детских перевозках, предусмотрены вагоны-рестораны, питание в которых осуществляется по специальному меню, согласованному Роспотребнадзором, добавила депутат.

За пассажирскими поездами, в которых следуют группы детей, установлен особый диспетчерский контроль. На вокзалах обеспечивается наиболее удобная посадка/высадка и кратчайший маршрут прохода детей в залы ожидания и к автомобильному транспорту.

Источник: Iprime.ru, 21.03.2025

Из-за наводнений Stadler не досчиталась более 350 млн евро выручки в 2024 году

Такие оценки швейцарский производитель представил в своем годовом отчете. В прошлом году наводнения произошли на площадках Stadler в испанской Валенсии и австрийском Дюрнроре, а также на заводе поставщика алюминиевых кузовных профилей Constellium в швейцарском Вале. Стихийные бедствия привели к задержкам поставок примерно по 50 заказам.

В результате на 2025 и 2026 финансовые годы перенеслась выручка от реализации заказов на сумму около 350 млн швейцарских франков (365,8 млн евро). Также из-за нарушения цепочек поставок и проблем с ПО сильно сдвинулись сроки по исполнению масштабного контракта на поезда метро для Берлина. Это все негативно сказалось на финансовых показателях 2024 г. Так, реализация упала на 10%, составив 3,3 млрд швейц. франков (3,4 млрд евро), а прибыль сократилась в 1,5 раза до 55 млн швейц. франков

(57,4 млн евро). Stadler указывает, что за прошедший год поставила заказчикам около 500 единиц различного подвижного состава.

В то же время Stadler продолжила наращивать портфель заказов – по итогам 2024 г. он составил 29,2 млрд швейц. франков (30,5 млрд евро, +19,7% к 2023 г.). В настоящее время компания работает над 360 заказами и ожидает роста реализации до более 5 млрд швейц. франков (5,2 млрд евро) к 2026 г.

Источник: rollingstockworld.ru., 20.03.2025

Arriva стремится расширить перевозочные услуги «открытого доступа» (Великобритания)

Компания Arriva уведомила британского менеджера по инфраструктуре Network Rail (NR) о том, что она подаст заявку в регулирующий орган железнодорожного транспорта, Управление железных и автомобильных дорог Великобритании (ORR), о введении прямого сервиса открытого доступа из Лондона в Гримсби и Клиторпс на северо-востоке Линкольншира. Впервые за более чем 30 лет новые услуги, предоставляющие прямые поезда из столицы, станут продолжением деятельности дочерней компании Arriva Grand Central, которая осуществляет рейсы из лондонского вокзала Кингс-Кросс через Донкастер в Брэдфорд в Западном Йоркшире и Сандерленд на северо-востоке Англии.

В случае одобрения ORR после консультаций с представителями отрасли, Grand Central будет обслуживать четыре ежедневных рейса в обе стороны, обеспечивая в общей сложности более 775 тыс. посадочных мест в год. Arriva сообщает, что новые перевозочные услуги могут быть запущены в декабре 2026 г., что улучшит сообщение в районах, которые обслуживаются в недостаточных объемах.

ORR еще предстоит принять решение по заявкам Grand Central на введение двух дополнительных ежедневных рейсов в обе стороны между Лондоном и Брэдфордом, а также дополнительного утреннего рейса из Йорка в Лондон и позднего вечернего рейса в обратном направлении.

Grand Central также подал заявку на продление существующих прав доступа к железнодорожной инфраструктуре до 2038 г. Arriva заявляет, что стремится поощрять смену видов транспорта, предоставляя устойчивую альтернативу личному автомобилю.

Вместе с FirstGroup и новым участником Virgin Group компания стремится расширить открытый доступ, поскольку контракты на оказание

услуг, финансируемых из государственного бюджета, подходят к концу. И это несмотря на нынешнюю неопределенность в отношении перспектив открытого доступа и будущей роли ORR, поскольку правительство работает над созданием Great British Railways (GBR), которые объединят инфраструктуру и около 2/3 пассажирских перевозок под единым началом.

Министерство транспорта (DfT) до 15 апреля проведет консультации по предлагаемым положениям законопроекта о железных дорогах, которые создадут GBR. В его консультационном документе говорится, что GBR примет решение о доступе к сети и взимании платы, продавая права доступа операторам, не входящим в GBR, таким как открытый доступ и грузовые перевозки, одновременно распределяя права доступа высокого уровня для пассажирских перевозок GBR.

Роль ORR в принятии решений о доступе и взимании платы будет сведена к выполнению функций апелляционного органа, обеспечивающего справедливый доступ к сети GBR с помощью надежной и независимой функции обжалования, которая будет предусмотрена в готовящемся законодательстве.

Источник: railjournal.com, 21.03.2025 (англ. яз.)

ČD Cargo: продажа подвижного состава в рамках обновления (Чехия)

В связи с продолжающимся обновлением подвижного состава и сокращением избыточных мощностей ČD Cargo – чешского государственного грузового оператора – начинает продажу части железнодорожного подвижного состава: локомотивов и грузовых вагонов.

Для продажи локомотивов компания создала каталог (на данный момент первая часть включает 24 локомотива). В настоящее время к продаже предлагаются локомотивы серий 122, 123, 181, 182, 210, 709, 731, 753, и 771. Позже будут представлены локомотивы серий 111, 230, 340, 708 и 750.

Отобранные для продажи грузовые вагоны публикуются в виде подробного списка с разбивкой по каждой серии и группе. Также предлагается возможность приобретения отдельных компонентов, таких как колесные пары или оси.

В дополнение к веб-сайту ČD Cargo, сайт railvis.com также предлагает этот подвижной состав.

Источник: railmarket.com, 20.03.2025 (англ. яз.)

ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ

На БАМе прибавилось мощных локомотивов

7 новых магистральных тепловозов серии 3ТЭ28 поступили в эксплуатационное локомотивное депо Тында.

Тепловозы 3ТЭ28 позволяют в суровых климатических условиях на сложном гористом рельефе БАМа водить составы повышенного веса, до 7100 т.

С учетом новой поставки на ДВЖД уже эксплуатируются 42 локомотива этой серии. Тепловозы приобретены по контракту жизненного цикла. Техника обеспечивает тягу грузовых поездов на участках Таксимо – Верхнезейск и Нерюнгри – Сковородино.

Тем временем для БАМа создается еще одна перспективная модель тепловоза – локомотив 2ТЭ35А. Изготовитель обещает, что 2-секционный 2ТЭ35А сможет проводить составы-семитысячники, как это делает локомотив из 3-х секций.

Источник: rzd-partner.ru, 19.03.2025

Цыбульский: по Восточному полигону перевозится не более 60% законтрактованной продукции

Перевозки грузов по Восточному полигону достигают не более 60% законтрактованной продукции. Об этом в интервью ТАСС сообщил председатель комиссии Госсовета по направлению «Международная кооперация и экспорт», губернатор Архангельской области Александр Цыбульский.

«Я абсолютно уверен, что развернуть логистику в сторону Северного морского пути нам нужно, потому что у нас это разгрузит наш Восточный полигон. И сегодня это большая проблема. Все поехали на Восток. И в этом смысле мы сегодня не больше 60% от месяца к месяцу перевозим той продукции, которая уже законтрактована, и которую ждут наши партнеры на зарубежных рынках», – сказал он.

Губернатор добавил, что недозезенные объемы продукции приводят к штрафам и растущему недоверию ритмичности поставок. «Все это играет точно не на нас», – отметил он.

Источник: tass.ru, 22.03.2025

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

Расширение географии МТК «Север-Юг» за счёт Глобального Юга

Заместитель председателя правительства РФ Алексей Оверчук обозначил новые перспективы для развития международного транспортного коридора (МТК) «Север-Юг». По его словам, к проекту могут присоединиться все страны, относящиеся к так называемому глобальному Югу, что существенно расширит географию перевозок и укрепит торгово-экономические связи в регионе. Об этом вице-премьер заявил в кулуарах XXXIV съезда Российского союза промышленников и предпринимателей, который состоялся 18 марта в Москве.

Основная идея, которую продвигает российский вице-премьер, заключается в том, что «Север-Юг» не ограничивается маршрутом между Россией и Ираном, а потенциально способен объединять страны Евразийского экономического союза (ЕАЭС) с широким кругом государств. Оверчук подчеркнул, что теперь в числе возможных партнёров могут быть и те, кто традиционно не ассоциировался с вышеуказанным направлением.

«Север-Юг» позиционируется как многосторонний проект, нацеленный на обеспечение более быстрой и эффективной доставки товаров от северной части Евразии до портов на юге, включая выход к Индийскому океану. Речь идет не только о прямой выгоде для трейдеров, но и об общем подъёме инфраструктуры в регионе.

В частности, страны, через которые пролегает коридор, уже укрепляют свои логистические возможности, развивают и модернизируют железные дороги, автомобильные и портовые терминалы. Это, в свою очередь, создаёт благоприятные условия для международных инвестиций и партнёрских инициатив.

Вице-премьер уточнил, что Россия ведёт активную работу с Азербайджаном, Ираном, Казахстаном и Туркменистаном. На повестке – формирование удобных логистических маршрутов, согласование тарифов и оптимизация провозных возможностей. Одним из важных моментов является завершение строительства железнодорожного участка Решт – Астара, который позволит наладить непрерывное железнодорожное сообщение и более оперативную доставку грузов.

Отдельно Оверчук отметил интерес со стороны Индии. Эта страна, обладая крупнейшим в регионе потребительским рынком и выходом к морю, рассматривает для себя новые пути транспортировки грузов. В случае

присоединения индийских партнёров к проекту логистика по направлению Россия – Индия способна серьёзно выиграть во времени и стоимости перевозок.

На съезде РСПП, где выступал и Президент России Владимир Путин, поднимались вопросы, связанные с ролью бизнеса и власти в укреплении национальной экономики. В том числе обсуждались инвестиционные и регуляторные механизмы, направленные на стимулирование развития таких крупных проектов, как «Север-Юг».

Российское руководство призывает предпринимателей активно взаимодействовать со странами ЕАЭС, следить за любыми нормативно-правовыми изменениями, способными влиять на внешнеэкономическую деятельность, а также использовать все доступные инструменты, чтобы расширять присутствие на зарубежных рынках. В этом контексте МТК «Север-Юг» может стать своеобразным «транспортным мостом», который упростит доступ к нескольким крупным соседним регионам.

Источник: casp-geo.ru, 24.03.2025

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА

ОАО «РЖД» не считают вопрос ограничения срока службы грузовых вагонов приоритетным

Для нормальной эксплуатационной работы на сети Российских железных дорог должно быть не больше 900 тыс.-1 млн грузовых вагонов.

Заместитель гендиректора ОАО «РЖД» по вопросам управления перевозочным процессом Михаил Глазков дал большое интервью «Коммерсанту» о ситуации на сети, которая характеризуется растущим парком вагонов и ухудшением эксплуатационной ситуации. Один из вопросов в нем был связан с регулированием срока службы эксплуатируемого парка грузового подвижного состава.

«Приведу несколько важных цифр, характеризующих ситуацию. Выбытие из эксплуатации вагонного парка составляет порядка 25 тыс. вагонов в год. Между тем вагоностроительные заводы продолжают ежегодно выпускать свыше 70 тыс. новых вагонов сверх заявленных и согласованных параметров в 40 тыс. единиц, что осложняет текущую эксплуатационную обстановку на сети и требует совместного поиска решений. При сохраняющихся темпах к концу 2025 г. общее количество вагонов превысит 1,4 млн единиц, причем свыше 105 тыс. вагонов из них – со сроком службы от 17 до 36 лет. Кроме этого,

параллельно с увеличением количества вагонов растет и количество отцепок по текущему содержанию. По всем родам вагонов это более 855 тыс. единиц подвижного состава в год.

Напомню, схожие трудности возникали и раньше. Так, в 2012-2013 гг. для выхода из ситуации было принято решение не продлевать срок службы старых вагонов. В результате из эксплуатации было выведено около 220 тыс. единиц подвижного состава. Тогда это позволило значительно улучшить показатели грузооборота на следующее десятилетие, существенно обновить парк вагонов, дав вагоностроительным компаниям такую возможность.

Поэтому – да, вопрос нормативных эксплуатационных сроков того или иного типа вагонов можно обсуждать. Но приоритетная задача, требующая незамедлительного решения, – это выпуск на сеть вагонов темпами, сбалансированными с объемом перевозок.

Не менее важно решить и вопрос рационального использования вагонов, грамотного планирования перевозок, учитывающего не только интересы грузоотправителя, но и сложившуюся на сети железных дорог обстановку, причины которой я выше уже называл. Ведь когда десятки тысяч порожних вагонов едут навстречу друг другу, занимая дефицитные пропускные мощности самых востребованных грузоотправителем направлений, сложно назвать такую ситуацию эффективным хозяйствованием», – рассказал Михаил Глазков.

Вместе с тем, по его словам, по итогам февраля количество вагонов на сети достигло 1,39 млн единиц.

Корень проблемы состоит в том, что операторы видят выгоду в увеличении вагонного парка для обеспечения стабильного дохода. А гарантированные сверхдоходы привлекают в бизнес новых игроков, которые не знакомы с особенностями железнодорожных перевозок. В такой модели оператору даже выгодно, чтобы вагон медленно перемещался – получается своего рода банковский вклад с ежедневным начислением.

Замглавы ОАО «РЖД» также прокомментировал высказывание одного из операторов, который сравнил вагоны с коробками для посылок, которые накапливаются на складе:

«Если склад не твой и платить за него не надо, то какая разница, сколько посылок туда набить, если эти самые коробки придется все равно наполнять для отправки почты? А какие сложности от этого у склада – это уже чужие хлопоты», – констатировал Глазков.

Именно поэтому ОАО «РЖД» начало договариваться с крупнейшими владельцами грузовых вагонов. Эти договоренности позволяют «эвакуировать» невостребованные пустые вагоны с любой станции, а не только с определенных. Также акцентируется внимание на консолидации порожнего парка вагонов, что помогает уменьшить неэффективные перемещения и

порожний пробег. Первые соглашения уже подписаны, и холдинг намерен продолжать работу в этом направлении.

Источник: rollingstockworld.ru., 20.03.2025

Михаил Бурмистров: «В 2025 году операторы железнодорожных грузоперевозок столкнутся с масштабными вызовами»

В 2024 г. объем железнодорожных перевозок сократился на 3,3% до 1,308 млрд т, следует из обзора INFOline Rail Russia TOP. Авторы исследования также отметили: в IV квартале снижение составило 3,6% до 326,1 млн тонн.

Наиболее существенно просели перевозки строительных материалов – на 9,4% до 208,2 млн т, транспортировка угля упала на 4,7% до 362,7 млн т, руды – на 2,1% до 139,8 млн т, нефтяных грузов – на 1% до 219,2 млн т, черных металлов – на 8,0% до 80,3 млн т. Вместе с тем в рост пошли перевозки удобрений – за год на 9,1% до 85,6 млн т, а также лесных грузов – на 0,1% до 36,5 млн т.

Доля TOP-30 крупнейших операторов по объему грузоперевозок в общем тоннаже уменьшились с 78,7% до 75,3%. Влияние на рынок 30-ти лидеров грузооборота тоже снизилось – на 0,3 п.п. до 83,3%.

Из компаний, входящих в TOP-10, перевозки нарастили только ПГК, «Деметра-холдинг» и НТК, остальные участники рынка снизили свой показатель.

Первая грузовая компания (ПГК) увеличила перевозки на 2,7% до 129,6 млн т благодаря активной работе над сокращением порожнего пробега и маршрутизацией (доля отправительской маршрутизации по порожним отправкам за 2024 г. составила 25%).

Перевозки Национальной транспортной компании (НТК) за 2024 г. выросли на 21% в связи с переходом в управление парка полувагонов «Нефтетранссервиса». Федеральная грузовая компания снизила показатель за тот же период 11,5%, до 101,8 млн т. ФГК сосредоточилась на максимальном удовлетворении потребностей экономики и государства в обеспечении вагонами перевозок стратегических и социально значимых грузов и реализации проектов по разработке нового подвижного состава: доля вагонов в исправном состоянии превысила 98,4%, коэффициент задействования вагонов в оперировании и аренде составил 96%.

В 2025 г. операторы столкнутся с масштабными вызовами, связанными со значительным сокращением задействованного в перевозках парка, уверен генеральный директор «INFOLine-Аналитики» Михаил Бурмистров.

Эксперт отмечает, что в таких условиях, учитывая снижение перевозок на сети, значительно усилится конкуренция за крупнейших грузовладельцев и сервисные контракты. В 2024 г. ряд компаний завершил активную фазу закупок нового подвижного состава, и в 2025 г. мы ожидаем существенно более аккуратных планов закупок, особенно в сегменте типовых полувагонов.

В то же время, полагает аналитик, вырастут закупки фитинговых платформ: сегмент контейнерных перевозок, как и перевозки минеральных удобрений, характеризует динамичный рост грузооборота и погрузки, и крупнейшие контейнерные операторы возвращаются к закупкам нового подвижного состава.

Кроме того, активизируется рынок аренды инновационных полувагонов в связи с переходом с 1 апреля на согласование всех заявок при перевозке по квоте угля на экспорт из Кемеровской области в восточном направлении на инновационный подвижной состав. К тому же 2025 г. будет характеризоваться и продолжением процессов консолидации: в условиях растущей конкуренции и увеличения расходов, связанных с лизингом, ставками по кредитам и ремонтом, ряд средних и малых компаний могут принять решение по продаже бизнеса.

Источник: infoline.spb.ru, 21.03.2025

ОАО «РЖД» запустили сервис доставки грузов морем из Калининграда в Петербург

Калининградская железная дорога (КЖД, филиал ОАО «РЖД») запустила сервис по доставке грузов из Калининграда до Санкт-Петербурга с использованием железнодорожно-паромного сообщения.

Сообщается, что мультимодальный транспортно-логистический продукт по доставке грузов до станции Санкт-Петербург-Финляндский и в обратном направлении заработал на КЖД. Его внедрение обеспечит стабильный грузопоток в/из самого западного региона России, а также позволит оптимально использовать мощности морских железнодорожных паромов по перевозке подвижного состава.

Продукцию и товары, перевозимые автотранспортом, предлагается перегружать в крытые вагоны и далее отправлять с использованием железнодорожно-паромной линии Балтийск – Усть-Луга до станции Санкт-

Петербург-Финляндский, по необходимости с дальнейшим использованием терминально-складской инфраструктуры.

Примерные сроки доставки грузов составят от 10 до 20 дней. Стоимость услуги вариативна и зависит от нескольких факторов, в том числе номенклатуры перевозимых товаров, погрузочно-разгрузочных работ, сроков хранения груза на складе и так далее.

Первые тестовые перевозки стройматериалов и консервной продукции состоялись в конце декабря 2024 г. и подтвердили эффективность такой логистической схемы.

Новый сервис был представлен на заседании регионального координационного совета по вопросам повышения эффективности железнодорожных перевозок, прошедшем с участием представителей органов власти и бизнес-сообщества Калининградской области.

В настоящее время морские перевозки железнодорожных вагонов между Балтийском и Усть-Лугой осуществляют четыре морских парома.

Источник: interfax.ru, 24.03.2025

ОАО «РЖД» ввели скидку на перевозки сжиженных углеводородных газов из Тобольска

ОАО «РЖД» до конца 2025 г. вводят скидку 12,8% к тарифу на перевозки сжиженных углеводородных газов (СУГ) из Тобольска (Тюменская область).

«Правление РЖД приняло решение о предоставлении объемной скидки на перевозку сжиженных углеводородных газов из Тобольска (Тюменская область). Скидка 12,8% будет действовать до конца года на перевозки СУГ в специализированных цистернах на станции целого ряда железных дорог страны и их возврат на станцию Тобольск в порожнем состоянии», – говорится в сообщении.

Указанный понижающий коэффициент действует при перевозке с 1 января по 31 декабря 2025 г. со станции Тобольск энергетических газов, пентановой и изопентановой фракции, ингибированного бутадиена, изобутилена суммарно в объеме не менее 3,38 млн тонн, в том числе не менее 2,9 млн тонн энергетических газов.

ОАО «РЖД» с 2013 г. в определенных случаях имеют право давать скидки к грузовому тарифу в рамках коридора. Ее верхняя граница составляет 50%.

Источник: Iprime.ru, 21.03.2025

ОАО «РЖД» в январе-феврале зафиксировали рост экспортной погрузки металлургического сырья на 9,6%

Погрузка металлургического сырья на экспорт по сети ОАО «РЖД» выросла в январе-феврале 2025 г. по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 9,6%, до 2,5 млн тонн. В том числе было погружено 2,3 млн тонн железной руды (+9% к январю-февралю 2024 г.) и 155,7 тыс. тонн (+18,6%) металлолома.

По данным ОАО «РЖД», экспорт металлургического сырья в восточном направлении составил 1,3 млн тонн (+12,4%), в западном – 656 тыс. тонн (+8%), в южном – 573,2 тыс. тонн (+5,6%).

Наибольшие объемы экспортной погрузки отмечены в Белгородской области (695,3 тыс. тонн), Забайкальском крае (522,8 тыс. тонн) и Еврейской автономной области (426,9 тыс. тонн).

Источник: interfax.ru, 20.03.2025

Экспорт химикатов по сети ОАО «РЖД» вырос на 29%

Погрузка химикатов на экспорт по сети ОАО «РЖД» в январе-феврале 2025 года выросла на 29% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года и составила 887 тыс. тонн. Основной объем – это сера (рост в 1,8 раза), метанол (+17%), серная кислота (+30%),

Большая часть (461 тыс. тонн, рост в 1,6 раза) отправлена через порты: Северо-Запада – 186 тыс. тонн (рост в 2,4 раза), Юга – 144 тыс. тонн (рост в 1,8 раза), Дальнего Востока – 131 тыс. тонн (на уровне прошлого года).

Через погранпереходы на экспорт отправлено 426 тыс. тонн (+7,2%).

Регионами-лидерами по объему погрузки химикатов на экспорт стали: Астраханская область (136,8 тыс. тонн), Тульская область (95,9 тыс. тонн), Самарская область (86,3 тыс. тонн).

Источник: Iprime.ru, 24.03.2025

«РЖД Логистика» и «Танк-контейнерная нефтехимическая компания» договорились об объединении компетенций для развития транспортно-логистических продуктов

АО «РЖД Логистика» и ООО «Танк-контейнерная нефтехимическая компания» (ООО «ТНК») на площадке 29-й Международной выставки

транспортно-логистических услуг TransRussia подписали соглашение о сотрудничестве, в котором обозначили намерение объединить усилия и компетенции для развития перевозок грузов с использованием танк-контейнеров.

Компании сформулировали механизм взаимодействия для эффективной реализации и продвижения нового сервиса, а также подтвердили готовность расширить и перевести на долгосрочную основу двустороннее сотрудничество в целях развития совместных мультимодальных логистических проектов.

Одной из ключевых задач «РЖД Логистики» в рамках сотрудничества станет формирование поездных сервисов. «ТНК», в свою очередь, обеспечит предоставление подвижного состава, в том числе танк-контейнеров.

Как отметил исполняющий обязанности генерального директора АО «РЖД Логистика» Олег Полеев, совместно с «Танк-контейнерной нефтехимической компанией» мы «заложили фундамент» для новых мультимодальных логистических продуктов и перспективного сервиса по перевозке грузов в танк-контейнерах – инновационном подвижном составе, востребованность которого неуклонно растет, в том числе на маршрутах МТК «Север-Юг». Объединение компетенций «РЖД Логистики» и «ТНК» в области перевозок станет гарантией качества совместного сервиса и поможет открыть новые логистические возможности для грузоотправителей.

Источник: rzd-partner.ru, 18.03.2025

«Глобал Портс» ввел в эксплуатацию комплекс перевалки навалочных грузов в Петербурге

«Глобал Портс» (входит в ГК «Дело») ввел в эксплуатацию комплекс перевалки навалочных грузов на терминале «Петролеспорт» (ПЛП) в Большом порту Санкт-Петербург, сообщил гендиректор компании Альберт Лихолет на полях форума TransRussia.

По его словам, инвестпрограмма 2024 г. включала в себя в числе прочих один крупный проект, который мы завершили и к промышленной эксплуатации которого приступили в начале этого года – комплекс навалочных грузов на нашем терминале «Петролеспорт» в Петербурге. Комплекс удачно вписался в инфраструктуру контейнерного терминала ПЛП. Суть проекта в приеме вагонов-минераловозов с перегрузкой продукта в специализированные балк-контейнеры и дальнейшей погрузкой на суда.

Проектная мощность комплекса составляет 2,4 млн тонн. При этом после завершения отладки и нормализации технологических процессов мощность терминала составит 3,2 млн тонн.

Отмечается, что комплекс построен с нуля менее чем за 1,5 года. Комплекс оснащен оборудованием, на 92% произведенным в Российской Федерации.

«Глобал Портс» – ведущий оператор контейнерных терминалов на российском рынке по пропускной способности и контейнерному грузообороту. Компания управляет пятью морскими контейнерными терминалами в Балтийском и Дальневосточном бассейнах, а также тыловым терминалом в Ленинградской области.

Источник: Iprime.ru, 20.03.2025

Fesco ожидает снижения импорта китайских авто еще несколько месяцев

Транспортная группа Fesco ожидает снижения импорта готовых китайских автомобилей в Россию еще несколько месяцев, рассказал вице-президент по линейно-логистическому дивизиону группы Герман Маслов в рамках выставки TransRussia.

«В январе-феврале 2025 г. этот грузопоток снизился, что привело, в том числе к корректировке ставок на рынке. Мы ожидаем, что эта ситуация продлится еще несколько месяцев, но прогнозировать тут довольно сложно», – сказал Маслов, добавив, что изменение этого тренда зависит, прежде всего, от спроса со стороны потребителей в России.

Он отметил, что китайские автомобили в 2023-2024 гг. были драйвером роста контейнерных перевозок. По оценке группы, они заполняли излишнюю вместимость, которая была как на море, так и на сети ОАО «РЖД».

«Многие морские перевозчики 70% вместимости и более загружали продукцией китайского автопрома. Мы в этом плане гораздо более диверсифицированы, в нашем портфеле автопром занимает порядка 10-15%, поэтому мы чувствуем себя комфортно в ситуации сокращения перевозок грузов автомобильной промышленности», – пояснил Маслов.

Пока в Россию ввозятся в основном готовые китайские автомобили, но в течение ближайших лет эта тенденция поменяется, и значимая часть перевозок будет приходиться на детали для крупноузловой сборки, прогнозирует Маслов.

«Ожидаем, что готовые автомобили постепенно будут переходить в перевозку так называемых CKD и SKD (Complete Knock Down и Semi Knock Down – полная и частичная сборка соответственно в зависимости от уровня

локализации). Но пока из Китая возятся в основном готовые машины. Это точно будет меняться, просто в перспективе ближайших лет», – отметил он.

Источник: lprime.ru, 20.03.2025

Образован альянс для продвижения телематики в контейнерных перевозках

Новая организация, получившая название Smart Container Alliance, намерена продвигать стандартизированные технологии интеллектуализации контейнеров с целью отслеживания их местоположения и состояния в реальном времени, оптимизации и повышения качества мультимодальных перевозок. Ее учредителем стал консорциум из технологических компаний Aviem, ORBCOMM, Traxens, Hoopo, Globe Tracker и Nexxiot. Швейцарская Nexxiot оборудовала своими датчиками и телематическими устройствами крупные парки грузовых вагонов европейских железных дорог. Она также активно действует на рынке телематического оборудования для контейнеров.

Штаб-квартира альянса находится в Брюсселе. Организация намерена тесно взаимодействовать с промышленностью, судоходными компаниями, грузоотправителями и грузополучателями, другим участниками мультимодальных перевозок и международными регуляторами, такими как Евросоюз и ВТО.

На железных дорогах Европы стандартизацией технологий мониторинга состояния грузовых вагонов с начала 2010-х годов занималось сообщество TIS в рамках создания интеллектуального грузового поезда, в Северной Америке ту же цель преследует партнерство RailPulse, которое в сентябре 2024 г. открыло доступ к облачной платформе с данными телеметрии грузовых вагонов.

Источник: zdmira.com, 21.03.2025

Первый грузовой маршрут из Пекина в Центральную Азию официально запущен в эксплуатацию

На прошлой неделе международный грузовой поезд, груженный 90 стандартными контейнерами с экспортными товарами, отправился из пекинского района Фаншань в Ташкент, столицу Узбекистана.

Это знаменует собой официальный запуск первого грузового поезда из Пекина в Центральную Азию.

Поезд был организован и эксплуатировался компанией Beijing New Land Port Supply Chain, а компания China Railway Container Transportation (CRCT) предоставляет полный комплекс транспортных услуг. Ожидается, что поезд с товарами из Пекина, Тяньцзиня и провинции Хэбэй прибудет в Ташкент примерно через 10 дней через порт Хоргос в Синьцзяне, преодолев расстояние более 5 тыс. км.

Пекин сотрудничает с Тяньцзинем и провинцией Хэбэй в области эксплуатации грузовых поездов Китай-Европа/Центральная Азия. Данные показывают, что в 2024 г. было совершено более 600 рейсов поезда Китай-Европа/Центральная Азия из Тяньцзиня и 839 рейсов из Шицзячжуана провинции Хэбэй.

Источник: railmarket.com, 24.03.2025 (англ. яз.)

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

Новый туристический маршрут свяжет три уральских региона

Новый железнодорожный туристический маршрут сейчас разрабатывают в России. Он объединит Пермский край, Свердловскую и Тюменскую области.

Как сообщает минтуризм Прикамья, участники XX Международной выставки-форума гостеприимства регионов «Интурмаркет» в Нижнем Новгороде обсудили предложения по созданию новых межрегиональных турпродуктов на 2025 г. Среди предложенных маршрутов – межрегиональный железнодорожный туристический продукт «Пермь – Екатеринбург – Алапаевск – Тобольск– Тюмень». Его частью станут святыне места, которые посещала Великая княгиня Елизавета Фёдоровна.

Создатель национального туристического проекта «Императорский маршрут», председатель Наблюдательного Совета фонда Елисаветинско-Сергиевского просветительского общества Анна Громова обратила внимание на востребованность инициативы.

«300-летняя история России под скипетром императорского дома Романовых включает в себя огромное количество интересных фактов. Это и развитие науки, образования, это прекрасная архитектура наших городов. Это передовые достижения, это женское профессиональное образование», – сказала Анна Громова.

Она дополнила, что регионам-участникам будет оказываться содействие в создании региональных «императорских маршрутов» и их адаптации для лиц с ограниченными возможностями здоровья.

Национальный туристический проект «Императорский маршрут» объединяет 31 регион, где расположены страны объекты, связанные с домом Романовых. Каталог помогает подробно ознакомиться с местами императорской семьи, построить самостоятельный маршрут.

Источник: expert-ural.com, 20.03.2025

Туристический поезд из Владивостока в Северную Корею запустят 8 мая

Пассажирский поезд из Владивостока в северокорейский Расон отправится в первый рейс 8 мая, сообщает правительство Приморского края.

Поездка рассчитана на пять дней и четыре ночи, две из которых туристы проведут в новом комфортном поезде. Во время поездки туристы посетят захоронения советских бойцов, погибших при освобождении Кореи от японской оккупации.

Тестовый рейс поезда состоялся в январе этого года. Кроме того, в прошлом году было восстановлено регулярное железнодорожное сообщение между Хасаном и Туманганом. Возобновилось авиасообщение между Владивостоком и Пхеньяном.

Губернатор Приморья Олег Кожемяко ранее анонсировал запуск пассажирских поездов из Владивостока в северокорейский Расон в июле этого года.

Источник: interfax.ru, 20.03.2025

Более 10 тыс. читателей приняли участие в мероприятиях «Книжного поезда – 2025»

Литературная экспедиция «Книжный поезд – 2025» в рамках фестивального движения «Книжные маяки России» завершилась в Волгограде 19 марта.

Более 10 тыс. читателей посетили мероприятия «Книжного поезда – 2025» по всему пути следования. Свыше 100 тыс. россиян смотрели трансляции фестиваля в его центральном эфире в социальных сетях «Одноклассники» и «ВКонтакте», а также на других площадках. Пассажиры «Книжного поезда» раздали сотни автографов.

В акции приняли участие свыше 50 писателей и поэтов, среди которых Олег Рой, Вера Зощенко, Григорий Григорьев, Сергей Переслегин, Дмитрий Емец, Влад Маленко. В городах, где останавливался поезд, прошли однодневные книжные фестивали.

Проект создан при поддержке Минкультуры России, региональных министерств культуры, Российского книжного союза, ОАО «РЖД», Министерства цифрового развития, связи и массовых коммуникаций РФ.

Источник: tass.ru, 21.03.2025

ОАО «РЖД» предоставили студентам скидку 50% на билет в «Сапсан»

ОАО «РЖД» предоставили студентам скидку 50% на билеты в поезда «Сапсан», которые курсируют между Москвой и Санкт-Петербургом,

С 20 марта по 30 апреля студенты смогут путешествовать на «Сапсане» со скидкой 50%. Акция распространяется на классы обслуживания: базовый, экономический, эконом+ и семейный. Приобрести билет со скидкой можно в кассе дальнего следования не более, чем за 2 ч и не позднее, чем за 5 мин. до отправления поезда.

Для покупки билета студенту нужно предоставить кассиру помимо паспорта оригинал действующего студенческого или аспирантского билета, ординаторское удостоверение, зачетную книжку или справку об очном обучении в высшем учебном заведении.

Источник: Iprime.ru, 20.03.2025

Вокзал Адлера стал лидером СКЖД по пассажиропотоку с начала 2025 года

В январе-феврале этого года с крупнейших вокзалов Северо-Кавказской железной дороги в пригородном и дальнем сообщении отправлено 5,2 млн пассажиров. Этот показатель превысил результаты аналогичного периода прошлого года, когда было обслужено 4,9 млн человек.

Вокзал Адлера возглавил рейтинг крупнейших железнодорожных терминалов магистрали по числу отправленных пассажиров за первые два месяца 2025 г., обслужив 828 тыс. человек.

Второе место в рейтинге занял вокзал Ростов-Главный, услугами которого воспользовались 663 тыс. пассажиров. Замыкает тройку лидеров вокзал Сочи с результатом 594 тыс. отправленных путешественников.

В список крупнейших транспортных узлов СКЖД также вошли: Краснодар-1 (593 тыс. человек), Кисловодск (205 тыс. пассажиров), Пятигорск (204 тыс. путешественников), Ессентуки (192 тыс. туристов), Минеральные Воды (141 тыс. отдыхающих), Туапсе (128 тыс. человек), Новороссийск (112 тыс. туристов), Хоста (90 тыс. граждан) и Лазаревская (75 тыс. путешественников).

Летом 2025 г. планируется открытие новых железнодорожных маршрутов в сообщении с курортами Черного моря в Краснодарском крае. Федеральная пассажирская компания прогнозирует традиционно высокий спрос на поезда в направлении Черноморского побережья в период майских праздников.

Ожидается, что пассажирские железнодорожные перевозки в Сочи в период майских праздников 2025 г. вырастут на четверть по сравнению с обычными днями, сохранив показатели прошлого года. При необходимости ФПК готова увеличить количество вагонов или назначить дополнительные составы.

Источник: kommersant.ru, 20.03.2025

В Петербурге открыт конкурс на разработку облика станции «Лиговский проспект-2»

Архитектурный конкурс на разработку эскизных предложений облика вестибюля станции метро «Лиговский проспект-2», которая будет принимать пассажиров высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ), объявили в Петербурге. Об этом сообщили в городском комитете по градостроительству и архитектуре (КГА).

Новая станция метро будет соединена подземным пешеходным переходом с действующей станцией «Лиговский проспект-1», а также интегрирована с проектируемым вокзалом высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург – Москва.

Главный архитектор города Павел Соколов пояснил, что архитектурно-градостроительный облик самого железнодорожного терминала ранее уже был принципиально одобрен на заседании Градостроительного совета при правительстве Санкт-Петербурга в прошлом году. Тогда же было предложено провести архитектурный конкурс на эскиз фасада административного корпуса, так как речь идет о наземном входе в вестибюль станции метро в центральной исторической локации города.

К участию в конкурсе приглашены градостроители, архитекторы, дизайнеры из Санкт-Петербурга и других регионов России. Конкурсанты

должны иметь высокую профессиональную репутацию и не менее 5 лет опыта работы с историческими территориями центральных районов Санкт-Петербурга.

Источник: tass.ru, 24.03.2025

Железные дороги Германии и авиакомпания Condor усиливают взаимодействие

Железные дороги Германии (DB) и авиакомпания Condor договорились о расширении сотрудничества, благодаря чему пассажирам Condor теперь доступна возможность приобретения в рамках одной операции билетов на самолет и поезд дальнего следования с бесплатным резервированием мест.

Новая услуга охватывает поезда, обращающиеся между международным аэропортом Франкфурта-на-Майне и 29 городами Германии, включая Берлин, Гамбург, Мюнхен, Кёльн и др. Пассажиры могут выбирать маршруты с пересадками и в случае опозданий авиарейсов бесплатно перебронировать билеты на поезда. Аналогичная услуга доступна для пассажиров из Дрездена, вылетающих в Дубай из международного аэропорта Берлин-Бранденбург.

Крупнейший в стране международный аэропорт Франкфурта-на-Майне является основным хабом авиакомпании Condor, выполняющей регулярные и чартерные перевозки между Германией, семью другими европейскими странами, городами Северной Америки, Африки и Азии.

Подобные соглашения заключены между DB и рядом других авиакомпаний, включая Lufthansa

Источник: zdmira.com, 20.03.2025

Сезонный поезд свяжет Австрию с Адриатическим побережьем Италии

Федеральные железные дороги Австрии (ÖBB) введут в обращение сезонный трансграничный поезд Railjet, который соединит Австрию с рядом приморских городов соседней Италии. С 17 апреля по 6 октября 2025 г. этот поезд будет курсировать один раз в сутки по маршруту Мюнхен (Германия) – Инсбрук (Австрия) – Анкона (Италия) и обратно, совершая промежуточные остановки в итальянских курортных городах Римини, Риччоне, Габичче, Пезаро и Сенигаллия.

Время в пути от Инсбрука до Анконы составит 7 ч 46 мин., минимальная стоимость проезда – 34,6 евро.

Билеты можно забронировать на онлайн-платформе ÖBB Ticketshop и в приложении ÖBB, а также приобрести в кассах на станциях.

По информации ÖBB, поездки не будут выполняться в период с 11 по 18 августа 2025 г., когда в Италии запланированы ремонтные работы на железнодорожной инфраструктуре.

На маршруте задействуют поезда Railjet нового поколения постройки компании Siemens Mobility, поставка которых началась в 2024 г. Первые поезда, отвечающие современным требованиям доступности и комфорта, уже курсируют между Мюнхеном, Инсбруком и Болоньей.

Источник: zdmira.com, 19.03.2025

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Барьеры и меры по упрощению посадки и высадки пассажиров в поезда на пассажирских платформах (Германия)

Пунктуальность железнодорожных перевозок зависит от различных факторов. Одним из них является поведение пассажиров на платформе. Если пассажиры распределены на платформе неравномерно, то не все двери поезда могут быть использованы, и посадка займет больше времени. К более длительной стоянке поезда на станции может привести возникновение конфликтов при посадке и высадке. Также увеличить время посадки/высадки пассажиров могут маломобильные пассажиры. Пассажиры, выходящие из поезда и не знающие станции, также могут повлиять на маршруты других пассажиров, пытающихся сесть в поезд или пересесть на другой.

Предоставление информации для пассажиров на платформе может помочь свести подобные ситуации к минимуму. Для оценки поведения пассажиров на платформе и выявления возможных проблем или отправных точек для информирования пассажиров были проведены наблюдения на нескольких станциях.

В статье приводятся результаты наблюдений, проведенных на избранных семи железнодорожных вокзалах в Германии. Предлагаются подходы к управлению пассажиропотоками. Результаты показывают, что как структурные изменения платформ (стратегически расположенные скамейки и понятные обозначения на уровне глаз), так и дополнительная информация для пассажиров (например, по мобильному телефону о занятости отдельных вагонов, задержках, станциях назначения, строительных работах и непредвиденных событиях) имеют потенциал для поддержки пассажиров и

управления пассажиропотоками. Это, в свою очередь, может оказать положительное влияние на экономическую эффективность эксплуатационной работы.

Источник: Eisenbahntechnische Rundschau. - 2025. - № 3. - S. 14-18 (нем. яз.)

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Более 23 млрд рублей было направлено на модернизацию и техническое перевооружение Коломенского завода с 2018 года

В ходе выполнения мероприятий инвестпроекта:

- установлено более 200 единиц современного высокотехнологичного металлообрабатывающего оборудования;
- созданы новые участки производства блоков цилиндров и топливной аппаратуры;
- организована поточная линия сборки серийных двигателей;
- построен новый цех приемо-сдаточных испытаний;
- обновлен парк грузоподъемного оборудования;
- внедрены энергосберегающие технологии на объектах энергетического комплекса;
- освоены новые направления деятельности – ремонт тепловозов и дизелей;
- построен Инжиниринговый центр двигателестроения ТМХ;
- созданы новые модификации двигателей.

Реализация инвестиционной программы продолжается. До 2027 года будет:

- внедрено около 170 единиц современного высокотехнологичного оборудования;
- организовано 13 новых производственных участков;
- построен гальванический цех;
- произведена модернизация испытательных стендов;
- проведен необходимый ремонт в производственных и административно-бытовых помещениях в рамках новой культуры производства;
- созданы новые модификации двигателей.

Источник: techzd.ru, 21.03.2025

«Объединенная вагонная компания» (ОВК) готовит к выводу на рынок новый зерновоз 19-9592

Сертификация вагона с осевой нагрузкой 25 тс запланирована в первом полугодии 2025 года. «Завершена разработка и проведены приемочные испытания зерновоза модели 19-9592», – указал вагоностроитель в выпуске корпоративного журнала «Время ОВК» (рис. 1).



Рис. 1. Зерновоз 19-9592

ОВК заявляет, что четырехосный хоппер будет иметь объем кузова в 127 м³ и грузоподъемность 76,2 т. При относительном сохранении грузоподъемности на уровне другой серийной модели ОВК – зерновоза 19-9549 (76 т, в серии с 2015 года), кузов у нового хопера будет на 7 м³ больше (у 19-9549 – 120 м³).

Как сообщает ОВК, объем кузова удалось увеличить за счет оптимизации конструкции вагона. Ранее вагоностроитель указывал, что оптимизировал конструкцию полувагона модели 12-6744 за счет применения холодноформированного сплава Powerform 420 от «Северстали» в сварных конструкциях. Так, это позволило повысить грузоподъемность полувагона на 2 т.

Источник: t.me, 24.03.2025

На смену магистральному электровозу 2ЭС5С спроектируют локомотив 2ЭС9

Всего выпущено 4 двухсекционных 2ЭС5С и 2 трехсекционных 3ЭС5С.

Локомотивы 2ЭС5С и 3ЭС5С «Атаман», которые планировались на смену 2ЭС5, изначально проектировались с высокой долей комплектующих российского производства. В частности, тяговые двигатели изготавливал «НЭВЗ-Электротех», тяговые преобразователи – «Горизонт» и НПП «Дальняя связь», компрессорную установку – «ПК НЭВЗ».

В то же время тяговый трансформатор поставлял завод «Сиенс Энергетика Трансформаторы» в Воронеже.

Как проинформировали в ТМХ, по данной серии электровоза импортозамещение не проводилось. На момент изготовления локомотивов проблем с поставкой комплектующих не возникало, поскольку контрактация была произведена ранее.

При необходимости точечного подбора аналогов примененных изделий это проводилось в рабочем порядке с учетом имеющегося опыта по электровозу ЭП20, уточнили в компании.

Сегодня на замену данных локомотивов ТМХ проектирует 2ЭС9.

Источник: rzd-partner.ru, 25.03.2025

Прошли испытания первого пассажирского тепловоза ТЭП70БС для дизель-поезда ДП2Д

В Коломне на линии Голутвин – Озеры испытали первый пассажирский тепловоз ТЭП70БС для дизель-поезда ДП2Д, который будет работать по системе push-pull, сообщил Коломенский завод.

Испытатели проверили изменённый алгоритм электродинамического торможения. Сейчас тепловоз готовят к передаче на Демиховский машиностроительный завод, для следующего этапа испытаний и сборки дизель-поезда ДП2Д.

Дизель-поезд ДП2Д будет состоять из соединенных между собой тепловоза ТЭП70БС и модифицированных немоторных вагонов электропоезда ЭП2ДМ.

Новый поезд будет иметь конструкционную скорость 120 км/ч и включать от 2 до 6 вагонов. пока он производится в единственном экземпляре.

Источник: colotna.ru, 25.03.2025

ФГК впервые капитально отремонтировала инновационные полувагоны

В I квартале 2025 года впервые на сети РЖД произведен капитальный ремонт полувагонов увеличенной грузоподъемности модели 12-196-01 собственности АО «ФГК». Об этом сообщила пресс-служба ФГК.

В 2025 году потребуются капитальный ремонт 120 единиц таких полувагонов постройки 2008 года, находящихся в парке ФГК. Всего в собственности компании около 16 тысяч полувагонов увеличенной

грузоподъемности, три тысячи из которых – модели 12-196-01. Им требуется капитальный ремонт после 18 лет эксплуатации.

Полувагон 12-196-01 разработан инженерами Уральского конструкторского бюро вагоностроения и произведен АО «НПК «Уралвагонзавод». Он имеет увеличенную грузоподъемность до 75 тонн. Документация на ремонт полувагонов 12-196-01 была разработана Ростехом в прошлом году.

Источник: railfgk.ru, 24.03.2025

На Экспериментальном кольце ВНИИЖТ в Щербинке ТМХ проводит испытания электропоезда переменного тока ЭПЗД с новыми тяговыми электродвигателями

Подвижной состав производит Демиховский машиностроительный завод (входит в состав ТМХ). Электропоезд ЭПЗД – полностью российская разработка. Салоны оборудованы эргономичными сидениями с USB-разъёмами для зарядки мобильных устройств. ЭПЗД приспособлен для выхода на низкие платформы, вход в состав облегчают дополнительные выдвижные подножки. В головных вагонах создана безбарьерная среда для людей с инвалидностью, информационные таблички дублированы шрифтом Брайля.

ДМЗ внедряет в конструкцию электропоезда тяговые электродвигатели новой компании-производителя из Татарстана – АО ПТФК «Завод транспортного электрооборудования». Оборудование конструктивно не отличается от того, которое сейчас применяется в конструкции поезда, и станет ему возможной альтернативой. ЭПЗД №0127, на котором установлены четыре двигателя нового образца, направлен на сертификационные испытания на территории Всероссийского научно-исследовательского института железнодорожного транспорта.

Подвижной состав будет испытываться в движении более 60 часов. В это время специалисты проверят работоспособность двигателей в разных режимах, электромагнитную совместимость, а также проведут тепловые испытания двигателей. По результатам испытаний тяговые электродвигатели можно будет применять при серийном производстве ЭПЗД.

Источник: news.tek.fm, 22.03.2025

Грузовое вагоностроение: лидеры-2024 и прогнозы на 2025 год

В своем докладе на конференции Maxconference о рынке подвижного состава также представил прогнозы на текущий год и интегрального рейтинга RSA вагоностроителей по итогам 2024 года.

Лидеры сохранили свои места:

1. РМ Рейл лидирует благодаря высокому уровню диверсификации производства. По оценкам RSA, компания существенно нарастила выпуск (более 12,6 тыс. ед. в 2024);

2. ОВК является лидером по объему производства вагонов (более 19,5 тыс. ед.), но имеет невысокий уровень диверсификации: 89% в выпуске – это полувагоны и зерновозы;

3. Алтайвагон сохранил «бронзу», выпустив более 10 тыс. вагонов. У него традиционное 1-е место в сегменте крытых вагонов, а также 3-е – по полувагонам и нефтебензиновым цистернам.

В 2025 году ожидаем сокращение производства по базовому сценарию на 25% до 55,4 тыс. вагонов. Тенденция спада наметилась в конце 2024 года.

Источник: t.me, 20.03.2025

Активатор трения подтвердил эффективность в подконтрольной эксплуатации

Завершена подконтрольная эксплуатация локомотивов, оборудованных устройствами для нанесения активатора трения, повышающего коэффициент сцепления в паре «колесо-рельс» до 15%. Эффективность устройств подтверждена утвержденными в ОАО «РЖД» отчетом и технико-экономическим обоснованием. До конца 2025 года планируется выпустить первую партию усовершенствованных активаторов трения. Об этом сообщила пресс-служба Петербургского государственного университета путей сообщения (ПГУПС). Опытные образцы устройства для нанесения активатора на поверхность катания колеса электровоза разработало и изготовило ОАО «РЖД». Этими устройствами были оборудованы сначала один, а потом еще 10 электровозов ЗЭС5К совместно с ТМХ на Новочеркасском электровагоностроительном заводе. С 2022 по 2024 год проведена подконтрольная эксплуатация этих локомотивов, усовершенствовано программное обеспечение их микропроцессорных систем управления.

Активатор трения, разработанный ПГУПС совместно с Ростовским государственным университетом путей сообщения (РГУПС) на замену песка для увеличения коэффициента сцепления колес локомотива с рельсами,

призван сократить затраты на замену и внеплановое техническое обслуживание колёс, строительство инфраструктуры для подготовки кварцевого песка и экипировки локомотивов, а также увеличения срока службы рельсов.

«Мы предложили использовать активатор трения на основе термореактивных смол в совокупности с устройствами смазывания гребней колесных пар локомотивов УСГЛ. Это позволяет не только повысить коэффициент сцепления, но и отказаться от использования кварцевого песка и увеличить ресурс их колесных пар», – пояснил ректор ПГУПС Олег Валинский, предложивший использовать активатор трения в своей кандидатской диссертации. Наносит активатор трения на поверхность колес специальная дополнительная колодка, над совершенствованием состава и конструкции которой идет работа в настоящее время. На сегодня завершён очередной этап разработки усовершенствованной колодки, которая совмещает в себе активатор трения и антифрикционный материал, позволяющий уменьшить износ гребней и повысить ресурс колесных пар локомотивов.

Исследование проводится по заказу Дирекции тяги ОАО «РЖД» совместно с учеными РГУПС в рамках государственной программы стратегического академического лидерства «Приоритет-2030».

Источник: techzd.ru, 20.03.2025

DB Cargo UK и DB Cargo Polska модернизируют вагоны для Tata Steel (Великобритания)

Британская DB Cargo UK и компания DB Cargo Polska модернизируют 60 вагонов ВАА для Tata Steel.

Обновленные вагоны, которые смогут перевозить стальные слябы и/или рулоны, необходимы для поддержки проекта Tata Steel стоимостью 1,25 млрд ф. ст. по переходу Великобритании от традиционного производства чугуна и стали к использованию более чистых и экологичных технологий производства электродуговых печей.

В настоящее время DB Polska производит новые 40-футовые рамы для вагонов по перевозки стальных рулонов на своем современном машиностроительном заводе в Рыбнике. Рамы затем отправляются в Великобританию для окончательной подгонки, сборки и тестирования на заводе DB Cargo UK по техническому обслуживанию вагонов в Стоке (рис. 2).

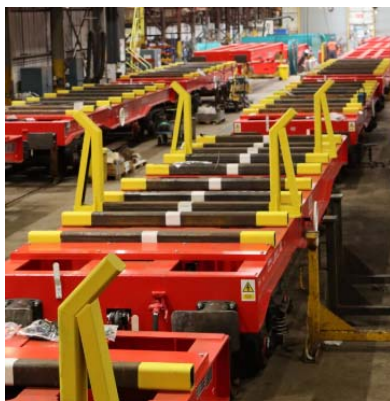


Рис. 2. Производство вагонов-платформ для перевозки стальных рулонов

Первый вагон уже готов и поступит в эксплуатацию в феврале 2025 г.

Инвестиции компании в размере 1,25 млрд ф. ст. в современное производство стали в электродуговых печах и модернизацию завода в Порт-Талботе в Уэльсе преобразят отрасль и станут основой производственного сектора на десятилетия вперед.

После закрытия и вывода из эксплуатации своих традиционных предприятий по производству чугуна и стали Tata Steel в настоящее время импортирует стальные слябы и рулоны, которые будут обрабатываться для клиентов на существующих линиях прокатки, нанесения покрытий или производства труб.

Новые вагоны будут перевозить сляб из местных портов в Порт-Талбот и могут быть переоборудованы для перевозки сырья для новой электродуговой печи, когда начнется ее производство.

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

Alstom доставила в Бельгию первый мультисистемный электровоз Traxx на 200 км/ч

Произведенный на заводе в немецком Касселе локомотив серии 17 прибыл в депо национального перевозчика SNCB в Схарбеке (рис. 3). Теперь ему предстоит пройти испытания перед планируемым запуском в конце этого года.



Рис. 3. Электровоз Traxx серии 17

Это первый электровоз платформы Traxx, предназначенный для эксплуатации с такой скоростью: ранее она ограничивалась в 160 км/ч. Четырехосный (формула 2о-2о) локомотив мощностью 5,6 МВт может курсировать на линиях переменного тока (15 кВ и 25 кВ) и постоянного тока (1,5 кВ и 3 кВ), что позволит ему работать в Бельгии, Нидерландах, Люксембурге и Германии.

Контракт на поставку до 50 электровозов Traxx MS3 был заключен в феврале 2022 года. Его твердая часть стоимостью 120 млн евро включает поставку 24 локомотивов. Ранее SNCB не приобретала машины данной платформы, а только брала их в аренду.

Источник: t.me, 21.03.2025

Alstom поставила 500-й электровоз для железных дорог Индии

Компания Alstom поставила для железных дорог Индии (IR) 500-й электровоз с завода в Мадхепуре (штат Бихар). В 2015 г. Министерство железных дорог Индии и Alstom подписали контракт стоимостью 3,5 млрд евро, который предусматривал поставку 800 двухсекционных электровозов Prima T8 (WAG-12B по классификации IR) мощностью 12 тыс. л. с. (около 9 МВт) и их обслуживание в течение 11 лет (рис. 4). Первый локомотив поступил в эксплуатацию в мае 2020 г., а весной 2023 г. IR получили уже 300-й электровоз этой серии.



Рис. 4. Электровоз Prima T8

Электропоезда WAG-12В рассчитаны на вождение грузовых поездов массой до 6000 т со скоростью до 120 км/ч. Завод в Мадхепуре способен выпускать 120 локомотивов в год. Степень локализации производства постепенно росла и в настоящее время приблизилась к 90%.

В конструкции электропоезда реализованы передовые технические решения. Преобразователи на транзисторах IGBT обеспечивают эффективный разгон поезда, уменьшение тепловых потерь и снижение уровня шума. Применение рекуперативного торможения способствует повышению энергетической эффективности и сокращению эксплуатационных расходов.

Источник: zdmira.com, 25.03.2025

Deutsche Bahn выставила на продажу все свои поезда ICE 3М

Deutsche Bahn (DB) выставила на продажу все 14 высокоскоростных поездов ICE 3М (класс 406), эксплуатирующихся компанией в Германии. Информация об их стоимости не разглашается. С апреля выводимые из эксплуатации поезда начнут заменять на новые, класса 408 (ICE 3neo).

В декабре этого года ICE 3neo также должны выйти на трансграничный маршрут Берлин – Амстердам. Изначально для этого маршрута были заказаны высокоскоростные поезда ICE L производства Talgo, но из-за задержек поставок от испанского производителя, было принято решение сменить поставщика на национального.

Электропоезда класса 406 (ICE 3М) представляют собой мультисистемную модификацию класса 403 (ICE 3), разработанную консорциумом Bombardier и Siemens по заказу DB для эксплуатации на трансграничных маршрутах. Их максимальная эксплуатационная скорость – 320 км/ч. В 1997-2001 годы было произведено 17 поездов ICE 3М для DB и голландского оператора Nederlandse Spoorwegen. На базе этой модели Siemens разработал семейство электропоездов Velaro, поставлявшиеся на экспорт, в том числе в Россию, в модификации Velaro Rus (Сапсан).

До 2024 года выставленные на продажу поезда использовались для трансграничных перевозок между Нидерландами, Германией, Бельгией и Францией. Однако из-за износа электротехнического оборудования все они были заменены поездами классов 407/408 и переоборудованы для внутренних перевозок по Германии.

Источник: t.me, 19.03.2025

Словакия планирует крупнейшее обновление пассажирского подвижного состава

Национальный перевозчик Словакии ŽSSK в рамках двух конкурсных процедур планирует закупить до 36 аккумуляторных электропоездов для использования на частично электрифицированных линиях, а также до 15 мультисистемных электропоездов.

Первый тендер на поставку 16 аккумуляторных электропоездов на сумму 136 млн евро с опционом ещё на 20 призван заменить дизельные поезда на частично электрифицированных линиях. Условия конкурса включают 8-летнюю гарантию на аккумуляторы.

По условиям второго конкурса, поставщик должен передать ŽSSK восемь и гарантировать возможность приобрести ещё семь новых мультисистемных электропоездов. Их максимальная рабочая скорость должна быть не менее 200 км/ч, пассажировместимость – от 550 мест, из которых минимум 75 должны относиться к первому классу.

Электропоезда должны быть совместимы с сетями постоянного тока напряжением 3 кВ и переменного тока напряжением 15 и 25 кВ, а также с Европейской системой управления движением поездов (ETCS). Стоимость закупки вместе с опционом, комплектующими и 10-летним обслуживанием оценивается в 645 млн евро. Основное финансирование обеспечено Евросоюзом.

Источник: techzd.ru, 21.03.2025

Словения приобретет 30 локомотивов Traxx Universal

SŽ Tovorni Promet, дочерняя компания Словенских железных дорог, подписала контракт стоимостью более 150 млн евро с Alstom на покупку 30 четырехосных многосистемных электровозов Traxx Universal. Поставка локомотивов начнется в начале 2027 года (рис. 5).



Рис. 5. Многосистемный электровоз Traxx Universal

Локомотивы предназначены для работы на линиях, электрифицированных при напряжении 25 кВ переменного тока, 15 кВ 16,7 Гц и 3 кВ постоянного тока, что позволит им перевозить грузовые составы в Словении, Германии, Австрии, Чехии, Словакии, Венгрии, Хорватии и Сербии.

Мощность локомотивов – 6,4 мВт, максимальная скорость – 120 км/ч. Они будут оснащены бортовой системой ERTMS Onvia Cab компании Alstom.

Общее число произведенных локомотивов семейства Alstom Traxx превышает 2,7 тысячи единиц по состоянию на июнь 2024 года. Из-за разных систем электрификации по напряжению и роду тока в странах Европы наибольшей популярностью в последние годы пользуются мультисистемные локомотивы Traxx Universal, которых уже заказано и выпущено более 500 единиц. Наиболее крупные заказы таких локомотивов – рамочное соглашение между Alstom и Akiem на поставку 100 локомотивов в 2023 году и соглашение Alstom с итальянским перевозчиком Polo Logistica FS на поставку 70 электровозов, подписанное в 2024 году, которое включает опцион на поставку еще 30 единиц.

Источник: techzd.ru, 24.03.2025

Швейцарский оператор Aargau Verkehr получил первый электропоезд Saphir II колеи 1000 мм

Первый двухвагонный электропоезд ABe 4/8 Saphir II колеи 1000 мм прибыл в депо, расположенное в швейцарской коммуне Шёфтланд (кантон Аргау) (рис. 6). Пять таких поездов были заказаны в 2023 г. в рамках опциона к заключенному в 2016 г. с компанией Stadler Rail контракту на поставку пяти трехвагонных поездов ABe 4/8 Saphir I длиной 60 м со 113 местами для сидения.



Рис. 6. Двухвагонный электропоезд ABe 4/8 Saphir II колеи 1000 мм

Новый подвижной состав заменит поезда серии Вe 4/4 на линиях Wynental (22 км) и Suhrental (10 км). Все поезда введут в обращение в декабре 2025 г. с началом действия нового расписания движения.

Рассчитанный на максимальную скорость движения 80 км/ч низкопольный электропоезд АВе 4/8 Saphir II имеет ширину 2,65 м и длину 40 м и на 20 м короче трехвагонных поездов серии Saphir I. Возможно формирование поездов длиной 80 м (из двух серии Saphir II) или 100 м (Saphir II и Saphir I). Электропоезд АВе 4/8 Saphir II оснащен системами кондиционирования, информирования пассажиров и видеонаблюдения. В салонах имеются места первого и второго класса при общей вместимости 253 чел., в том числе 85 пассажиров могут ехать сидя. Предусмотрены две многофункциональные зоны для размещения детских колясок, инвалидных кресел, багажа или велосипедов.

Источник: zdmira.com, 24.03.2025

MAPNA Group поставит 80 локомотивов иранским компаниям

Иранский производитель MAPNA Group завершил поставку 50 грузовых локомотивов MAP24, мощностью 3000 л.с., для иранской Mobarakeh Steel (рис. 7). На сегодняшний день MAPNA также выполняет заказ Chadormalou Mining на выпуск еще 30 локомотивов.



Рис. 7. Локомотив MAP24

По словам генерального директора MAPNA Group Мохаммада Аулии, годовая мощность предприятия – 50 локомотивов. Он также сообщил, что компания ведет переговоры с Mobarakeh Steel о дальнейшем производстве локомотивов для реализации стратегии по увеличению доли железнодорожных перевозок.

MAPNA также ведет переговоры о потенциальном экспорте вагонов в страны СНГ. В ноябре прошлого года было объявлено о достижении соглашения между Ираном и странами СНГ о поставке 200 грузовых вагонов.

Источник: techzd.ru, 25.03.2025

Американская OmniTRAX ввела в коммерческую эксплуатацию аккумуляторный маневровый локомотив

Модернизированный компанией AMPS Traction в 2023 году четырехосный локомотив начал работать в штате Огайо (рис. 8). Его зарядка выполняется ночью и занимает 8 часов.



Рис. 8. Локомотив GP9

Модернизация локомотива GP9 (выпускались местной EMD в 1950-х годах) была выполнена по заказу транспортной компании OmniTRAX. В рамках проведенных работ тепловоз получил литий-никель-марганец-кобальт-оксидные батареи емкостью 1,4 МВт*ч. Заявляется, что это обеспечивает мощность 1,2 МВт и запас хода в 12 ч. Запатентованная система поглощения импульсов с пружинами защищает аккумуляторы от ударов, возникающих во время переключения сцепки.

Кроме того, локомотив был оснащен новыми тяговыми двигателями переменного тока с жидкостным охлаждением и системой точного регулирования тяги. Сила тяги при трогании заявляется в 355 кН. Модернизация обошлась в 2,5 млн долл., из них 1,9 млн долл. было выделено Агентством по охране окружающей среды штата Огайо.

Источник: t.me, 24.03.2025

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Власти Чехии обещают принять меры после сбоя в работе ETCS

Чешское правительство оптимизирует процессы диагностики Европейской системы управления движением поездов (ETCS) после сбоя в ее работе, приведшего к массовым задержкам на железных дорогах Чехии. Об этом сообщил министр транспорта Чехии Мартин Купка после переговоров с представителями немецко-австрийской Kontron, поставлявшей оборудование для беспроводной сети связи GSM-R при развёртывании в стране ETCS.

Отключение ETCS в Чехии произошло вследствие ошибки в работе GSM-R, являющейся подсистемой ETCS. По словам министра транспорта, сбой привёл к задержкам в движении поездов продолжительностью от 45 до 120 минут, а также временному снижению их максимальной скорости до 100 км/ч. Работа ETCS была полностью восстановлена через пять с половиной часов, что соответствует обязательствам по гарантийным срокам со стороны поставщиков оборудования.

По словам главы национального инфраструктурного оператора SŽDC Иржи Свободы, спасти ситуацию позволило резервное использование старой системы сигнализации, решение о дальнейшей судьбе которой будет принято в 2027 году.

Комплекс единых стандартов в системах сигнализации, централизации и блокировки ETCS с 2004 года обязателен для всех новых линий в странах Евросоюза. Второй уровень системы отличается непрерывным обменом информацией между подвижным составом и управляющим центром, в ходе которого центр автоматически получает данные о местоположении поезда, а машинист – о блокировке участка пути.

Источник: techzd.ru, 19.03.2025

Новый поезд Wig Wag выходит на маршрут

11 марта регулярный поезд 1-й линии под номером 12 вышел на маршрут с новой системой безопасности, призванной повысить видимость поезда и безопасность пассажиров на наземных участках легкорельсовой сети Sound Transit (транспортное агентство Сиэтла, штат Вашингтон – ред.).

Этот поезд получил название Wig Wag и был оснащен технологией, уже применяемой на локомотивах Sounder, а также в системах легкорельсового транспорта по всей стране. Программа внедрена в рамках инициативы по повышению безопасности пассажиров, пешеходов и водителей при взаимодействии с поездами в Рейнир-Вэлли.

Как работает Wig Wag?

Система Wig Wag включает мигающие огни, которые синхронизируются со звуковым оповещением поезда. Они начинают мигать при активации машинистом, дополняя звуковое предупреждение колоколов и гудков. Это улучшает видимость поезда и повышает уровень безопасности на потенциально опасных участках.

Почему Wig Wag?

Название «Wig Wag» имеет интересное происхождение: оно отсылает к старинным железнодорожным сигналам на переездах, которые качались из стороны в сторону, предупреждая о приближении поезда. Такое движение напоминало виляние хвоста у собаки, откуда и пошло название Wig Wag.

Тестирование системы

Перед вводом в эксплуатацию Wig Wag прошел обширное тестирование:

– Модификация системы управления: огни аналогичны стандартным фонарям на поездах Link light rail, но потребовалась модернизация системы управления и проводки для совместной работы со звуковым оповещением.

– Испытания в реальных условиях: тестовые поезда курсировали по 1-й линии, а наблюдатели фиксировали реакцию пассажиров и автомобилистов на новые сигналы как с платформ, так и в движущихся автомобилях.

– Заключительное испытание: в понедельник был проведен последний тест, в ходе которого четырехвагонный состав, оснащенный системой Wig Wag, четырежды проехал по маршруту через Рейнир-Вэлли.

Перспективы внедрения

Пилотный проект Sound Transit направлен на оценку эффективности системы Wig Wag на легкорельсовых поездах (LRV). Подобный проект уже был успешно реализован Twin Cities Metro Transit, который после испытаний переоборудовал всю свою сеть с применением этой технологии.

В ходе тестового периода специалисты Sound Transit и King County Metro будут анализировать эффективность Wig Wag, чтобы определить будущее программы.

Источник: soundtransit.org, 20.03.2025

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

Порт Лавна подключился к решению проблемы с выплатой зарплат работникам подрядчика

Морской торговый порт (МТП) Лавна вовремя переводил платежи подрядной организации и считает недопустимой ситуацию с задержкой зарплаты работникам, подключился к решению проблемы и обратился в прокуратуру, сообщили в компании.

Ранее Северо-Западная транспортная прокуратура сообщила, что организовала проверку соблюдения трудовых прав сотрудников подрядной организации, задействованной при строительстве порта Лавна в Мурманской

области и имеющей долги по зарплате. Размер задолженности и название компании-подрядчика не уточнялось. По данным регионального Telegram-канала «Мурманск сейчас», речь шла о компании «АМР-Спецтехника», якобы не выплатившей работникам зарплату за февраль.

«ООО «МТП «Лавна» считает абсолютно неприемлемым, когда подрядная организация «АМР-Спецтехника», вовремя получая платежи от заказчика, задерживает зарплату своим работникам. Мы незамедлительно подключились к решению вопроса с тем, чтобы выплата была произведена в кратчайшие сроки, и подобных задержек не возникало впредь», – сообщили в портовой компании.

Там добавили, что компания уже обратилась в прокуратуру Мурманской области.

В компании отметили, что по каждому конкретному человеку держится на контроле немедленная выплата зарплаты.

«Сегодня уже отправлено порядка 40 платежей. Люди подтвердили, что они получили требуемые суммы. Работникам, желающим работать в порту Лавна, сделано предложение продолжить работу напрямую в ООО «МТП «Лавна», – отметили в порту.

Полный запуск порта Лавна в Мурманской области планируется в 2025 г. Это один из якорных проектов Мурманского транспортного узла. Правительство России в декабре 2022 г. распорядилось направить в 2022-2024 гг. на строительство железной дороги к порту Лавна 37,7 млрд рублей. Проектная мощность терминала – 18 млн тонн в год.

Источник: Iprime.ru, 20.03.2025

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Smart Wagon: революция в цифровом отслеживании вагонов

Концепция Smart Wagon® использует новейшую технологию беспроводных датчиков для мониторинга состояния грузовых вагонов. Благодаря уникальному сочетанию GPS-навигаторов и датчиков Bluetooth® железнодорожные компании могут в режиме реального времени отслеживать не только местоположение, но и состояние вагонов, уровень загрузки и износ таких компонентов, как подшипники и тормоза, которые являются ключевыми факторами безопасности.

Больше никаких трудоемких ручных проверок

Традиционные системы отслеживания железнодорожных перевозок долгое время полагались на ручные проверки и неэффективные способы контроля состояния вагонов. Smart Wagon® – это цифровое и полностью беспроводное решение, которое позволяет железнодорожным компаниям немедленно реагировать на потенциальные риски и минимизировать риск аварий или задержек. Кроме того, это решение выводит предиктивное обслуживание на новый уровень. Благодаря детальному мониторингу в режиме реального времени операторы могут минимизировать эксплуатационные расходы, повысить безопасность и эффективность перевозок.

Беспроводная технология, устойчивая к экстремальным условиям

В чем ключ к успеху этой концепции? Это прочные датчики Bluetooth®, способные выдерживать большие колебания температуры, вибрации и механические нагрузки. Они разработаны для обеспечения долгосрочных надежных измерений, не требующих обслуживания, с экстремальным сроком службы батареи более 10 лет.

Контроль всех данных в одном месте

Данные передаются в приложение Positrex, где наглядно отображается положение транспортных средств и их состояние, пройденные маршруты, записи о техническом обслуживании, уведомления о возможных неисправностях и результаты в виде различных статистических данных. Все это можно проанализировать и использовать для оптимизации работы. Таким образом Positrex помогает более чем 100 железнодорожным компаниям.

Модульная система, адаптированная к требованиям заказчика

Каждый железнодорожный оператор или владелец грузового вагона предъявляет особые требования к мониторингу различных параметров. Именно поэтому Smart Wagon® допускает полностью модульную конфигурацию – клиент может выбрать именно те датчики, которые ему нужны. От обнаружения вибрации, износа спущенного колеса, подшипника или тормоза, состояния загрузки вагона до температуры и влажности в грузовом отсеке. Кастомизация – адаптация к требованиям заказчика – является основным направлением.

«Мы видим огромный потенциал Smart Wagon® в Европе, поскольку он помогает железнодорожным компаниям оптимизировать работу, повысить эффективность и сократить незапланированные простои вагонов. Нашей целью было создать систему, которая была бы не только надежной и прочной, но и простой для внедрения в повседневную работу. Развертывание системы нашими партнерами подтверждает, что нам это удалось», – говорит Михал Фальта, основатель и руководитель отдела разработки компании LEVEL Systems.

Проверено на практике: внедрение дает отличные результаты. На этот год запланировано производство 5 тыс. рельсовых датчиков.

Интенсивная разработка этого решения ведется с 2021 года. На сегодняшний день уже завершена разработка шести типов датчиков, еще пять находятся в разработке и должны быть завершены к 2026 году. Сейчас производство датчиков идет полным ходом. Железнодорожные компании с энтузиазмом принимают концепцию Smart Wagon®, что только подтверждает ее вклад в модернизацию железнодорожного сектора.

Источник: railmarket.com, 26.03.2025

ОАО «РЖД» готово участвовать в развитии НЦТЛП «ГосЛог»

ОАО «РЖД» готовы делиться опытом и своими наработками для создания Национальной цифровой транспортно-логистической платформы «Государственная Логистика» (НЦТЛП «ГосЛог»).

«ГосЛог» должна стать полезным инструментом для участников транспортного рынка и способствовать оптимизации расходов на всей логистической цепочке. Об этом заявил заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Е. И. Чаркин на площадке дискуссионной сессии «ГИС ЭПД и «ГосЛог»: Цифровая трансформация транспортной отрасли» в рамках 29-й Международной конференции для грузовладельцев и перевозчиков TransRussia 2025.

ОАО РЖД» готово участвовать в дальнейшем развитии платформы «ГосЛог», используя имеющийся в компании опыт в создании единой цифровой экосистемы. Доля контрагентов, взаимодействующих с ОАО РЖД» в электронном виде, в настоящее время достигла 89%, а доля предоставляемых по безбумажной технологии услуг для грузоотправителей составляет 72,7%.

Наращивать взаимодействие с клиентами на протяжении многих лет позволяет автоматизированная система подготовки и оформления перевозочных документов ЭТРАН, а цифровой сервис «Мультилог» обеспечивает бесшовную мультимодальную доставку грузов с предоставлением комплексной цифровой услуги. В рамках единой цифровой экосистемы в ОАО РЖД» функционируют 7 платформ, включающих более 60 сервисов. Осуществляется взаимодействие с экосистемами других участников транспортного рынка, в том числе на федеральном, корпоративном и региональном уровнях.

Участниками сессии была отмечена роль Государственной информационной системы электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД)

в формировании НЦТЛП «ГосЛог», в частности в том, что касается оптимизации логистических процессов, прогнозирования спроса на перевозки и интеграции с международными системами. По сути, ГИС ЭПД является основой НЦТЛП в части сквозного электронного документооборота. Ежемесячно в системе ГИС ЭПД оформляется свыше 1 млн электронных перевозочных документов.

В рамках разработки НЦТЛП «ГосЛог» в августе 2024 г. начато тестирование 11 мультимодальных, экспортно-импортных и транзитных маршрутов. В дальнейшем планируется унификация форматов всех электронных перевозочных документов, а также внедрение единых стандартов обмена этими данными и полный переход на электронный документооборот.

Как сообщает Минтранс РФ, «ГосЛог» создается по поручению Президента России и станет частью федерального проекта по цифровизации транспортной отрасли. Цель – сократить затраты на транспортировку на 16,5% к 2030 г. и увеличить долю электронных документов до 90%. Платформа объединит цифровые логистические сервисы и будет служить «одним окном» для общения между государством и перевозчиками. Внедрение новой системы позволит повысить скорость доставки грузов с 409 км в сутки в 2022 г. до 470 км в сутки к 2030 г. и увеличить пропускную способность на 15%. Это приведет к экономии 168 млрд руб. за счет снижения расходов на бумагу и оргтехнику.

Источники: rzddigital.ru, 18.03.2025; zdmira.com, 19.03.2025

Хороший интернет может охватить железные дороги в России только с запуском спутникового интернета

Хороший интернет может охватить железные дороги в России только с запуском спутникового интернета, заявил министр цифрового развития РФ Максуд Шадаев сказал на расширенном заседании IT-комитета в Госдуме.

«По железной дороге – чудес не будет. Потому что, во-первых, железная дорога имеет отдельный режим согласования – все, что касается полос отвода. Во-вторых, экономически эта история для операторов в принципе никогда не будет вообще интересной, у РЖД собственных ресурсов на это нет. Поэтому мы это обсуждали, проблема эта решится только с развитием быстрого, дешевого спутникового интернета, то есть в 2026-2027 годах», – цитирует Шадаева «БИЗНЕС Online».

По его словам, в 2026-м запустят первые четыре аппарата на высокую эллиптическую орбиту, которые обеспечат быстрый интернет на движущихся

объектах, и с 2027 года наша низкоорбитальная группировка должна обеспечить такую же опцию.

Источник: kam.business-gazeta.ru, 19.03.2025

TransRussia: цифровизация охватывает как грузовые, так и пассажирские перевозки

Около 90% грузоотправителей уже взаимодействуют с РЖД полностью в безбумажном формате. Теперь цифровые технологии внедряются и в сферу пассажирских перевозок, однако объем электронных документов по-прежнему остается недостаточно высоким. К такому выводу пришли участники стратегической сессии «ГИС ЭПД и «ГосЛог»: цифровая трансформация транспортной отрасли» в рамках выставки TransRussia 2025.

Цифровизация рынка

Платформа ГИС ЭПД продолжает расширяться. В прошлом году у автотранспортных компаний появился новый сервис резервирования даты и времени прибытия грузовых автомобилей к пунктам пропуска, рассказал Денис Заверняев, директор департамента цифровой логистики ФГУП «ЗащитаИнфоТранс».

«ГИС ЭПД» создана для обеспечения единого информационного пространства, аккумулируя данные о грузовых перевозках. Она хранит и обрабатывает тысячи документов, а также оперативно передает сведения контрольно-надзорным органам», – отметил он.

Система уже функционирует на границе с Китаем, Казахстаном, Азербайджаном и Литвой и продолжает расширяться.

«С ее помощью ускоряются взаиморасчеты, сокращаются издержки и снижается время простоя, что повышает эффективность бизнес-процессов. В этом году системе исполняется три года», – добавил Д. Заверняев.

На старте проекта в системе было всего три документа: электронно-транспортная накладная, электронная сопроводительная ведомость и заказ-наряд. Сегодня перечень расширяется, а в дальнейшем планируется перевести в цифровой формат все виды транспорта, включая международные перевозки.

По словам заместителя генерального директора ОАО «РЖД» Евгения Чаркина, компания готова к обязательному переходу на электронный документооборот.

«Сейчас около 90% грузоотправителей работают с нами в безбумажном формате. Уже 81% билетов на поезда дальнего следования продаются в

электронном виде. Для нас это стратегически важное направление», – подчеркнул он.

РЖД также накопили значительный опыт работы с государственными информационными системами.

«Цифровизация охватывает не только грузовые перевозки, но и пассажирскую сферу», – добавил Е. Чаркин.

Цифровизация транспортной системы

Интеграция ГИС ЭПД и железнодорожной системы ЭТРАН под эгидой Минтранса РФ доказала, что мультимодальные перевозки могут быть полностью цифровизированы.

«Комплексные цифровые мультимодальные услуги востребованы, и мы полностью поддерживаем эту инициативу», – отметил Е. Чаркин.

Он подчеркнул, что перед отраслью стоят масштабные задачи, но времени на их реализацию не так много.

«РЖД развивают более 60 цифровых сервисов и готовы делиться ими в рамках создания глобальной цифровой платформы», – заявил он.

Главная цель – не разрушать уже созданные цифровые решения, а интегрировать их.

«Важно сохранить инвестиции в цифровизацию, сделанные как рынком, так и государством. Не нужно ничего ломать и изобретать заново – требуется интеграция. И мы к этому готовы», – подчеркнул Е. Чаркин.

РЖД уже внедрили полностью цифровой обмен данными с Росстатом и активно переводят в цифровой формат взаимодействие с международными партнерами.

«В конце 2024 года мы перевели в электронный документооборот работу с китайскими партнерами. Сейчас будем «обкатывать» систему и набирать опыт. Уверен, это очень полезный проект», – заключил Е. Чаркин.

Источник: rzd-partner.ru, 20.03.2025

Великобритания: компания-оператор LNER внедряет технологию машинного обучения для повышения уровня комфорта пассажиров

Оператор междугородних пассажирских сообщений LNER внедряет инновационный инструмент, основанный на технологии машинного обучения. Этот инструмент поможет сотрудникам станций заблаговременно получать информацию о задержках поездов, что даст им возможность оказать пассажирам максимальную поддержку и удовлетворить все связанные с длительным ожиданием потребности.

Цифровой инструмент использует данные о предыдущем поезде и учитывает такие факторы, как количество пассажиров и актуальные погодные условия – именно это позволяет предвидеть, какие именно услуги вероятно потребуются пассажирам при возникновении задержки в движении поездов. Отмечается, что новый инструмент был разработан командой специалистов в сфере применения технологии машинного обучения, являющихся сотрудниками LNER, и доступен через мобильное приложение компании.

По мнению руководителя данного проекта Стивена Ллойда (Steven Lloyd), новый инструмент имеет особое значение, т.к. он позволяет с высокой степенью точности спрогнозировать критические ситуации, позволяя действовать на опережение и устранять причины задержек, а также минимизировать их негативное влияние на уровень комфорта пассажиров.

Испытания на станциях Питерборо и Ньюарк-Нортгейт показали, что использование этого инструмента сократило время простоя и позволило избежать более 450 задержек.

Источник: railwaygazette.com, 25.03.2025 (англ. яз.)

Компания L&T Technology Services представила новую технологию

Компания L&T Technology Services (LTTS) представила свою новую технологию контроля состояния пути TrackEi – инновационное решение, основанное на искусственном интеллекте и призванное значительно повысить безопасность железнодорожной сети.

В основе TrackEi лежит платформа NVIDIA Jetson, которая использует возможности передовых ИИ-технологий и робототехники. Это позволяет системе обнаруживать дефекты на железнодорожных путях в режиме реального времени, что значительно снижает риск аварий и обеспечивает возможность проведения профилактического обслуживания. Именно благодаря этой платформе Tracker может быстро обрабатывать большие объемы графических данных, с высокой степенью точности выполнять сложные задачи системы машинного зрения и вести непрерывный процесс обучения на реальных данных. По информации представителя руководства LTTS, эти возможности способствуют постоянному повышению производительности и адаптивности к различным условиям окружающей среды.

Запуск TrackEi стал продолжением недавнего успеха LTTS: компания получила престижную награду Etihad Rail Innovation Award за технологию выявления в режиме реального времени видимых дефектов рельсов.

Технология TrackEi успешно прошла начальный этап испытаний на железных дорогах I класса и в настоящее время тестируется компанией MxV Rail, принадлежащей Ассоциации американских железных дорог (Association of American Railroads, AAR).

Представитель руководства LTTS отметил, что компания стремится к тому, чтобы предложить отрасли принципиально новый подход к обеспечению безопасности на объектах железнодорожной инфраструктуры, объединив технологии искусственного интеллекта, машинного зрения и передовых компьютерных вычислений. Применение технологии TrackEi позволит компаниям-операторам оптимизировать графики технического обслуживания подвижного состава и существенно сократить время простоя.

Традиционно проверка рельсов включает в себя визуальный осмотр, а также использование ручных средств диагностики рельсов. Однако такие проверки занимают много времени и не всегда помогают вовремя обнаружить серьезные дефекты. TrackEi предлагает эффективное решение этих проблем, автоматизируя процесс проверки и повышая его скорость за счет использования камер высокого разрешения и технологии лазерного профилирования, что позволяет выявлять такие неисправности, как изломы и изменение исходной геометрии рельсов на скоростях свыше 60 миль в час (96,5 км/ч).

Решение имеет масштабируемую архитектуру, которая обеспечивает плавную интеграцию в уже используемые системы. Это позволяет быстро вводить TrackEi в эксплуатацию, обеспечивая надежную и безопасную работу железнодорожных систем.

Источник: railway-technology.com, 20.03.2025 (англ. яз.)

Образован альянс для продвижения телематики в контейнерных перевозках

Новая организация, получившая название Smart Container Alliance, намерена продвигать стандартизированные технологии интеллектуализации контейнеров с целью отслеживания их местоположения и состояния в реальном времени, оптимизации и повышения качества мультимодальных перевозок. Ее учредителем стал консорциум из технологических компаний Aviem, ORBCOMM, Traxens, Нооро, Globe Tracker и Nexxiot. Швейцарская Nexxiot оборудовала своими датчиками и телематическими устройствами крупные парки грузовых вагонов европейских железных дорог. Она также активно действует на рынке телематического оборудования для контейнеров.

Штаб-квартира альянса находится в Брюсселе. Организация намерена тесно взаимодействовать с промышленностью, судоходными компаниями, грузоотправителями и грузополучателями, другим участниками мультимодальных перевозок и международными регуляторами, такими как Евросоюз и ВТО.

На железных дорогах Европы стандартизацией технологий мониторинга состояния грузовых вагонов с начала 2010-х годов занималось сообщество TIS в рамках создания интеллектуального грузового поезда. В Северной Америке ту же цель преследует партнерство RailPulse, которое в сентябре 2024 г. открыло доступ к облачной платформе с данными телеметрии грузовых вагонов.

Источник: zdmira.com, 21.03.2025

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Влияние цифровых технологий управления, сигнализации и обеспечения безопасности на пропускную способность сети в целом

Инициативы железных дорог Германии (DB) в области цифровизации направлены на обновление технологий управления, сигнализации и обеспечения безопасности движения (LST). Среди прочего, на сети DB будут внедрены новые посты централизации (например, цифровые системы централизации стрелок и сигналов, DSTW) и Европейская система управления поездом ETCS по уровню 2 без путевых сигналов (ETCS L2oS). Компания quattron GmbH по заказу DB InfraGO провела исследование, в котором были количественно оценены факторы условного развертывания в масштабах всей сети. При этом определены факторы для железнодорожных участков и узлов с целью достижения максимально возможного увеличения пропускной способности с помощью этих первых элементов цифровых LST.

Источник: Eisenbahntechnische Rundschau. – 2025. – № 3. – S. 26-31 (нем. яз.)

РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ

В России появится завод по производству литий-ионных аккумуляторов

«Транспорт будущего» готовит проект по его строительству совместно с правительством Москвы. Завод сможет полностью закрыть потребность отрасли БАС в российских аккумуляторах.

Сейчас совместно с правительством Москвы ведется работа по подготовке к реализации проекта по строительству гигафабрики мощностью 4 ГВт-ч/год в Новой Москве. Предполагается, что завод сможет полностью закрыть потребность отрасли БАС в российских АКБ и занять заметную долю рынка в других отраслях: производстве стационарных накопителей энергии, электротранспорта, – сказал генеральный директор компании «Транспорт будущего» Юрий Козаренко.

Источник: fedpress.ru, 24.03.2025

Бавария отказывается от планов закупить водородные поезда в пользу аккумуляторных

Власти немецкой земли Бавария объявили об отказе от планов закупить водородные поезда с наклоняемым кузовом для сети региона Альгой на северо-востоке Баварии. Вместо водородных планируется закупить аккумуляторные поезда.

Министерство транспорта Баварии аргументировало решение снижением затрат на разработку, закупку и эксплуатацию, устранением необходимости в водородной инфраструктуре.

«Более мощные аккумуляторы дают нам возможность обходиться без дополнительной водородной тяги. Благодаря этому наш парк локомотивов будет значительно более простым технически и экономичным. Кроме того, мы сможем отказаться от строительства инфраструктуры для доставки водорода и заправки им техники», – заявил министр транспорта Баварии Кристиан Бернрайтер.

Решение основано на экспертных заключениях о том, что производство поезда с аккумулятором и водородным двигателем одновременно будет слишком сложным и затратным на фоне одновременного развития технологий, позволяющих создавать аккумуляторные поезда с большим запасом хода.

Новые планы, тем не менее, потребуют модернизации инфраструктуры, в частности, строительства зарядных станций, электрификации отдельных участков сети и модернизации существующей контактной сети.

В Баварии намерены полностью обновить парк подвижного состава с наклоняемым кузовом, на который сейчас приходится около 10% перевозок в регионе, заменив все использующиеся сейчас поезда с дизельным двигателем в начале 2030-х годов.

Кроме того, местные власти рассматривают возможность отказа и от технологии наклоняемого кузова, позволяющей эффективнее проходить извилистые маршруты в горной местности.

Источник: techzd.ru, 20.03.2025

ABB оборудует тяговыми аккумуляторами продукцию Stadler US

ABB объявила о заключении соглашения о партнерстве со Stadler US для совместного продвижения своей продукции на американский рынок.

ABB оснастит 10 водородных поездов, которые Stadler US изготавливает для Калифорнии, тяговыми литий-ионными батареями Pro 8C, а также тяговыми преобразователями постоянного тока CC750 и CC400.

Аналогичные батареи и тяговые преобразователи CC750 получают от ABB восемь полностью аккумуляторных двухвагонных поездов, которые Stadler US планирует поставить в Чикаго, штат Иллинойс.

ABB будет выпускать и тестировать оборудование для Stadler US на своей площадке в Меканиксвилле, штат Вирджиния. В расширение производства в США ABB инвестировала более 14 млрд долл. с 2010 года.

ABB расширяет производство литий-ионных батарей для аккумуляторного, водородного и гибридного подвижного состава и электротранспорта вслед за ростом спроса на мировом рынке. Компания поставляет оборудование более, чем в 100 стран мира.

Источник: techzd.ru, 20.03.2025

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Революция в сфере комфорта для пассажиров для более экологически и энергоэффективных железнодорожных перевозок

Решения в области отопления и охлаждения для обеспечения комфорта пассажиров на железнодорожном транспорте находятся на перепутье. Новые технологии и экологически чистые хладагенты обещают повышение экологической и энергетической эффективности. Однако все еще сохраняются значительные трудности в отказе от энергоемких традиционных решений и внедрении более устойчивых перспективных решений.

Источник: Eisenbahntechnische Rundschau. - 2025. - № 3. - S. 50-51 (нем. яз.)

Зеленая логистика по железной дороге: автономные электропоезда совершают революцию в грузовых перевозках

Рост выбросов в транспортном секторе обуславливает необходимость дальнейшего снижения выбросов углекислого газа в грузовых перевозках за счет внедрения инновационных технических решений. Такое решение предлагает американская компания-стартап Parallel Systems, основанная бывшими инженерами SpaceX.

Компания стремится достичь цели декарбонизации путем объединения технологии беспилотных рельсовых экипажей с питанием от аккумуляторных батарей с новой, более экономичной концепцией грузовых терминалов и гибкой эксплуатационной моделью. Вместо традиционной модели длинных грузовых поездов модульный подход Parallel Systems основан на системе платунинга (Platooning) – объединения в колонны беспилотных экипажей – с меньшим количеством железнодорожного подвижного состава. Такой подход обеспечивает более аэродинамичные и маневренные движения. Отдельные транспортные средства не сцепляются, как обычные железнодорожные вагоны. Вместо этого они движутся в колонне, в непосредственной близости друг от друга, образуя поезд. Экипажи механически контактируют друг с другом при помощи буферных упоров, но при этом не производится сцепка. Минимальное расстояние между транспортными средствами снижает сопротивление воздуха и повышает энергоэффективность. Для подтверждения безопасности и работоспособности концепции Parallel Systems провела испытания и валидацию с использованием Simulink® от MathWorks.

Источник: Eisenbahntechnische Rundschau. - 2025. - № 3. - S. 56-58 (нем. яз.)