



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

№12/АПРЕЛЬ 2025

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	5
В. Путин поручил проработать вопрос создания Арктического полигона железных дорог .5	
Запуск угольного терминала «Лавна» сделает Мурманский транспортный узел одним из ведущих логистических хабов	5
Сенаторы РФ одобрили закон о порядке перевода железнодорожных путей в необщее пользование.....	6
ФАС: приоритетность поставок топлива по железной дороге все еще обсуждается.....	7
Минтранс РФ анонсировал «пилот» по электронным перевозочным документам для участников СВО	8
Хуснуллин: пассажирские железнодорожные перевозки в Крым через Донбасс и Новороссию уже возможны	9
В Ленобласти планируют восстановить железную дорогу вдоль границы с Эстонией на Усть-Лугу.....	10
Казахстан обсуждает с РФ и КНР открытие логистического хаба на востоке страны	10
Корея поделится опытом строительства железных дорог с Вьетнамом.....	11
В Сингапуре открыли вторую очередь испытательного центра	12
Партнерство «От поезда к самолету» (Австрия).....	12
ЕЭК провела семинар по развитию сотрудничества с Ираном в области транспорта и логистики	13
RFI и FS обвиняются в нарушении условий конкуренции на рынке Италии	14
Gemini Trains намерена конкурировать с Eurostar в перевозках через тоннель под Ла-Маншем	15
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА.....	15
Минтранс предложил изучить идею о дерегулировании железнодорожных тарифов на контейнеры.....	15
Комитет Госдумы предложил повысить штрафы за повреждение ограждения железной дороги	16
В «Фосагро» рассказали об индексации предельных цен на удобрения	17
Евростат: железные дороги Европы в 2023 году	18
Watco приобретает компанию Great Lakes Central Railroad в штате Мичиган	19
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ	20
Мишустин отметил выполнение планов по увеличению мощностей БАМа и Транссиба ..	20
ТРАНСПОРТНЫЙ ПОЛИГОН «СЕВЕР-ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ	20
Провозную способность коридора «Север-Юг» оценили в Минтрансе России.....	20
Началось строительство линии Карс – Нахичевань	21

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА	22
ОАО «РЖД» намерены до августа доставить до Ленского узла основной объем топлива по северному завозу	22
Fesco запустила контейнерный поезд из китайского города Уху в Москву через Монголию	23
Объем перевозок по железной дороге Китай-Лаос превышает 56 млн тонн, что способствует росту международной торговли.....	24
В Дании пустили новую систему горизонтальной перевалки контейнеров	25
Объем железнодорожных перевозок в Эстонии уменьшился	26
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО- ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ	26
Мультимодальные перевозки в Абхазию запустят с 30 апреля 2025 года.....	26
ОАО «РЖД» запустят два маршрута из Хабаровска и Тынды к морским курортам.....	27
Фирменный поезд «Курский соловей» может вернуться уже в сентябре	27
Маршрут скоростного поезда «Финист» продлили до Яйвы	28
Франция: объявлен тендер на выполнение перевозок ночными поездами	28
В Великобритании назван оператор перевозок на первом участке магистрали East West Rail	29
Великобритания: ход работ по модернизации станции Мирфилд в Западном Йоркшире..	30
В США туристический маршрут Rockies to the Red Rocks продлевают до Солт-Лейк-Сити	30
Спустя 65 лет возобновлено пригородное сообщение с юго-востоком Массачусетса	31
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ	32
Производство подвижного состава в России за январь-февраль 2025	32
Испытания двухсистемного электропоезда «Финист» вышли на финальный этап	33
«Инжиниринг Сервис – Путьмаш» разработала и поставила РЖД узкоколейный дизелевоз	33
«Узбекистон темир йуллари» представила новые пассажирские вагоны	34
Alstom поставит поезда Avelia Horizon в Марокко по контракту стоимостью 845 миллионов долларов	35
SNCF приостановила приемку новых поездов X'Trapolis от Alstom из-за технических проблем	36
PKP Intercity подписала контракт на строительство локомотивного депо в Варшаве.....	37
Wabtec поставит в Бразилию еще 50 тепловозов семейства Evolution	38
CAF Nexio после 5 лет согласований будут эксплуатироваться в Германии	39
CRRC Ziyang отправила первые тепловозы в Мозамбик.....	39
Stadler внедрила систему торможения для поездов зубчатой железной дороги.....	40
Innofreight выводит на рынок интермодальное решение для перевозок цемента	41
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ.....	42
Болгария: срочные меры по обеспечению безопасности на железнодорожном транспорте	42

Великобритания: RSSB представила новый инструмент для предотвращения схода вагонов.....	43
ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА.....	43
Кадрам создают образование	43
ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.....	46
Треть объёмов нефтепродуктов с Петербургской биржи отправляется покупателям по железной дороге с использованием цифрового сервиса	46
TMX ИС оснастил ТГМ6А системой дистанционного управления	47
25 апреля пройдет конференция «Цифровизация на транспорте»	48
ЗИКСТО расширяет и роботизирует производство.....	49
Мониторинг железнодорожной сети Великобритании будет осуществляться при помощи дронов.....	49
Великобритания: сотрудничество в области сокращения рисков кибератак на объектах железнодорожного транспорта	51
Новая эра прозрачности железнодорожных перевозок: данные о работе поездов теперь доступны пассажирам	51
РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ	52
Водородная энергетика настоящего и будущего	52
«Трансмашхолдинг» (TMX) готов проработать создание водородных и аммиачных ДВС при возникновении спроса	54
LTG Infra установит первую станцию зарядки аккумуляторных поездов в Прибалтике	56
TSA поставит Toshiba генераторы для гибридных маневровых локомотивов	56

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

В. Путин поручил проработать вопрос создания Арктического полигона железных дорог

Президент РФ Владимир Путин поручил проработать вопрос создания Арктического полигона железных дорог по аналогии с Восточным полигоном ОАО «РЖД», а также провести модернизацию Северной железной дороги.

«Чтобы повысить логистическую устойчивость трансарктического коридора прошу правительство определить планы по расширению мощности действующих морских портов в Арктике, а также где и в каких точках Арктического побережья должны появиться новые порты, и какой темп нужно набрать для развития прилегающей инфраструктуры, прежде всего, имею в виду соединение морских гаваней с железнодорожной сетью страны. В этой связи нам предстоит по аналогии с Восточным полигоном, который включает БАМ и Транссиб, реализовать проект развития Арктического полигона железных дорог, включая модернизацию Северной железной дороги на территории республики Коми и Ямало-Ненецкого автономного округа», – заявил президент, выступая на Международном арктическом форуме.

«Мы знаем сегодня ситуацию с развитием РЖД, знаем, какие вызовы стоят перед компанией. Но думать о развитии Северной железной дороги, нужно уже сейчас, сегодня», – добавил Путин.

Источник: interfax.ru, 27.03.2025

Запуск угольного терминала «Лавна» сделает Мурманский транспортный узел одним из ведущих логистических хабов

Президент России Владимир Путин 27 марта дал старт первой погрузке угольного терминала «Лавна» в Мурманской области. Проект реализуется на западном берегу Кольского залива в границах порта Мурманск: круглогодичного, глубоководного, незамерзающего, не имеющего ограничений по размеру заходящих судов, обеспечивающего прямой доступ в Мировой океан без прохождения международных проливов. Здесь создается порт «Лавна», а в рамках него строится угольный перегрузочный комплекс. Объем перевалки на терминале на данный момент составляет 18 млн тонн в год, в

перспективе может быть увеличен до 24 млн тонн без серьезных дополнительных вложений.

Запуск «Лавны» позволит Мурманскому транспортному узлу стать одним из ведущих логистических хабов в России. А также внесет свой вклад в развитие и обеспечение грузопотока Большого Северного морского пути. Об этом сообщил министр транспорта РФ Роман Старовойт в ходе запуска первой погрузки угольного терминала «Лавна». По его словам, объем инвестиций превысил 87 млрд руб. Отмечается, что это полностью возвратное коммерческое финансирование.

Строительную готовность порта «Лавна» по состоянию на февраль областные власти оценивали в 90%. За февраль порт принял 1 тыс. вагонов с углем для пусконаладочных работ под нагрузкой.

Как сообщил глава «Российских железных дорог» (РЖД) Олег Белозёров, в 2024 г. компания перевезла 17 млн тонн груза по железнодорожной ветке к порту «Лавна». «Видели ограничения по расширению портовых мощностей стратегически. А сделав подход к порту Лавна и расширив дальние подходы, мы уже буквально в этом году вдвое увеличим объем перевозки. При этом мы по вашему поручению (президента РФ Владимира Путина) продолжаем строительство и расширение дальних подходов. И в 2026 г. уже будет возможность перевозить более 43 млн тонн грузов. Все перевозки осуществляются с гарантированным качеством, а работы будут выполнены в срок», – отметил глава холдинга.

Власти ожидают, что проект поможет как развить навигацию по Севморпути, так и освоить новые логистические маршруты для торговли с дружественными странами.

Источники: tass.ru, 27.03.2025; interfax.ru, 27.03.2025

Сенаторы РФ одобрили закон о порядке перевода железнодорожных путей в необщее пользование

Совет Федерации на заседании 27 марта одобрил закон, устанавливающий возможность перевода железнодорожных путей общего пользования в категорию железнодорожных путей необщего пользования по решению правительства РФ или уполномоченного органа.

Как уточняется в пояснительной записке к документу, сейчас в российском законодательстве нет механизма, который позволял бы владельцу железнодорожной инфраструктуры изменить статус пути общего пользования. Единственным решением было его закрытие и последующее открытие как пути

необщего пользования после прохождения всех согласований и принятия нового пути в эксплуатацию.

Одобренный закон вводит альтернативный механизм: железнодорожный путь может быть переведен в категорию необщего пользования без закрытия, если он одновременно удовлетворяет четырем требованиям.

Первый критерий – путь не используется для выполнения операций для приема и отправления поездов, пропуска поездов, обработки грузов и багажа, обслуживания пассажиров, выполнения сортировочных и маневровых работ.

Второй критерий – путь не соединяет железнодорожные станции, открытые для операций с поездами, грузами и пассажирами.

Третий – к пути не примыкают другие железнодорожные пути необщего пользования, находящиеся в постоянной эксплуатации и имеющие действующие договоры на оказание услуг.

Четвертый – путь используется исключительно для нужд владельца инфраструктуры или определенных пользователей по договорам.

Согласно закону, железнодорожный путь общего пользования может быть переведен из этой категории в категорию железнодорожного пути необщего пользования правительством РФ или уполномоченным им федеральным органом исполнительной власти на основании обращения владельца инфраструктуры, которому принадлежит такой железнодорожный путь общего пользования.

Порядок перевода железнодорожных путей в необщее пользование устанавливается правительством РФ.

В документе также уточняется понятие железнодорожных путей необщего пользования – к ним относятся как подъездные пути, так и обособленные железнодорожные линии протяженностью более 100 км.

Закон вступит в силу с 1 марта 2026 г.

Источник: interfax.ru, 27.03.2025

ФАС: приоритетность поставок топлива по железной дороге все еще обсуждается

Вопрос приоритетности поставок топлива по железной дороге, по-прежнему, обсуждается, сообщил замглавы Федеральной антимонопольной службы Виталий Королев.

Ранее вице-премьер РФ Александр Новак сообщал, что правительство обсуждает возможность повышения приоритетности вывоза топлива по сети ОАО «РЖД» с шестого до третьего уровня, но в настоящее время острой

необходимости в таких решениях нет. Он отмечал, что увеличение приоритетности поставок топлива по сети ОАО «РЖД» возможно в случае угрозы внутреннему рынку и при риске дефицита.

Между тем, замглавы Минтранса Алексей Шило говорил, что повышать приоритетность вывоза топлива по сети ОАО «РЖД» с шестой в третью очередь пока не требуется, перевозки нефтепродуктов и так имеют достаточно высокий приоритет.

Правила недискриминационного доступа к железнодорожной инфраструктуре вступили в силу в России с 1 января 2025 г. Согласно этим правилам, приоритетность вывоза нефтепродуктов и угля по железной дороге снижена с третьей очереди до шестой. При этом Новак допускал, что нефтепродукты могут получить исключения из правил недискриминационного доступа к железной дороге, что позволит повысить их приоритетность.

Источник: tass.ru, 27.03.2025

Минтранс РФ анонсировал «пилот» по электронным перевозочным документам для участников СВО

Летом 2025 г. в России планируется запустить пилотный проект по оформлению в электронном виде воинских перевозочных документов на поезд для участников специальной военной операции (СВО), сообщил министр транспорта России Роман Старовойт.

«Так, во взаимодействии с Минобороны, для упрощения проезда участников СВО и членов их семей, мы создаем возможность оформления электронных воинских перевозочных документов. Пилот начинает работать с лета текущего года. Полное внедрение системы начнется в 2026 г. и охватит более 1,5 миллионов человек», – сообщил Старовойт, выступая в Совете Федерации.

В Минтрансе России пояснили, что в рамках пилотного проекта это будет сделано для участников СВО, а после апробации планируется распространить ее на все военные перевозочные документы.

«Настоящая технология пока не утверждена. Разрабатывают Минобороны напрямую с ОАО «РЖД», – добавили в Министерстве.

Старовойт в своем выступлении напомнил, что организовано приоритетное обслуживание военнослужащих в железнодорожных билетных кассах. Ветераны боевых действий имеют право бесплатного проезда на пригородном железнодорожном транспорте, а также при проезде к месту лечения и обратно.

Воинские перевозочные документы предоставляют военнослужащим право оформить безденежные проездные документы. Сделать это можно только в кассах. РЖД пишут на своем сайте, что все военнослужащие – участники специальной военной операции обслуживаются в билетных кассах вне очереди при предъявлении документа, подтверждающего статус действующего военнослужащего, либо удостоверения ветерана боевых действий, выданного с 24 февраля 2022 г. Отмечается, что в кассах с «электронной очередью» для приоритетного обслуживания необходимо на терминале нажать «Обслуживание ветеранов СВО и военнослужащих, маломобильных пассажиров и граждан льготных категорий». Электронная очередь действует на 57 вокзалах.

Источник: ria.ru, 27.03.2025

Хуснуллин: пассажирские железнодорожные перевозки в Крым через Донбасс и Новороссию уже возможны

Возможность пассажирских железнодорожных перевозок между Крымом и центральной Россией через Донбасс и Новороссию есть уже сейчас, но она пока не используется из соображений безопасности, сообщил вице-премьер Марат Хуснуллин.

По его словам, в ближайшее время планируется уже увеличивать объем перевозки пассажиров.

Хуснуллин отметил, что работы по ремонту железнодорожных путей продолжаются: отремонтировали 85 км железных дорог, построили, восстановили железнодорожный вокзал в Мариуполе.

Вице-премьер также сообщил, что недавно началась отгрузка гранитного щебня с Карамского карьера в Донецкой Народной Республике по железной дороге на территорию Пензенской области. «Мы развиваем добычу щебня. Железная дорога начинает работать, начинает все больше набирать оборотов», – сказал он.

Ранее президент РФ Владимир Путин поручил правительству совместно с ОАО «РЖД» рассмотреть вопрос о развитии пассажирского и грузового железнодорожного сообщения Крыма и Центральной России через Донбасс и Новороссию.

Источник: tass.ru, 28.03.2025

В Ленобласти планируют восстановить железную дорогу вдоль границы с Эстонией на Усть-Лугу

Власти Ленинградской области совместно с ОАО «РЖД» прорабатывают проект восстановления старой железной дороги Псков – Гдов – Сланцы, чтобы создать дополнительную транспортную связь с портами Балтийского бассейна в регионе. Об этом доложил президенту РФ Владимиру Путину губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко.

«... Мы видим, что порт Усть-Луга, вообще порты Балтийского бассейна в Ленинградской области работают эффективно. И восстановление железной дороги Псков – Гдов – Сланцы на Усть-Лугу очень важно и для перенаправления грузов, потому что дорога перегружена, и уже сейчас есть дефицит мощностей. Рассчитываем, что эта дорога будет востребована и для белорусских грузов», – сказал Дрозденко.

Проект прорабатывается в рамках государственно-частного партнерства.

Дорога через Гдов и Сланцы наиболее коротким путем соединит Псков, который является крупным железнодорожным узлом, с портом Усть-Луга. Согласно данным из открытых источников, эта железнодорожная ветка существовала в первой половине XX века, но была разрушена на ключевых участках во время Великой Отечественной войны и не восстанавливалась.

Источник: tass.ru, 28.03.2025

Казахстан обсуждает с РФ и КНР открытие логистического хаба на востоке страны

Власти Казахстана обсуждают с Россией и Китаем возможность открытия логистического хаба в Восточно-Казахстанской области в связи с началом строительства аэропорта возле города Зайсан. Об этом сообщили в казахстанском правительстве по итогам поездки в регион министра транспорта Марата Карабаева.

В сообщении говорится, что создание воздушной гавани откроет дополнительные возможности для развития логистического потенциала Казахстана. Строительство аэропорта в селе Сатпай и завершение реконструкции автодороги Калбатау – Майкапшагай закладывают основу для открытия крупного логистического хаба в Зайсане. Сейчас этот вопрос казахстанская сторона обсуждает с партнерами из РФ и КНР.

Кроме того, планируется строительство речного порта в поселке Тугыл. «Будет обеспечена на первоначальном этапе автотранспортом перевозка грузов до порта Тугыл, дальше в сторону Российской Федерации будет установлено

речное судоходство. Предполагается, что первоначальный объем грузов составит 2 млн тонн, с увеличением до 10 млн тонн.

При этом власти Казахстана обсуждают с представителями Китая строительство железнодорожного пункта перехода, который соединит с железной дорогой порт Тугыл и будет направлен на создание мультимодального логистического маршрута Китай – Казахстан – Россия с выходом на Обь и далее к Северному морю.

Планируется, что аэропорт близ Зайсана будет оснащен взлетно-посадочной полосой длиной 2,2 тыс. м, что обеспечит прием современных воздушных судов. Здесь построят аэровокзал с пропускной способностью до 150 пассажиров в час. «После запуска воздушной гавани планируются международные направления в Урумчи, Алтай и Канас в Китае. Зайсан станет важным звеном в развитии приграничного туризма и укреплении торговых связей. Внутренние маршруты в Астану, Алматы и Усть-Каменогорск обеспечат стабильную связь с крупнейшими городами страны, открывая новые горизонты для бизнеса и улучшая социальную мобильность населения», – рассказал Карабаев.

Источник: tass.ru, 28.03.2025

Корея поделится опытом строительства железных дорог с Вьетнамом

Корея поделится с Вьетнамом своими технологиями и опытом в области строительства железных дорог в рамках двустороннего железнодорожного сотрудничества с этой страной Юго-Восточной Азии, сообщило Министерство земельных ресурсов, инфраструктуры и транспорта Сеула.

По данным Министерства транспорта, на совместном форуме железнодорожной отрасли в Ханое две страны подписали меморандум о взаимопонимании по сотрудничеству, начиная от разработки проектов строительства железных дорог и заканчивая техническим обслуживанием.

Корейская делегация железнодорожных компаний во главе с министром транспорта Пак Санг У находится с визитом во Вьетнаме, чтобы обсудить потенциальное участие Сеула в проекте строительства высокоскоростных железных дорог в этой стране Юго-Восточной Азии.

Так называемый проект высокоскоростной железной дороги Север-Юг, стоимость которого оценивается в 95 трлн вон (64,4 млрд долларов), был одобрен парламентом Вьетнама в ноябре с целью соединить крупные промышленные города Вьетнама, включая Ханой, Дананг и Хошимин.

В ходе продолжающегося визита Пак встретился с министром строительства Вьетнама Тран Хонг Мином и обсудил возможное участие корейских компаний в проекте.

Источник: koreaJoongAngDaily.joins.com, 01.04.2025 (англ. яз.)

В Сингапуре открыли вторую очередь испытательного центра

Транспортная администрация Сингапура Land Transport Authority (LTA) анонсировала завершение проекта по созданию испытательного центра Singapore Rail Test Centre (SRTC), занимающего территорию площадью 50 га в районе Туас на западе города. Оснащение центра обеспечит проведение напряженных программ испытаний рельсового подвижного состава, систем электроснабжения, сигнализации и управления движением как для новых, так и для существующих линий.

Строительство, начатое в 2021 г., велось в два этапа. Результатом первого, завершено в ноябре 2023 г., стало открытие участка пути длиной 2,8 км, на котором поезда могут развивать скорость до 100 км/ч для испытаний оборудования в режимах тяги и торможения. Путь оснащен для тестирования поездов с токообразованием от контактного рельса и воздушной контактной сети. Здесь испытывали поезда для новой линии Circle (CCL).

На втором этапе построены еще два участка пути. Один длиной 2,8 км с S-образным сегментом предназначен для комплексных испытаний поездов, другой – 3-км кольцевой длиной 500 м с подъемом 30% используется для накопления пробега с целью оценки надежности и долговечности оборудования подвижного состава.

Открытие SRTC позволяет LTA отказаться от услуг заграничных центров и необходимости занятия линий сети для проведения испытаний.

Источник: zdmira.com, 31.03.2025

Партнерство «От поезда к самолету» (Австрия)

Star Alliance, объединяющий 25 крупнейших авиакомпаний и австрийские федеральные железные дороги интегрировали в свои процессы бронирования рейсы между аэропортом Вены и Грацем, Линцем, Зальцбургом и Инсбруком.

Авиапассажиры могут зарегистрироваться онлайн или в туристических центрах ÖBB и получить посадочные талоны как на самолет, так и на поезд.

Они также могут заработать баллы за поездку на поезде в рамках предпочитаемой ими программы для часто летающих пассажиров.

«Сотрудничество между различными поставщиками имеет решающее значение, если мы хотим преодолеть текущие проблемы в области мобильности», – заявил 19 марта федеральный министр инноваций, мобильности и инфраструктуры Питер Ханке. «Партнерство между ÖBB, Austrian Airlines и Star Alliance прекрасно символизирует мое понимание роли министра как связующего звена между различными вариантами мобильности».

Deutsche Bahn и авиакомпания Condor также расширяют свое сотрудничество, предлагая услуги по организации поездок между аэропортом Франкфурта и 21 вокзалом. «Несмотря на то, что наши городские рейсы уже связывают с Франкфуртом несколько узловых пунктов в Германии и Европе, ограниченное количество мест означает, что полеты с Condor на наших межконтинентальных рейсах возможны лишь в ограниченной степени. Поэтому мы рады возможности расширить наше предложение вместе с Deutsche Bahn», – сказал генеральный директор Condor Питер Гербер.

Источник: railwaygazette.com, 28.03.2025 (англ. яз.)

ЕЭК провела семинар по развитию сотрудничества с Ираном в области транспорта и логистики

26 марта на площадке Евразийской экономической комиссии под председательством министра по торговле ЕЭК Андрея Слепнева и министра по энергетике и инфраструктуре ЕЭК Арзыбека Кожошева состоялся семинар, посвященный перспективам развития сотрудничества с Ираном в области транспорта и логистики. Мероприятие прошло в преддверии вступления в силу 15 мая этого года Соглашения о свободной торговле между Евразийским экономическим союзом и Исламской Республикой Иран.

В семинаре приняли участие представители государственных органов, а также деловых объединений и транспортных компаний стран ЕАЭС, которые уже работают на иранском рынке или только прорабатывают логистику для осуществления поставок в Иран.

«ЕАЭС заинтересован в развертывании полноформатного сотрудничества с Ираном в рамках имплементации Соглашения, в том числе в сфере транспорта. Наши партнеры готовы к проработке возможностей взаимодействия в рамках МТК «Север-Юг», активизации морских перевозок по Каспийскому морю, участию в проекте «Евразийский агроэкспресс», – подчеркнул Андрей Слепнев.

По его словам, целью семинара является, в том числе, получение предложений от бизнеса и государственных структур с целью насыщения повестки взаимодействия с Ираном в рамках имплементации Соглашения о свободной торговле конкретными практическими мероприятиями.

«Необходимость выстраивания цепей поставок в направлении Ирана, а также развитие инфраструктуры для выхода в регион бассейна Каспийского моря, Персидского залива, Центральной Азии, Африки, Индии приобретает особую важность в условиях глобальных изменений и выстраивания новых транспортно-логистических маршрутов», – отметил Арзыбек Кожошев.

Наиболее перспективные инициативы предлагается обсудить с иранской стороной в ходе первого заседания совместного комитета по реализации Соглашения, запланированного к проведению во второй половине 2025 г.

На заседании выступили представители органов власти государств-членов ЕАЭС, РСПП и Делового совета ЕАЭС.

Источник: rspp.ru, 26.03.2025

RFI и FS обвиняются в нарушении условий конкуренции на рынке Италии

Итальянское агентство по конкуренции (Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, AGCM) объявило о начале расследования в отношении оператора национальной железнодорожной инфраструктуры Rete Ferroviaria Italiana (RFI) и его материнской компании Ferrovie dello Stato Italiane (FS) по обвинению в злоупотреблении доминирующим положением на рынке высокоскоростных пассажирских перевозок и нарушении статьи 102 Договора о функционировании Европейского союза (Treaty on the Functioning of the European Union, TFEU).

По утверждению AGCM, оператор RFI затягивал процедуры, связанные с выделением ниток графика для поездов компании SNCF Voyages Italia – дочернего предприятия Национального общества железных дорог Франции (SNCF), препятствуя тем самым реализации программы SNCF по выходу на итальянский рынок высокоскоростных пассажирских перевозок. При распределении ниток графика более высокий приоритет имели Trenitalia – дочерняя компания FS и ее конкурент – частный итальянский оператор Italo-NTV.

В 2024 г. SNCF обнародовало намерение приступить с 2026 г. к выполнению перевозок высокоскоростными поездами по двум маршрутам в Италии на условиях свободного доступа к инфраструктуре. SNCF приняло рамочное соглашение о доступе к инфраструктуре, предложенное RFI, но

считает его недостаточным для выполнения намеченных планов, поскольку предоставлены не все нитки графика из запрошенных.

Источник: zdmira.com, 27.03.2025

Gemini Trains намерена конкурировать с Eurostar в перевозках через тоннель под Ла-Маншем

Число потенциальных конкурентов пассажирского оператора Eurostar в перевозках между Великобританией и континентальной Европой увеличивается. Осенью 2023 г. о намерении пустить высокоскоростные поезда на этом направлении заявили стартапы Evolyn и Neuro, позднее к ним присоединилась компания Virgin Group. В связи с этим в Великобритании изучают возможность увеличения пропускной способности станции Сент-Панкрас в Лондоне.

Компания Gemini Trains намерена выполнять перевозки из Лондона в Париж и Брюссель на правах открытого доступа к железнодорожной инфраструктуре, предлагая более конкурентные цены по сравнению с Eurostar. В дальнейшем она планирует расширить маршрутную сеть, включив в нее другие европейские города.

Возглавляет компанию Gemini Trains лорд Тони Беркли (Tony Berkeley), который принимал участие в проектировании и строительстве тоннеля под Ла-Маншем, а в дальнейшем входил в руководство компании UK Rail Freight Group и нескольких европейских железнодорожных ассоциаций.

Источник: zdmira.com, 24.03.2025

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Минтранс предложил изучить идею о дерегулировании железнодорожных тарифов на контейнеры

Заместитель министра транспорта РФ Алексей Шило предложил вернуться к идее о дерегулировании железнодорожных тарифов на контейнерные перевозки.

«Сама по себе контейнерная перевозка должна быть более гибкой. С этой точки зрения, мое личное мнение, возможно, стоит вернуться к идее по дерегулированию этого тарифа для того, чтобы железнодорожники могли здесь

лучше реагировать на колебания рынка и лучше конкурировать с автотранспортом на более коротких расстояниях», – сказал Шило на Международном арктическом форуме.

Он добавил, что в настоящее время тарифы для перевозки контейнеров достаточно лояльные. Это позволяет наращивать контейнерные перевозки в течение 5-7 лет темпами до 12% в год.

ОАО «РЖД» в 2024 г. поставили рекорд по перевозкам контейнеров. Во всех видах сообщения, включая внутрироссийское, экспорт, импорт и транзит, было перевезено 7,88 млн TEU (рост на 5,9%). ОАО «РЖД» к 2030 г. планируют увеличить контейнерные перевозки на треть – до 10 млн TEU.

Шило в апреле 2021 г., занимая тогда пост заместителя гендиректора ОАО «РЖД», говорил, что компании придерживаются идеи дерегулирования тарифов для некоторых грузов, в том числе на перевозку рыбы и контейнеров. В части последних он пояснял, что это можно сделать на направлениях с высокой конкуренцией, в том числе межвидовой (речного, автомобильного и железнодорожного транспорта).

Источник: Iprime.ru, 27.03.2025

Комитет Госдумы предложил повысить штрафы за повреждение ограждения железной дороги

Комитет Госдумы по госстроительству и законодательству рекомендовал Думе принять поправки о повышении штрафов за повреждение ограждений вдоль железнодорожного пути, выпас скота вблизи путей.

Поправки одобрены ко второму чтению законопроекта (N748493-8) об усилении ответственности за правонарушения на железнодорожном транспорте и введении административных штрафов за оставление посторонних предметов на путях в метрополитене.

Соответствующая инициатива подготовлена Московской городской Думой.

Поправки вносятся в статью 11.1 Кодекса об административных правонарушениях (КоАП РФ).

Проект закона предлагает ввести ответственность не только за повреждение защитных лесонасаждений, снегозащитных ограждений или других путевых объектов, как это действует сейчас, но и за повреждение ограждений вдоль железнодорожных путей.

Поправки предлагают повысить штраф за такие нарушения: для граждан, согласно законопроекту, он составит от 1 тысячи до 3 тысяч рублей (сейчас

от 300 до 500 рублей); для должностных лиц – от 5 тысяч рублей до 10 тысяч рублей (сейчас от 500 рублей до одной тысячи рублей).

Причем за нарушения, совершенные в Москве или Санкт-Петербурге либо в Московской или Ленинградской областях, согласно поправкам, штрафы будут выше, говорится в проекте закона: для граждан от 3 тысяч до 5 тысяч рублей; для должностных лиц – от 20 тысяч до 50 тысяч рублей.

Поправки предусматривают повышение штрафа за нарушение правил проезда гужевым транспортом и прогона скота через железнодорожные пути, а равно нарушение правил выпаса скота вблизи железнодорожных путей.

Это повлечет предупреждение или наложение административного штрафа на граждан в размере 1 тысячи рублей (сейчас 100 рублей); на должностных лиц – от 3 тысяч до 5 тысяч рублей (сейчас от 100 рублей до 300 рублей); на юридических лиц – от 20 тысяч до 50 тысяч рублей (сейчас штраф для юрлиц не предусмотрен).

Законопроект предлагает распространить действующие штрафы за повреждение железнодорожного пути, сбрасывание или оставление на них предметов, которые могут вызвать нарушение движения поездов, на «другие объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта», а также метрополитена. Действующая норма КоАП РФ предусматривает за это штрафы для граждан в размере от 3 тысяч до 5 тысяч рублей либо административный арест на срок до 15 суток; для должностных лиц – от 20 тысяч до 50 тысяч рублей.

В настоящее время за проход по железнодорожным путям в неустановленных местах в КоАП предусмотрено предупреждение или наложение штрафа в размере 500 рублей. Инициатива Мосгордумы предлагает штрафовать также на 500 рублей за переход через железнодорожные пути по пешеходному переходу, железнодорожному проезду при запрещающем сигнале светофора.

Источник: interfax.ru, 28.03.2025

В «Фосагро» рассказали об индексации предельных цен на удобрения

Производители удобрений рассчитывают, что индексация предельных цен на удобрения для аграриев на внутреннем рынке РФ составит порядка 10%, сообщил в кулуарах Международного арктического форума гендиректор «Фосагро» Михаил Рыбников.

Вице-премьер России Александр Новак в феврале поручил Минсельхозу вместе с другими заинтересованными ведомствами проработать вопрос индексации предельных цен на удобрения для аграриев на внутреннем рынке.

Как отмечает Рыбников, последняя индексация проводилась в сентябре 2022 г. Соответственно, за 2,5 года индексация цены на минеральные удобрения, имеются в виду предельные цены торговых политик компаний, согласованных с антимонопольной службой, не производилась. Соответственно, это общая позиция отрасли, что необходимо пересмотреть предельные цены. Мы очень надеемся, что этот вопрос будет решен положительно... Учитывая, что прошло 2,5 года, мы надеемся, что на 10% эти цены будут проиндексированы.

«За этот период росли затраты на производство удобрений. Несколько раз индексировалась цена на природный газ, который является одним из основных видов сырья для производства удобрений, особенно для азотных. Индексировалась заработная плата в соответствии с теми же поручениями президента и правительства. Индексировались цены других естественных монополий, таких как ОАО «РЖД», электроэнергия и так далее. Менялась налоговая система... Соответственно, наша просьба об индексации цен на внутреннем рынке вполне обоснована», – пояснил он.

Рыбников подчеркнул, что все расчеты неоднократно проверялись и Минпромторгом, и Минэкономразвития России.

В январе Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России согласовала торговые политики производителей минудобрений, а реализация продукции аграриям осуществляется по ценам не выше сентября 2022 г. Цены минеральных удобрений были зафиксированы производителями в 2021 г. и формировались в соответствии с рекомендациями ФАС России. Они предусматривали установление цен на уровне не выше, чем за период май-июль 2021 г, и их индексацию в июне, сентябре 2022 г.

Источник: Iprime.ru, 27.03.2025

Евростат: железные дороги Европы в 2023 году

Железнодорожному транспорту отводится ключевая роль в политике декарбонизации экономики европейских стран. Темпы развития и состояние этого вида транспорта отражают данные Евростата – статистической службы Европейского союза.

С 2013 по 2023 г. протяженность железных дорог в странах ЕС в целом сократилась на 1,3% – до 200 947 км. Однако при этом в Литве данный

показатель увеличился на 8,9%, в Испании – на 5,2%. Суммарная протяженность высокоскоростных линий, рассчитанных для движения поездов со скоростью 250 км/ч и более, за этот период выросла на 47,2% и в 2023 г. составила 8556 км, причем почти три четверти этой величины приходилось на долю Испании (3190 км, 37,3%) и Франции (2748 км, 35%).

В 2023 г. по плотности железных дорог в расчете на единицу площади страны лидировали Чехия (123,2 м/км²), Бельгия (119,2 м/км²) и Германия (109,5 м/км²), последние позиции в рейтинге занимали Финляндия и Греция – 19,4 и 14 м/км² соответственно. Люксембург отличается самой высокой долей электрифицированных железных дорог – 96,7%, за ним следуют Бельгия (88%) и Швеция (75,1%), что намного выше, чем в среднем по ЕС – 57,4%.

Источник: zdmira.com, 02.04.2025

Watco приобретает компанию Great Lakes Central Railroad в штате Мичиган

Компания Watco – владелец и оператор ряда малых железных дорог, терминалов и портов в Северной Америке и Австралии – объявила о заключении соглашения по приобретению компании Great Lakes Central Railroad (GLC), акционером которой является с 2013 г. Эта сделка должна получить одобрение Совета по наземному транспорту США (Surface Transportation Board, STB).

GLC, крупная региональная железная дорога третьего класса, эксплуатирует в штате Мичиган линии суммарной длиной 644 км. Они дополняют две железные дороги, принадлежащие Watco в этом штате, – Grand Elk и Ann Arbor, последняя связана с железной дорогой первого класса Norfolk Southern.

Входящие в состав GLC линии взаимодействуют с такими североамериканскими железными дорогами, как CSX, Mid-Michigan Railroad, Huron & Eastern Railway и Canadian National. К основным грузам GLC относятся сельскохозяйственная продукция, минеральные удобрения и полимерные материалы.

Источник: zdmira.com, 25.03.2025

ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ

Мишустин отметил выполнение планов по увеличению мощностей БАМа и Транссиба

Пропускная способность Восточного полигона, объединяющего Байкало-Амурскую и Транссибирскую железнодорожные магистрали, достигла запланированных 180 млн тонн, сообщил премьер-министр РФ Михаил Мишустин во время отчета в Госдуме.

«Пропускную способность БАМа и Транссиба довели до намеченных 180 млн тонн», – сказал он.

Восточный полигон стал одной из ключевых грузовых артерий в восточном направлении. По нему перевозят различное сырье, в том числе уголь. Сейчас магистрали работают на пределе пропускной способности, поэтому ведется их модернизация.

Мишустин напомнил, что власти РФ также развивают международные транспортные коридоры «Север-Юг», маршруты в азово-черноморском и северо-западном направлениях. Это важно, чтобы повысить доступность перспективных рынков сбыта.

Особое внимание, продолжил премьер, уделяют Северному морскому пути, развитие которого остается одним из ключевых приоритетов. В арктической акватории наращивают перевозки грузов, расширяют базу технического обслуживания флота.

«С января системную поддержку инфраструктурных задач предусмотрели в новом национальном проекте «Эффективная транспортная система». На его реализацию планируем только из бюджетных средств направить 1 трлн рублей», – указал глава кабмина.

Источник: tass.ru, 23.03.2025

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

Провозную способность коридора «Север-Юг» оценили в Минтрансе России

По МТК «Север-Юг» к 2030 году можно будет перевозить 20 млн т груза – именно такой отметки достигнет провозная способность коридора, рассказал глава Минтранса РФ.

Международный транспортный коридор «Север-Юг» по мере своего развития выйдет на провозную способность 20 млн т в год, заявил министр транспорта Роман Старовойт, выступая на правительственном часе в Совфеде.

МТК «Север-Юг» он упомянул, говоря о большом значении, которое имеет развитие железнодорожной опорной сети. По словам главы Минтранса, коридору уделяется самое пристальное внимание.

Старовойт пояснил, что работу в рамках коридора российская сторона синхронизирует с иранскими и азербайджанскими коллегами.

«Провозная способность к 2030 году составит 20 млн т», – министр.

Глава транспортного ведомства пояснил, что развитие проекта МТК «Север-Юг» ведется по большей части на средства РЖД, соответствующие мероприятия нуждаются в надежном финансировании.

Напомним, коридор «Север-Юг» позволит сократить морской путь из Индии в Европу более чем в два раза.

Источник: e-cis.info, 30.03.2025

Началось строительство линии Карс – Нахичевань

Проект железной дороги Карс – Нахичевань, трасса которой была утверждена в начале февраля 2025 г., вышел на стадию реализации. Работы начаты в Турции на промежуточной станции Ыгдыр. Об этом сообщило информационное агентство Report со ссылкой на руководство проекта.

Новая двухпутная электрифицированная линия длиной 224 км рассчитана на движение поездов со скоростью до 160 км/ч. Сложность рельефа местности потребует возведения 10 мостовых конструкций, в том числе трех арочных виадуков общей протяженностью 2,8 км и пяти тоннелей суммарной длиной 11,3 км. На турецком участке линии планируется построить пять станций: Дигор, Тузлуджа, Ыгдыр, Аралык и Дилуджу. Проект намечено завершить в течение 5 лет.

Новая линия формирует основу альтернативы магистрали Баку – Тбилиси – Карс и будет интегрирована в Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ). На территории автономной области Азербайджана Нахичевань планируется укладка вторых путей на участке Велидаг – Ордубад. При достижении соглашения между Азербайджаном и Арменией в Зангезурском коридоре на территории Армении предстоит построить новую железную дорогу длиной 45 км. В Азербайджане к существующей линии Баку – Горадиз начиная с 2021 г. достраивается участок

Горадиз – Физули – Агбенд (около границы с Арменией) длиной 110 км, на котором строительные работы выполнены в объеме 62%.

Источник: zdmira.com, 26.03.2025

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА

ОАО «РЖД» намерены до августа доставить до Ленского узла основной объем топлива по северному завозу

Восточно-Сибирская железная дорога (ВСЖД, филиал ОАО «РЖД») рассчитывает в мае-июле доставить до Ленского транспортного узла максимальный объем топлива в рамках северного завоза для отдаленных районов Иркутской области.

Вопрос о северном завозе обсуждался на заседании регионального координационного совета с участием правительства региона и крупнейших грузоотправителей.

Как заявил начальник ВСЖД Василий Фролов, в навигационный период 2024 г. «основными грузополучателями Ленского транспортного узла не обеспечивалась выгрузка вагонов в соответствии с перерабатывающей способностью». Отгрузка угля на станции Лена началась только в июне, а основной объем грузов поступил в сентябре. Тогда как в 2023 г. максимальные объемы угля были завезены уже в июле – августе.

В 2025 г. всем участникам транспортного рынка предложено спланировать свою работу так, чтобы основная часть грузов была завезена в период с мая по июль.

«Во время проведения основной фазы ремонтно-путевых работ – с апреля по сентябрь – грузоотправителям рекомендовано рассмотреть возможность перераспределения перевозок на нелимитирующие экспортные направления», – говорится в сообщении.

Всего в навигационный период предстоит завезти в отдаленные территории Иркутской области свыше 93 тыс. тонн угля и 8 тыс. тонн нефтепродуктов.

ВСЖД разработала комплексный план по улучшению работы Ленского транспортного узла в период навигации 2025 г. Он предусматривает изменение плана формирования и графика движения поездов, привлечение дополнительного штата профильных работников магистрали, выделение дополнительных единиц подвижного состава и ряд других мер.

Ленский транспортный узел является важным звеном в системе, обеспечивающей жизнедеятельность северных территорий Иркутской области и Якутии. В его границах работает Осетровский речной порт – единственный объект Ленского бассейна, имеющий связь с железной дорогой.

Источник: interfax.ru, 28.03.2025

Fesco запустила контейнерный поезд из китайского города Уху в Москву через Монголию

Транспортная группа Fesco с целью расширения географии сухопутных сервисов между Китаем и Россией запустила первый регулярный контейнерный поезд из города Уху (провинция Аньхой) в Москву через территорию Монголии.

В группе добавили, что организацией железнодорожного сервиса Fesco занимается в сотрудничестве с китайской платформенной компанией. Маршрут проходит через пограничные переходы Эрлянь/Замын-Ууд/Наушки (Китай/Монголия/Россия), поезда прибывают на станцию Белый Раст Московской железной дороги.

Как отметили в Fesco, группа предоставляет контейнерное оборудование, а также собственные фитинговые платформы и обеспечивает перевозку на пространстве колеи 1520. Железнодорожный сервис ориентирован, в первую очередь, на доставку товаров народного потребления, оборудования и автомобилей из китайской провинции Аньхой. На первом этапе работы сервиса Fesco планирует отправлять из Уху в столичный регион до 4 контейнерных поездов в месяц.

Первый состав из 55 сорокафутовых контейнеров Fesco, груженных автомобилями, отправился 25 марта. Расчетное время в пути составляет порядка трех недель.

Как отметил вице-президент по линейно-логистическому дивизиону компании Герман Маслов, город Уху играет значительную роль в экономике, как провинции Аньхой, так и Китая в целом. Это развитый промышленный центр, известный своим машиностроением, производством автомобилей, электроники и химии. Все эти факторы делают новый железнодорожный сервис Fesco востребованным среди наших китайских и российских клиентов, ориентированных на ритмичные и прямые поставки различных контейнерных грузов в московский регион.

Источник: tass.ru, 31.03.2025

Объем перевозок по железной дороге Китай-Лаос превышает 56 млн тонн, что способствует росту международной торговли

Международный грузовой поезд Китайско-Лаосской железной дороги «Ланцан-Меконг Экспресс» прибыл на западную станцию Ванцзяин в Куньмине, столице юго-западной китайской провинции Юньнань, 30 марта, достигнув рекордного показателя по общему объему перевозок с момента его запуска в декабре 2021 г.

С момента начала эксплуатации железной дороги Китай – Лаос общий объем перевозок по состоянию на 30 марта превысил 56 млн тонн, включая 13 млн тонн трансграничных грузов.

Порт Мохан в провинции Юньнань, граничащей с Лаосом, обслуживает в среднем 18 международных грузовых поездов в день, что подчеркивает его растущее значение в качестве ключевого логистического коридора.

В этом году грузовые перевозки на железной дороге Китай-Лаос были активными, что было обусловлено растущим спросом. С 1 января по 30 марта общий объем грузоперевозок достиг 6,1 млн тонн, при этом трансграничные перевозки достигли 1,5 млн тонн, что на 10% больше, чем в прошлом году.

Импорт включал более 12 тыс. тонн фруктов, в то время как продукты, выращенные в провинции Юньнань, такие как овощи, картофель и яблоки, становятся все более популярными в Лаосе, Таиланде и на других рынках Юго-Восточной Азии, что способствует увеличению как разнообразия, так и объема экспорта.

Интеграция высоких технологий повысила эффективность работы железной дороги Китай – Лаос. Железнодорожные власти Китая внедрили предварительное таможенное декларирование, ускоренное железнодорожное оформление грузов, мультимодальную логистику «по единому документу» и финансирование железнодорожных накладных, привлекая 71 корпоративного клиента к совместной кредитной линии на сумму 700 млн юаней (96,45 млн долларов).

В порту Мохан интеграция технологий 5G, BeiDou и искусственного интеллекта позволила создать более интеллектуальную грузовую площадку, значительно ускорив обработку грузов. Более тесное сотрудничество между Китаем и Лаосом также значительно расширило пропускную способность порта Мохан и цифровую инфраструктуру. С момента начала операций сроки оформления грузов сократились более чем на 60% для импорта и на 90% для экспорта, что значительно активизировало региональную торговлю и установило новый ориентир для взаимовыгодного сотрудничества в рамках инициативы «Один пояс, один путь».

Используя железную дорогу Китай – Лаос, железнодорожные власти Китая запустили инновационные трансграничные перевозки. Они также разработали новые логистические модели, такие как соединение железнодорожных маршрутов Китай – Лаос с грузовыми поездами Китай – Европа, что сократило время транзита из Лаоса и Таиланда в Европу всего до 15 дней. В настоящее время трансграничные перевозки осуществляются в 31 провинцию, муниципалитеты и автономные районы Китая, а также в 19 стран и регионов, включая Лаос, Таиланд, Вьетнам и Сингапур, при этом ассортимент перевозимых товаров превышает 3000 наименований.

Железная дорога Китай – Лаос повысила мировой спрос на лаосскую железную руду, крахмал тапиоки, каучук и бананы, а также тайские фрукты, такие как дурианы и мангостин, которые в настоящее время широко экспортируются грузовыми поездами Китай – Европа и новым международным торговым коридором Суша-море, ключевой логистической сетью, соединяющей западные регионы Китая с мировыми рынками. В то же время китайское оборудование и высокотехнологичная продукция эффективно проникают в Юго-Восточную Азию, поддерживая промышленный рост и региональное экономическое развитие.

Объем перевозок грузов по железной дороге Китай-Лаос достиг 11,2 млн тонн в 2022 г., увеличившись до 17,81 млн тонн в 2023 г. и ещё больше увеличившись до 19,64 млн тонн в 2024 г.

Источник: globaltimes.cn, 30.03.2025 (англ. яз.)

В Дании пустили новую систему горизонтальной перевалки контейнеров

На терминал грузового оператора DB Cargo (входит в состав железных дорог Германии) в Ольборге на севере Дании прибыл первый поезд, погрузка контейнеров на вагоны которого была выполнена с помощью инновационной системы горизонтальной перевалки CTS, внедренной логистической компанией Safe Green Logistics.

Система горизонтальной перевалки контейнеров CTS разработана в рамках одного из исследовательских проектов при финансовой поддержке Евросоюза. В ней использованы размещенные на шасси автомобиля устройства линейного перемещения с роликами и выдвижными направляющими. По информации Safe Green Logistics, перевалка контейнера с автомобиля, оборудованного такой системой, на платформу осуществляется в автоматическом режиме в течение 1 мин. Система рассчитана на стандартные 40-футовые контейнеры ИСО.

Safe Green Logistics приступила к испытаниям системы CTS в феврале 2025 г. Компания рассчитывает создать в Дании сеть терминалов для перевалки контейнеров с применением технологии CTS.

Источник: zdmira.com, 28.03.2025

Объем железнодорожных перевозок в Эстонии уменьшился

Грузоперевозки по железным дорогам Эстонии в феврале этого года составили 585,9 тыс. т, что на 20,1% меньше, чем за тот же период прошлого года.

По данным BNS, грузовые перевозки по железной дороге в прошлом месяце упали на 19,6% и составили 49,1 млн т-км.

Пассажиропоток снизился на 3,5% по сравнению с прошлым годом и составил 595,1 тыс. человек. Пассажирооборот упал на 5% до 28,5 млн пасс.-км.

В 2024 г. по железной дороге Эстонии перевезли 7,1 млн т грузов (-30,1% к уровню 2023 г.). Грузовые перевозки упали на 24% до 585,8 млн ткм.

В ушедшем году перевезли 7,9 млн пассажиров, что на 1,6% больше, чем в 2023 г., а пассажирооборот достиг 382,4 млн пасс-км что на 6,3% меньше, чем в прошлом году.

Источник: rzd-partner.ru, 31.03.2025

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

Мультимодальные перевозки в Абхазию запустят с 30 апреля 2025 года

АНО «Единая транспортная дирекция» совместно с ОАО «РЖД» возобновляет мультимодальные перевозки в Абхазию на летний сезон 2025 г. Маршрут будет действовать с 30 апреля по 30 сентября.

Путешественники смогут доехать поездом до станции Адлер, откуда ежедневно будут курсировать автобусы в пять городов Абхазии: Гагру, Пицунду, Гудауту, Новый Афон и Сухум. Билеты уже поступили в продажу 26 марта.

Приобрести «единый» проездной документ в формате «поезд + автобус» можно в кассах, на сайте ОАО «РЖД» и через мобильное приложение «РЖД Пассажирам». При онлайн-покупке необходимо указать начальный и конечный пункты маршрута, выбрав опцию «Маршруты с пересадками».

Стоимость автобусного сегмента варьируется в зависимости от пункта назначения: от 749 руб. до Гагры до 1 тыс. руб. до Сухума. Оформление талона на автобус прекращается за 36 ч до начала поездки.

Пассажирам разрешается бесплатный провоз ручной клади весом до 3 кг с суммарными габаритами не более 120 см. Перевозка животных не допускается. Для детей до 5 лет предусмотрено бесплатное место в автобусе.

Источник: kommersant.ru, 28.03.2025

ОАО «РЖД» запустят два маршрута из Хабаровска и Тынды к морским курортам

ОАО «РЖД» планируют запустить два маршрута из Хабаровска и Тынды к морским курортам на Японском и Черном морях.

Жители БАМа смогут отправиться поездом из Тынды в Анапу. Первый рейс на черноморское побережье запланирован на 28 мая. Поезда из столицы БАМа будут курсировать каждую среду по 8 сентября. В обратном направлении с 3 июня по 14 сентября по вторникам.

Для желающих отдохнуть у берегов Японского моря вводят дополнительный поезд № 214/213 Хабаровск – Тихоокеанская (Находка). Из столицы края состав будет отправляться с 11 по 27 июня по нечетным числам, с 29 июня по 12 сентября ежедневно, с 14 по 20 сентября по четным числам.

Для путешествия в состав включены купейные и плацкартные вагоны, в том числе с местами для маломобильных пассажиров и их сопровождающих.

Источник: interfax.ru, 28.03.2025

Фирменный поезд «Курский соловей» может вернуться уже в сентябре

28 марта временно исполняющий обязанности курского губернатора Александр Хинштейн встретился в Москве с генеральным директором – председателем правления ОАО «РЖД» Олегом Белозёровым.

В своем Telegram-канале глава Курской области заявил о том, что обсудил с руководителем компании ряд вопросов, в том числе возвращение легендарного фирменного поезда «Курский соловей». Прежде данный поезд каждый вечер отправлялся из Москвы и из Курска, утром прибывая к пункту назначения, но затем его убрали с линии.

Долгожданное возвращение локомотива с современными комфортабельными вагонами может состояться уже в текущем году, а именно в сентябре, поскольку в ОАО «РЖД» поддержали эту инициативу.

Хинштейн попросил О.Белозёрова, чтобы один из вагонов был туристическим. Каждое купе с индивидуальным дизайном станет мини-музеем, посвященным выдающемуся курянину: Свиридову, Дейнеке, Гранину, Носову, Плевицкой, Щепкину и другим.

Также обсуждался железнодорожный вокзал Курска. В рамках ремонта объекта ведутся работы по обновлению фасада и одного из перронов, необходимо обновление цокольного этажа. Здание преобразится полностью. Ремонт продолжится и в следующем году.

Кроме того, речь шла о переработке транспортно-пересадочного узла на базе вокзального комплекса в областном центре. Будет создана рабочая группа, которая займется решением данного вопроса.

Источник: mk.ru, 28.03.2025

Маршрут скоростного поезда «Финист» продлили до Яйвы

С 30 марта изменится маршрут ускоренных электричек «Финист». О продлении маршрута Пермь-2 – Кизел до станции Яйва рассказали в Министерстве транспорта Пермского края.

Два раза в неделю, по пятницам и воскресеньям поезд будет останавливаться на дополнительных остановках на пути в сторону рабочего поселка Яйва. По субботам и понедельникам по удлиненному маршруту «Финист» направится в сторону Перми.

К основному пути будет добавлено еще две остановки – Копи (в городе Александровск) и Всеволодо-Вильва.

Напомним, что «Финисты» работают на маршрутах Пермь-2 – Пермь – Сортировочная – Левшино – Пермь-2, на пригородных рейсах из Перми в Чусовой и в Верещагино. Скоростные электрички поступили в Пермский край в 2024 г., в количестве 12 штук. Первый рейс был совершен 8 июля.

Источник: rbc.ru, 30.03.2025

Франция: объявлен тендер на выполнение перевозок ночными поездами

Министерство транспорта Франции опубликовало информацию для потенциальных претендентов на выполнение перевозок ночными поездами

дальнего следования по контрактам на оказание социально необходимых транспортных услуг (PSO). Проведение тендера запланировано на 2026 г.

На тендер выставляются маршруты, проходящие по традиционным (не высокоскоростным) линиям, ныне обслуживаемые Национальным обществом железных дорог Франции (SNCF) или приостановленные на время проведения работ по реконструкции инфраструктуры. Этот лот включает пять направлений: Париж – Бриансон; Париж – Ницца (с возможным продлением на летний сезон до итальянского города Вентимилья); Париж – Орийак – Альби/Тулуза; Париж – Латур-де-Кароль – Ним – Марсель и Париж – Тарб/Андай с возможным продлением в Сан-Себастьян (Испания).

Поездная работа на этих пяти направлениях оценивается суммарной величиной 4 млн поездо-км, пассажирооборот – 1 млрд пасс.-км. Однако эти показатели могут увеличиться до 6,7 млн поездо-км и 2,2 млрд пасс.-км с учетом возможных продлений.

Ожидается, что контракт сроком на 8 лет вступит в силу в декабре 2030 г. с опцией продления на 1-2 года. Государство предоставит будущему оператору на условиях аренды подвижной состав (вагоны и локомотивы), а также депо для его обслуживания и подготовки поездов к рейсам.

В феврале 2025 г. министерство транспорта выпустило уведомление о тендере на поставки подвижного состава для ночных поездов, включая твердый заказ на 27 локомотивов с комбинированным тяговым приводом и 180 пассажирских вагонов четырех категорий с местами для сидения и спальными.

Источник: zdmira.com, 28.03.2025

В Великобритании назван оператор перевозок на первом участке магистрали East West Rail

Компания Chiltern Railways 25 марта 2025 г. объявлена Министерством транспорта Великобритании (DfT) в качестве оператора пассажирских перевозок на участке, соединяющем Оксфорд с Блетчли и Милтон-Кейнсом. Его строительство завершено в рамках первой очереди проекта магистрали East West Rail (EWR). Опытный рейс на этом участке был выполнен в октябре 2024 г. Коммерческие перевозки начнутся в конце 2025 г. На участке Оксфорд – Блетчли – Милтон-Кейнс с шестью станциями Chiltern Railways планирует ежедневно выполнять около 70 рейсов.

Проект EWR предполагает восстановление прямого железнодорожного сообщения между Оксфордом и Кембриджем, которое было прекращено

в 1967 г. Приступить к коммерческим перевозкам между Оксфордом и Бедфордом рассчитывают в 2030 г., а полностью для движения магистраль до Кембриджа планируют открыть к середине 2030-х годов.

Источник: zdmira.com, 26.03.2025

Великобритания: ход работ по модернизации станции Мирфилд в Западном Йоркшире

На апрель 2025 г. запланирован очередной этап модернизации станции Мирфилд в Западном Йоркшире. Данный проект является частью масштабной работы, направленной на повышение частоты и скорости движения электропоездов, а также обеспечение максимального уровня доступности железнодорожных станций.

В рамках первого этапа реализации данного проекта был полностью демонтирован пролет моста и завершены работы по укладке свайного основания. В апреле 2025 г. планируется завершить строительство нового входа в основное здание. Позже в этом году будет проведен монтаж нового пешеходного моста, а также лифтовых конструкций. Кроме этого будет реорганизовано парковочное пространство.

Отмечается, что эти работы проводятся в рамках реализации крупного проекта Transpennine Route Upgrade, общая стоимость которого составляет 11 млрд ф. ст. (14 млрд долл. США), охватывающего почти все 23 станции на 113-км участке линии между Йорком и Манчестером. На других станциях, включая Лидс и Морли, уже выполнен существенный объем работ.

Кроме этого проводится укладка дополнительных путей на всем участке линии от Хаддерсфилда до Дьюсбери.

Источник: networkrail.co.uk, 31.03.2025 (англ. яз.)

В США туристический маршрут Rockies to the Red Rocks продлевают до Солт-Лейк-Сити

В 2026 г. туристическая железнодорожная компания Rocky Mountaineer планирует продлить традиционный маршрут Rockies to the Red Rocks до Солт-Лейк-Сити, столицы штата Юта.

Открытый в 2021 г. маршрут проходит от Денвера, столицы штата Колорадо, до города Моаб на востоке штата Юта. Во время путешествия на поезде класса люкс пассажиры наслаждаются живописными пейзажами Юты –

скалистыми каньонами, образованиями красных горных пород, а также течением реки Колорадо. Поездка рассчитана на 2 дня с ночной остановкой в Гленвуд-Спрингсе (штат Колорадо).

Начиная с 21 апреля 2026 г. поезда нового бренда Canyon Spirit будут следовать до Солт-Лейк-Сити, а поездка станет дольше на один день. Пассажиры смогут дополнительно любоваться горными перевалами восточной части штата Юта и просторами пустынного нагорья Большой Бассейн. В Солт-Лейк-Сити туристам будет предоставлена возможность продолжить путешествие воздушным путем из местного международного аэропорта.

Поезда по новому маршруту должны курсировать еженедельно, в том числе как с отправлением из Денвера в западном направлении, так и в обратном из Солт-Лейк-Сити. Трехдневное путешествие включает две ночные остановки, в Гленвуд-Спрингсе и Моабе. Минимальная стоимость поездки на человека составляет 2123 долл. США. Забронировать билеты можно на сайте www.thecanyonspirit.com.

Источник: zdmira.com, 25.03.2025

Спустя 65 лет возобновлено пригородное сообщение с юго-востоком Массачусетса

Транспортная администрация штата Массачусетс (МВТА) и пассажирский оператор Keolis Commuter Services (входит в состав компании Keolis) спустя более 65 лет вновь открыли железнодорожное сообщение между Бостоном – столицей штата Массачусетс и городами Фолл-Ривер и Нью-Бедфорд в юго-восточной части этого штата.

Существующий маршрут Бостон-Южный – Мидлборо/Лейквилл продлен до Тонтон, где разделяется на два направления – до Нью-Бедфорда и Фолл-Ривер. Только эти два крупных города, а также Тонтон, расположенные в радиусе 80 км от Бостона, до сих пор не имели железнодорожного сообщения со столицей штата. В рамках первого этапа проекта South Coast Rail было построено шесть новых станций. Время в пути до обоих городов не превышает 1,5 ч.

По рабочим дням курсируют 15 пар поездов в сообщении с Фолл-Ривер и 17 пар – с Нью-Бедфордом, по выходным дням число поездов сокращается до 26 пар.

Дальнейшие планы включают продление до Тонтон другого пригородного маршрута – между Бостоном и Стоутоном.

Проект South Coast Rail находился в стадии обсуждения в течение длительного времени, пока в 2014 г. Министерство транспорта штата Массачусетс не заключило контракт на услуги консалтинга с американскими компаниями Vanesse Hangen Brustlin и HNTB Corporation. Церемония закладки первого камня состоялась на станции Восточный Фритаун в июле 2019 г. Контракты на путевые работы и обновление инфраструктуры были заключены в мае 2020 г. (стоимостью 159 млн долл. США) с совместным предприятием Skanska-DW White и в августе 2020 г. (стоимостью 404 млн долл. США) с СП SCR Constructors в составе компаний Middlesex Corporation и Tutor Perini. Также был размещен заказ на 16 двухэтажных вагонов производства Hyundai Rotem

Источник: zdmira.com, 27.03.2025

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Производство подвижного состава в России за январь-февраль 2025

В России за январь-февраль 2025 выпущено:

- 10,8 тыс. грузовых вагонов (+7,0% к январю-февралю 2024), в частности 4,8 тыс. полувагонов (+38,1%), 1,6 тыс. хопперов (в 1,8 раза ниже), 2,45 тыс. цистерн (в 1,5 раза выше) и 1,5 тыс. платформ (+4,3%). В феврале выпущено 5,7 тыс. вагонов (-1,4% к февралю 2024);
- 37 магистральных электровозов (-17,8% к январю-февралю 2024), в феврале – 20 электровозов (-31,0% к февралю 2024);
- 34 секции магистральных тепловозов (-34,6% к январю-февралю 2024), в феврале – 24 секции магистральных тепловозов (-27,3% к февралю 2024);
- 32 маневровых тепловоза (-20,0% к январю-февралю 2024), в феврале – 20 маневровых тепловозов (-4,8% к февралю 2024);
- 64 трамвая (+12,3% к январю-февралю 2024), в феврале – 46 трамваев (в 1,5 раза выше февраля 2024);
- 65 метровагонов (в 1,5 раза выше января-февраля 2024), в феврале – 41 вагон (в 1,7 раза выше февраля 2024).

Источник: t.me, 27.03.2025

Испытания двухсистемного электропоезда «Финист» вышли на финальный этап

На испытательном кольце ВНИИЖТ завершается тестирование двухсистемного электропоезда «Финист» ЭС105. Для проведения финальных испытаний на полигон был отправлен второй электропоезд этой модели. Ему предстоит этап санитарно-химических и микроклиматических испытаний для контроля параметров чистоты воздуха в салоне и кабине машиниста.



Рис. 1. Электропоезд «Финист»

Вторая машина также пройдет тягово-энергетические испытания для тестирования и сертификации тягового и вспомогательного оборудования альтернативного поставщика. Электропоезд будет загружен для имитации нахождения в нём пассажиров. В ходе тестов оба электропоезда пройдут совместную проверку работы в сдвоенном режиме на полигонах общего пользования. На маршруте Москва – Нижний Новгород испытают прочность несущих конструкций и динамические качества экипажной части на скорости до 160 км/ч.

Электропоезд «Финист» ЭС105 предназначен для эксплуатации на путях как постоянного, так и переменного тока.

Источник: ekb.plus.rbc.ru, 28.03.2025

«Инжиниринг Сервис – Путьмаш» разработала и поставила РЖД узкоколейный дизелевоз

Как рассказали ROLLINGSTOCK в пресс-службе компании, разработка подвижного состава, предназначенного для транспортировки людей и грузов в туннелях и шахтах, заняла один год. Машина создана как альтернатива

импортным аналогам (рис. 2): стояла задача обеспечить компактные габариты для прохождения кривых малых радиусов и зауженных туннелей.



Рис. 2. Узкоколейный дизелевоз

РЖД передано 6 таких дизелевозов. Подвижной состав был выпущен на площадке в Ульяновске и прошел там весь комплекс испытаний. По словам замдиректора компании по производству Михаила Шехина, для этих целей на территории завода было проложено 100 м пути с шириной колеи 900 мм.

Дизелевоз состоит из четырех вагонеток – тяговой, пассажирской вместимостью 18 человек и двух грузовых. Общая грузоподъемность составляет 15 т, констр. скорость – 25 км/ч. Он укомплектован дизелем ЯМЗ мощностью 15 кВт и, как заявляет производитель, имеет полностью российскую комплектацию.

Источник: t.me, 26.03.2025

«Узбекистон темир йуллари» представила новые пассажирские вагоны

Купейные и плацкартные вагоны моделей 61-950 и 61-951 были изготовлены Ташкентским заводом по строительству и ремонту пассажирских вагонов (ТВСРЗ), входящим в состав национального перевозчика Узбекистана (рис. 3).



Рис. 3. Вагоны моделей 61-950 и 61-951

Задача по созданию новых вагонов была поставлена в марте 2024 года. Длина новых вагонов по сравнению с ранее выпускавшимися увеличена с 24 до 26 м. Они оснащены экологичными туалетами, системами видеонаблюдения, регулируемые обогревателями. Подробные технические параметры перевозчик не раскрывает.

В 2024 году на ТВСРЗ было выпущено 35 пассажирских вагонов. В текущем году планируется увеличить производство до 70 единиц. Заявляется, что в перспективе завод будет способен выпускать до 100 вагонов ежегодно. Кроме того, были налажены поставки в соседние страны специальных пассажирских вагонов различных типов, производимых на ТВСРЗ.

Источник: spot.uz, 27.03.2025

Alstom поставит поезда Avelia Horizon в Марокко по контракту стоимостью 845 миллионов долларов

Alstom заключила контракт с Национальным железнодорожным управлением Марокко (ONCF) на поставку 18 высокоскоростных поездов Avelia Horizon. Сумма сделки, финансируемой Министерством финансов Франции, составляет 781 млн евро (845 млн долларов).

Ожидается, что расширение сети высокоскоростных железных дорог Марокко с добавлением поездов Avelia Horizon от Alstom улучшит транспортное сообщение между Танжером и Марракешем.

Двухэтажные поезда рассчитаны на движение со скоростью более 300 км/ч, что позволяет сократить время в пути и свести к минимуму воздействие на окружающую среду.

В состав Avelia входят компактные электрические вагоны и двухуровневые сочлененные вагоны, что обеспечивает гибкость в эксплуатации и улучшает качество обслуживания пассажиров.

По словам представителей компании, этот новый парк предложит более экологичный вариант для железнодорожной инфраструктуры Марокко, что будет соответствовать глобальным усилиям по сокращению выбросов углекислого газа.

Утверждается, что модель Avelia Horizon обеспечивает более низкие эксплуатационные расходы благодаря уменьшенному количеству тележек, на которые обычно приходится 30% расходов на техническое обслуживание.

Компания Alstom также заявила, что этот поезд обладает самой высокой на рынке вместимостью, что позволяет снизить общую стоимость владения одним местом.

Источник: railway-technology.com, 01.04.2025 (англ. яз.)

SNCF приостановила приемку новых поездов X'Trapolis от Alstom из-за технических проблем

«Техническая готовность поездов продолжает оставаться на уровне, который значительно ниже целевого», – заявили в дочерней структуре национального французского перевозчика, компании Transilien, обслуживающей регион Иль-де-Франс (агломерация Парижа). Перевозчик также публично обвинил Alstom в «плохом качестве производства».

Первый двухсистемный электропоезд X'Trapolis Cityduplex был запущен в агломерации Парижа в ноябре 2023 года. На текущий момент SNCF заказала 166 таких поездов. Из них перевозчик получил 36 составов и сейчас эксплуатирует 26 поездов.

Приемка поездов остановлена на неопределенное время. При этом найти публичную официальную информацию о показателях технической готовности подвижного состава не удалось. Как пишет Le Figaro, оборудование новых поездов в период обкатки ломалось в два раза чаще, чем ожидалось, и в четыре раза чаще, чем у предыдущего поколения. Также есть публичное заявление транспортного управления Иль-де-Франс о снижении пунктуальности движения поездов в январе 2025 года до 87,9%.

Сама Alstom объясняет проблемы разным уровнем требований к лубрикации рельсов. Так, смазывание осуществляется устройствами на самих поездах, однако для эксплуатации нового подвижного состава смазки нужно меньше, чем наносят старые поезда: они эксплуатируются с 1997 года и продолжают пока работать на сети. Дополнительно производитель указывает, что состав смазок отличается и не обеспечивает их смешиваемость при нанесении. Как заявляют в Alstom, в результате возникает риск

проскальзывания колес, в связи с чем необходимо проводить дополнительную очистку путей от смазки перед движением нового поезда.

Сейчас SNCF внедрила временное решение для уменьшения объема смазки, попадающей на рельсы, и совместно с Alstom вырабатывает долгосрочное решение. Также причиной многих инцидентов стали сбои в программном обеспечении. Указывается и более высокая сложность обслуживания новых поездов, которая приводит к увеличению временных и финансовых затрат при их сервисе.

Источник: t.me, 26.03.2025

PKP Intercity подписала контракт на строительство локомотивного депо в Варшаве

Польский оператор PKP Intercity заключил контракт с консорциумом, в который входят TRAKCJA SA и DB Projekt Sp. z o. o., на строительство нового локомотивного депо на железнодорожной линии Варшава-Грохув. Проект, стоимость которого составляет более 179 млн злотых (43 млн евро), планируется завершить в 2027 году.

Проект включает в себя проектирование и строительство локомотивного депо, модификацию систем управления движением поездов, а также создание станции диагностики подвижного состава.

«Для поддержания и обслуживания нашего растущего парка локомотивов – необходимы современные объекты. В настоящее время в Варшаве мы используем историческое локомотивное депо 1937-1938 годов», – пояснил Януш Малиновский, президент PKP Intercity.

Новое трехпутное, полностью электрифицированное депо будет включать в себя инспекционные стенды с двухуровневыми платформами и мостовыми кранами. Площадь депо будет 5500 м². Оно также будет оснащено краном грузоподъемностью 10 тонн для замены колес и специальным стендом для измерения давления на колеса на путях.

PKP Intercity активно обновляет свой локомотивный парк. В прошлом году оператор закупил у Newag 63 мультисистемных электровозов модели Griffin. Годом ранее PKP Intercity заключил контракт с Newag на поставку 46 локомотивов. По состоянию на 2024 год оператор эксплуатировал более 400 локомотивов.

Источник: techzd.ru, 25.03.2025

Wabtec поставит в Бразилию еще 50 тепловозов семейства Evolution

Бразильский оператор грузовых перевозок Vale объявил о намерении закупить у Wabtec 50 тепловозов семейства Evolution, в том числе 36 локомотивов серии EVOBBW для железнодорожной компании Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) и 14 серии ES58ACi для железной дороги Carajás (Estrada de Ferro Carajás, EFC) (рис. 4). Тепловозы будут изготовлены на предприятии компании в Контажене (штат Минас-Жерайс, Бразилия). Поставки планируется начать в 2026 г.



Рис. 4. Тепловоз семейства Evolution

Дизели обоих тепловозов могут работать на смеси с большой долей биотоплива, что позволяет снизить объем вредных выбросов. Планируется проведение испытаний с целью наращивания процентного содержания биотоплива в смеси с дизельным топливом. Тепловозы оборудованы асинхронным тяговым приводом и тяговыми электродвигателями переменного тока. За счет увеличения габаритов кабины повышен уровень эргономики и комфорта рабочего места машиниста, улучшена доступность бортового оборудования.

Новый договор укрепляет позиции компании Wabtec на бразильском рынке. Компанией GE Transportation (объединена с Wabtec в феврале 2019 г.) начиная с 2009 г. было изготовлено для Carajás 97 тепловозов ES58ACi. В феврале 2024 г. бразильский транспортно-логистический оператор MRS Logística и компания Wabtec подписали соглашение о поставке 30 тепловозов ES44ACi семейства Evolution, а в марте 2023 г. логистическая компания VLI – оператор портов, железных дорог и терминалов в Бразилии – приобрела у Wabtec девять восьмиосных тепловозов серии ES43BBI того же семейства. В июне 2024 г. Wabtec и Vale заключили генеральное соглашение о техническом обслуживании парка локомотивов семейства Evolution железной дороги Carajás.

CAF Nexio после 5 лет согласований будут эксплуатироваться в Германии

Федеральное управление железных дорог Германии (EBA) разрешило эксплуатацию трёхсекционных электропоездов CAF Nexio на Шёнбукской железной дороге в районе Штутгарта. Решение принято спустя пять лет согласований между службой и оператором Zweckverband Schönbuchbahn (ZS).

Испанский производитель заключил контракт на поставку девяти электропоездов и их обслуживание с ZS в 2017 году. В дальнейшем были дозаказаны ещё три поезда. Эксплуатация CAF Nexio должна была начаться с 2021 года, однако EBA не санкционировало ввод поездов в эксплуатацию из-за опасений по поводу безопасности, в первую очередь, из-за слишком мощной, по оценке ведомства, тормозной системы.

После получения разрешения на эксплуатацию оператор заявил, что новый подвижной состав заменит дизельные поезда Regio-Shuttle RS1 производства Stadler в середине этого года.

Поезда CAF Nexio состоят из трех вагонов, имеют длину 39 метров и пассажироместимость в 251 человека, в том числе 90 мест для сидения. Поезд имеет шесть тяговых двигателей общей мощностью 1080 кВт, работающих от сети переменного тока с полным линейным напряжением 15 кВ. Электропоезд способен развивать скорость 100 км/ч.

Источник: techzd.ru, 01.04.2025

CRRC Ziyang отправила первые тепловозы в Мозамбик

Китайская компания CRRC Ziyang отправила в Мозамбик первую партию локомотивов серии SDD1, подготовленных для эксплуатации в сложных климатических условиях Африки (рис. 5). Шестиосный тепловоз колеи 1065 мм с двумя кабинами машиниста предназначен для вождения пассажирских и грузовых поездов. Локомотив длиной 18 м, мощностью 1620 кВт и осевой нагрузкой 16,5 т рассчитан на скорость длительного режима 15,4 км/ч и максимальную – до 100 км/ч. В конструкции предусмотрены эффективная система охлаждения и модульный воздухозаборник, а также интеллектуальный мониторинг оборудования в реальном времени, повышающий уровень безопасности и эксплуатационной готовности машины.



Рис. 5. Локомотив серии SDD1

В 34 странах мира работают свыше 1200 тепловозов, изготовленных CRRC Ziyang. В течение 24 лет компания поставила 230 локомотивов различных типов и дизель-поездов в 20 стран Африки.

Источник: zdmira.com, 26.03.2025

Stadler внедрила систему торможения для поездов зубчатой железной дороги

Железная дорога Matterhorn Gotthard Bahn (MGBahn) (рис. 6) и компания Stadler представили первый поезд зубчатой железной дороги, оснащенный системой торможения, которая получила название v+. Электропоезд ORION постройки Stadler курсирует по линии Андерматт – Гёшенен в швейцарском кантоне Ури, уклоны на которой достигают 181‰.

Внедрение системы позволяет следовать под уклон со скоростью до 30 км/ч. Ранее скорость движения поездов ORION на таких уклонах была ограничена 21 км/ч.



Рис. 6. Железная дорога Matterhorn Gotthard Bahn

Благодаря новой тормозной системе повысились надежность торможения, эксплуатационная скорость поездов и точность соблюдения расписания. Длительность поездки сократилась на 4 мин, ранее она составляла 15 мин. Теперь поезда могут курсировать по линии Андерматт – Гёшенен с интервалом 30 мин, при этом в обращении находится только один поезд, тогда как ранее их требовалось два.

Разработки инновационного решения были инициированы MGBahn и реализованы совместно с компанией Stadler. Правительство Швейцарии обеспечило финансовую поддержку, федеральное управление транспорта (BAV) выдало разрешение на использование системы v+.

MGBahn намерена оборудовать новой тормозной системой 25 поездов ORION, поставку которых планируется начать в 2026 г. Кроме того, она будет установлена на уже эксплуатируемых поездах, которые пройдут модернизацию.

В марте 2020 г. MGBahn и Stadler подписали рамочный договор и оформили первый твердый заказ на 12 трехвагонных поездов ORION. В ноябре 2023 г. был заключен контракт стоимостью 266 млн швейц. фр. на поставку еще 25 ед. Поезда ORION колеи 1000 мм рассчитаны на питание от контактной сети напряжением 11 кВ, частотой 16,67 Гц.

Источник: zdmira.com, 26.03.2025

Innofreight выводит на рынок интермодальное решение для перевозок цемента

Австрийская логистическая компания провела испытания 22,5-футовых танк-контейнеров CemTainer для цемента в Германии и Австрии (рис. 7). Они транспортировались до терминала на сочлененных платформах InnoWaggon, разработанных самой компанией, а далее автотранспортом доставляли цемент на строительные площадки.



Рис. 7. Танк-контейнер CemTainer

В кузове SemTainer преобладает переработанная сталь. Заявляется, что меньшая длина по сравнению со стандартными танк-контейнерами для цемента (30 фут.) позволяет разместить 4 контейнера на платформе InnoWaggon, тем самым сократить длину поезда. Объем контейнера составляет 32 м³, максимальная грузоподъемность – 31 т.

Загрузка контейнера осуществляется сверху через три люка, расположение которых унифицировано с вагонами-цементовозами модели Uacs. Разгрузка происходит под давлением в 0,2 МПа путем наклона контейнера.

Это не первый танк-контейнер для цемента на рынке: их, например, активно выпускают в Китае.

Источник: t.me, 27.03.2025

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Болгария: срочные меры по обеспечению безопасности на железнодорожном транспорте

Министерство транспорта и коммуникаций Болгарии вводит срочные меры по повышению безопасности на железных дорогах страны (БДЖ). Катализатором процесса послужили имевшие место в последнее время происшествия на сети БДЖ, в том числе с человеческими жертвами. После заключения экспертной комиссии согласованные с железнодорожниками срочные меры предстоит реализовать в течение 6 месяцев.

В качестве первоочередных мер намечено размещение камер наблюдения на локомотивах, электропоездах и всех станциях. В систему контроля скорости движения с использованием технологии GPS будет добавлена функция предупреждения диспетчеров о превышении допустимой величины скорости. Также предстоит расширить зоны покрытия и улучшить качество связи в сетях операторов сотовой связи.

Планируется создать базу данных происшествий для их регистрации и предотвращения повторения, ввести запрет движения поездов на участках с неработающими средствами сигнализации, обеспечить строгое соблюдение техники безопасности, а также норм рабочего времени работников, особенно имеющих отношение к безопасности движения поездов.

При разработке проектов модернизации инфраструктуры особое внимание должно уделяться вопросам безопасности. Оператору инфраструктуры железных дорог Болгарии («Железопътна инфраструктура»,

НКЖИ) поручено сформировать двухлетний план по замене устаревших систем управления движением и обеспечить безусловное его выполнение. В долгосрочной перспективе предстоит повысить уровень образования и квалификации сотрудников, занимающих ключевые должности.

Источник: zdmira.com, 27.03.2025

Великобритания: RSSB представила новый инструмент для предотвращения схода вагонов

Британский совет по безопасности и стандартам на железнодорожном транспорте (Rail Safety and Standards Board, RSSB) разработал новый инструмент Runaway Risk Tool, использование которого позволит производить оценку риска схода поезда с рельсов. Этот инструмент даёт возможность выявлять участки пути, где состояние рельсов или уклон могут создать угрозу схода железнодорожных транспортных средств, а также определять наиболее уязвимые места.

В основе представленной технологии – графическая информация (изображения с высоким разрешением), а также данные об уклоне из национальных информационных баз Network Rail. Эти данные используются для моделирования возможных ситуаций схода подвижного состава с рельсов.

Пользователи инструмента могут ввести информацию о местоположении подвижного состава и его массе, этой информации достаточно для того, чтобы посчитать возможные сценарии схода. На основе этих расчетов могут принимать профилактические меры для снижения уровня риска.

По информации представителя RSSB, ранее меры предотвращения сходов предпринимались даже на участках с низким уровнем риска, что становилось причиной дополнительных расходов. Новый инструмент направлен на оптимизацию защитных мероприятий, основанной на адекватной оценке степени существующей опасности.

Источник: railwaygazette.com, 31.03.2025 (англ. яз.)

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

Кадрам создают образование

Рост зарплат, который происходит на российском рынке труда последние годы, может сам по себе усиливать дефицит отдельных специальностей. Так,

например, сейчас в стране постепенно нарастает нехватка работников, занимающихся ремонтом железнодорожных вагонов. Это является следствием роста зарплат в смежных отраслях и перехода работников ремонтных депо на другие позиции, а также долгосрочного снижения интереса абитуриентов к этому направлению. Чтобы обеспечить эту сферу необходимыми кадрами, нужно повысить престиж профильных профессий, в том числе с помощью федеральной программы «Профессионалитет».

По данным «Infoline-Аналитики», вагоноремонтные предприятия сейчас стремительно теряют кадры. Чтобы удержать сотрудников, они вынуждены повышать заработные платы. Так, по данным Росстата, среднемесячная зарплата по экономическому виду деятельности «Деятельность вспомогательная прочая, связанная с железнодорожным транспортом» в 2019-2024 гг. выросла на 70%. Аналогичный показатель для всей отрасли вагоноремонтного бизнеса за этот же период вырос в пределах 60%.

Большинство вагоноремонтных предприятий расположены в регионах с высококонкурентными и высокооплачиваемыми отраслями производства (нефтегазодобывающие, оборонные, металлургические и др.). При этом зарплата вагоноремонтных компаний в целом отстает от зарплаты в регионах от 10% до 30%, что сказывается на высоком уровне текучести персонала, который достигает в отдельных локациях 60%. Особенно остро стоит вопрос по таким востребованным профессиям, как токарь, фрезеровщик, электрогазосварщик. Только в 2024 г. вагоноремонтные компании были вынуждены увеличить зарплату по этим профессиям не менее чем на 30%. Несмотря на это, разрыв с предприятиями оборонной промышленности и сегментом высокодоходной деятельности достигал 100% и более.

В целом, отметим, по данным Росстата, только за 2024 г. номинальная зарплата в РФ выросла более чем на 17,8%, достигнув 88 тыс. руб. По итогам 2024 г. самые высокие зарплаты традиционно зафиксированы в добывающих регионах и столице. В тройку лидеров входят Чукотский АО со среднемесячной зарплатой 185,0 тыс. руб., Ямал – 163,9 тыс. руб. и Москва – 162,1 тыс. руб.

По данным вагоноремонтных компаний, доля зарплат в себестоимости ремонта составляет 35-40%. Чтобы эффективно привлекать кадры в отрасль и удерживать их, вагоноремонтники вынуждены повышать цены на свои услуги. В 2025 г. стоимость ремонта вагонов для их владельцев и операторов вырастет на 20-25%. Так, в 2020-2021 гг., во время пандемии коронавируса, когда объем необходимых в стране логистических услуг сокращался, цены на плановый ремонт вагонов снижались ежегодно в среднем на 10%. Возврат к показателям 2019 г. произошел только в 2022 г. Таким образом, в последние пять лет, с 2019 по 2024 гг., среднегодовая индексация цен на плановый ремонт вагонов

составила 4,8%, в то время как в среднем уровень инфляции в экономике ежегодно составлял 8,5%.

Еще одна причина кадрового дефицита в отрасли – низкий интерес к нему у молодежи.

Как отмечает директор Амурского института железнодорожного транспорта Вячеслав Жеребцов, когда абитуриент выбирает продолжить свое образование в колледже, он хочет быстро получить специальность и выйти на рынок труда. Получается, что большинство неизбежно делает выбор в пользу профессий, востребованных крупными промышленными компаниями. Именно там профессии из сегмента «синих воротничков» хорошо оплачиваются, таким специалистам доступен расширенный соцпакет, корпоративное жилье.

Относительно непопулярно это направление и среди абитуриентов вузов, говорит доцент кафедры «Строительная механика» Российского университета транспорта Гайк Мануйлов. Первые волны поступающих с лучшими результатами экзаменов обычно идут на другие специальности, и только потом, если их не примут, они готовы рассматривать другие возможности. Одним из способов решения проблемы он видит расширение целевого набора. Таким образом, можно было бы привлечь к нужным специальностям выпускников из отдаленных регионов.

По этому пути идет, например, вагоноремонтная компания «ОМК Стальной путь». Как пояснили в ее кадровой службе, сейчас в вагоноремонтных депо не хватает специалистов как с высшим, так и со средним профессиональным образованием. «Поэтому идем в вузы и ссузы, встречаемся со студентами первых-вторых курсов, которые учатся на платной основе, и предлагаем им заключать целевые договоры. Как правило, на третьем-четвертом курсах все будущие выпускники уже разобраны компаниями. Иными словами, сами растим своих сотрудников, платим за их образование, а потом принимаем на работу», – говорит директор по управлению персоналом «ОМК Стального пути» Елена Сеничкина.

Нехватку специалистов в этой области подтверждает и инженер Российского университета транспорта Александр Нечаев. По его словам, даже если абитуриенты идут обучаться на направления, связанные с ремонтом вагонов, часть из них не справляется с учебной нагрузкой и отчисляется из учебного заведения. Из тех, кто поступает к нам на первый курс, до диплома доходят не более половины.

Если бы абитуриенты знали, что ремонт вагонов – это престижно, это востребованный труд, интерес к обучению специальностям, которые необходимы для этого процесса, был бы выше, добавляет Вячеслав Жеребцов. По его словам, сделать направление более популярным можно было бы в рамках федерального проекта «Профессионалитет».

Напомним, программа «Профессионалитет» запущена правительством в 2022 г. с целью обновить инфраструктуру средних учебных заведений и наладить взаимодействие между колледжами и предприятиями, на которых могли бы работать выпускники. «Профессионалитет» предусматривает создание образовательно-производственных центров (кластеров), представляющих собой интеграцию колледжей и организаций реального сектора экономики. Овладеть профессиональными навыками учащиеся могут за 2,5 года вместо 4 лет.

Понимая важность взаимодействия с учебными заведениями, «ОМК Стальной путь» поможет открыть образовательный кластер на базе Амурского института железнодорожного транспорта. В рамках этого проекта будут готовить специалистов для вагоноремонтных предприятий компании, которые находятся в Свободном и Белогорске Амурской области. Такие специалисты смогут в перспективе стать частью коллектива.

По-другому решают кадровый вопрос в Новой вагоноремонтной компании – готовят собственных специалистов непосредственно на предприятии. Для этого создан корпоративный специализированный учебный центр на базе ВРЗ «Челябинск». Здесь можно пройти обучение по востребованным профессиям в сфере вагоноремонта, а также по направлениям «Охрана труда», «Промышленная безопасность», «Метрология» и т.д. Обучены уже более 2 тыс. квалифицированных специалистов..

Источник: kommersant.ru, 31.03.2025

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Треть объёмов нефтепродуктов с Петербургской биржи отправляется покупателям по железной дороге с использованием цифрового сервиса

В 2024 году через ОТП РЖД на Петербургской бирже было законтрактовано 1,6 млн тонн нефтепродуктов, что в 22 раза больше, чем в предыдущем году. С начала 2025 года уже законтрактовано более 1,8 млн тонн, что в 14 раз больше, чем за аналогичный период 2024 года.

Об этом сообщил замглавы РЖД Дмитрий Мурев в ходе пленарной сессии форума «Биржевой товарный рынок – 2025».

По его словам, доля использования ОТП РЖД от общего объёма торгов нефтепродуктами на Петербургской бирже по итогам I квартала достигнет порядка 30%.

«Такие крупные компании, как «НОВАТЭК», «Лукойл» уже на 100% перешли на использование ОТП в своих поставках», – отметил Дмитрий Мурев.

Замглавы РЖД подчеркнул, что система построена на современных импортозамещённых IT-решениях. И её дальнейшее развитие связано как с увеличением доли использования в сфере торговли нефтепродуктами, так и с расширением номенклатуры товаров (каменный уголь, удобрения, продукты питания и сельхозпродукция), а также выходом на зарубежные рынки, в частности ЕАЭС.

«Оператор товарных поставок» (ОТП) – совместный проект компании «Цифровая логистика» (дочернее общество РЖД) и Петербургской биржи. Цифровая платформа позволяет отслеживать передвижение биржевого товара в режиме онлайн, обеспечивает точность расчёта транспортировки, даёт возможность оптимизировать логистику.

Источник: t.me, 28.03.2025

ТМХ ИС оснастил ТГМ6А системой дистанционного управления

ТМХ ИС реализовал пилотный проект по оснащению тепловоза серии ТГМ6А системой дистанционного управления на ЕВРАЗ ЗСМК. Оно позволяет машинисту удаленно и безопасно управлять локомотивом в условиях металлургического производства «в одно лицо». Об этом сообщила пресс-служба ТМХ ИС.

Проект реализован при участии компаний АВП Технологии и НИИТКД (входят в ТМХ ИС). Решение планируется применять и на других производственных участках ЕВРАЗ ЗСМК и предприятиях группы ЕВРАЗ.

Система обеспечивает управление и полный контроль над локомотивом с безопасного расстояния, что позволяет исключить воздействие производственных факторов. Машинист может выполнять маневровые работы по перемещению чугуновозных ковшей, а также производить прицепку и отцепку вагонов, находясь в удаленной и безопасной точке. Пульт передает все необходимые команды для начала движения, увеличения или снижения скорости, а также остановки тепловоза в требуемых местах.

Дополнительно внедрена система видеоконтроля «Антисон». При работе машиниста в кабине тепловоза система контролирует его состояние.

Источник: techzd.ru, 28.03.2025

25 апреля пройдет конференция «Цифровизация на транспорте»

25 апреля РЖД-Партнер проведет конференцию «Цифровизация на транспорте». Мероприятие состоится в г. Москве, в отеле «Золотое кольцо» (ул. Смоленская, д. 5). Начало в 10.00. Помимо очного, возможно онлайн-участие, которое позволит следить за дискуссией, задавать спикерам вопросы в чате и получать на них ответы.

В рамках конференции состоится две дискуссии.

Первая посвящена внедрению цифровых технологий на железнодорожном транспорте и тем сервисам, которые сегодня предлагает и развивает перевозчик.

Вторая – развитию клиентских сервисов операторов, а также цифровой интеграции при организации мультимодальных перевозок.

Будут рассмотрены следующие вопросы:

- новые опции в АС ЭТРАН: развитие веб-интерфейса. Личный кабинет клиента и мобильные сервисы;

- Китай в 2025 г. переходит на электронные накладные при перевозках грузов в сообщении с РФ: что изменилось для клиентов?

- новые методы управления движением на сети РЖД: СКПП и новые шахматки ЦД. Контроль опций в ДМЗИ. Как приспособиться к новым реалиям?

- цифровизация на стыках с сетью ОАО «РЖД»: услуги на грузовых терминалах железных дорог, взаимодействие с АСУ морских портов и таможней.

- ЭТП «Грузовые перевозки» и электронные биржи: как найти вагон на споте;

- национальная цифровая транспортно-логистическая платформа. Интеграция с ПО участников рынка. Выгоды для клиентов;

- клиентские сервисы операторов. Возможности ускорения отправок;

- цифровое ремонтное депо. Сервисы в электронном виде и контроль качества.

- цифровые метки, датчики и навигационные пломбы: как они помогают управлять перевозками. Что и в каких случаях необходимо установить на вагон в обязательном порядке?

Мероприятие рассчитано на широкий круг компаний – грузовладельцев, операторов, собственников подвижного состава, экспедиторских и логистических компаний, отраслевых экспертов и аналитиков.

Выступить на конференции приглашены ведущие отраслевые эксперты.

Источник: rzd-partner.ru, 31.03.2025

ЗИКСТО расширяет и роботизирует производство

Казахстанский производитель вагонов-платформ, вагонов-хопперов и пассажирских вагонов ЗИКСТО инвестирует 24 млрд тенге (4 млрд рублей) в расширение производства и внедрение роботизированной техники на своем предприятии в Северо-Казахстанской области. Об этом сообщают казахские СМИ.

Роботизированное оборудование будет применяться в новом цехе, который находится на стадии строительства. Его площадь – 12 тысяч м². В нем будут производиться пассажирские вагоны и вагоны-платформы.

«Количество рабочих будет доведено до 900 человек. Ежегодно будем собирать 3 тысячи вагонов. Сейчас ведутся строительно-монтажные работы, запуск намечен на четвертый квартал 2025 года», – сказал директор «ЗИКСТО» Данис Арасланов.

В новом производственном корпусе будут применять роботизированную технику, которая позволит добиться универсальности – производить узлы и комплектующие для различных моделей подвижного состава. Также предприятие планирует освоить производство полувагонов, цистерн для перевозки нефтепродуктов и автомобилевозов.

До 2030 года ЗИКСТО планирует произвести 300 пассажирских вагонов для КТЖ. Сейчас парк национального перевозчика насчитывает более 2 тысяч пассажирских вагонов.

Источник: techzd.ru, 28.03.2025

Мониторинг железнодорожной сети Великобритании будет осуществляться при помощи дронов

Британский оператор железнодорожной инфраструктуры Network Rail начал использовать беспилотные летательные аппараты для мониторинга 20 тыс. миль (32 тыс. км) железнодорожных путей.

Совместно со своим партнёром Drone Major Limited компания Network Rail провела испытания данной технологии на железнодорожных линиях Вулверхэмптона и Severn Valley Railway. В ближайшее время планируется масштабное внедрение этой системы по всей сети.

По заявлению Network Rail, ключевым назначением дронов, оснащённых средствами передачи изображения в режиме реального времени, является возможность изменения системы управления инцидентами, связанными с несанкционированным проникновением посторонних лиц на объекты железнодорожной инфраструктуры.

Как пояснили в компании, алгоритмы реагирования будут усовершенствованы за счёт применения БПЛА, выполняющих полёты за пределами прямой видимости оператора (BVLOS). Это позволит значительно ускорить процессы идентификации и перехвата нарушителей, сократив время вынужденных простоев поездов и, возможно, спасая человеческие жизни.

Использование БПЛА над железнодорожными путями недавно было одобрено Управлением гражданской авиации Великобритании (Civil Aviation Authority). Компания Drone Major применяет технологию «цифровой привязки» (Digital Tethering), которая обеспечивает полёты дронов исключительно в утверждённых зонах и, в частности, не приближаются к контактной сети.

Система Digital Tethering, по словам партнёров, основана на передовом навигационном решении, включающем элементы искусственного восприятия и высокоточные наземные радиомаяки. Технология сохраняет работоспособность даже в районах с нестабильным или полностью отсутствующим сигналом GPS/GNSS. Технология уже была успешно испытана на двух железнодорожных направлениях.

Доминик Моттрам (Dominic Mottram), менеджер программы национальной стратегии по применению БПЛА в компании Network Rail, отметил, что потенциал этих проектов в обеспечении более надёжной и безопасной железной дороги для наших пассажиров и сотрудников огромен, и это может стать настоящим прорывом для всей отрасли.

При масштабировании проекта на уровне национальной железнодорожной сети, компания Network Rail рассчитывает значительно сократить ежегодные затраты в размере 1,9 млрд ф. ст. (около 2,45 млрд долл. США), направляемые на устранение последствий инцидентов на объектах инфраструктуры – включая проникновения посторонних лиц, нахождение животных на железнодорожных путях, поваленные деревья и возгорания вблизи железнодорожных линий.

Отмечается также, что получаемая с помощью дронов информация позволит специалистам по техническому обслуживанию сосредоточиться на приоритетных участках, не подвергая себя риску нахождения в зоне движения поездов, а реагирование на случаи несанкционированного проникновения станет оперативнее.

Источник: railway-technology.com, 31.03.2025 (англ. яз.)

Великобритания: сотрудничество в области сокращения рисков кибератак на объектах железнодорожного транспорта

В ходе конференции Fleet Cyber Security, посвященной вопросам обеспечения кибербезопасности на объектах железнодорожного транспорта, было принято решение о возобновлении работы в рамках реализации стратегии Rail Cyber Security Strategy. В мероприятии приняли участие собственники подвижного состава, компании-операторы и представители цепочки поставок, основная цель мероприятия – обмен передовым опытом и обсуждение практических кейсов.

В роли организаторов конференции выступили Rail Partners, Rail Delivery Group и Британский совет по безопасности и стандартам на железнодорожном транспорте (Rail Safety and Standards Board, RSSB), она состоялась в Бирмингеме 18 марта 2025 г.

Представитель RSSB Марк Оукли (Mark Oakley) отметил, что современные технологические решения, широко применяемые в железнодорожной отрасли, в настоящее время представляют собой открытую мишень для злоумышленников, т.к. сотрудникам компаний не хватает практических навыков и знаний.

По мнению Николь Дженнингс (Nicole Jennings,) из Rail Delivery Group, в условиях активного внедрения новых технологий защита сети и парка подвижного состава от киберугроз должна оставаться ключевым приоритетом. Четкий и согласованный подход к кибербезопасности является необходимым условием для обеспечения безопасного, стабильного и надежного функционирования железнодорожной сети.

Источник: railwaygazette.com, 26.03.2025 (англ. яз.)

Новая эра прозрачности железнодорожных перевозок: данные о работе поездов теперь доступны пассажирам

Пассажиры по всей Англии теперь могут видеть, насколько надежны их местные железнодорожные перевозки: с 6 марта на более чем 1700 станциях начали размещаться данные о работе поездов.

Эти сведения, предоставленные железнодорожными операторами, включают процент отменённых поездов и уровень пунктуальности на каждой станции. Это первый случай в истории железных дорог, когда информация доступна на уровне отдельных станций. Данные теперь отображаются на цифровых экранах крупных станций, а на небольших станциях пассажиры могут сканировать QR-код для просмотра данных онлайн.

Данный шаг реализует обязательство Министерства транспорта быть полностью прозрачным перед пассажирами, позволяя обществу контролировать работу операторов и повышать качество предоставляемых услуг.

Эти реформы направлены на улучшение качества перевозок и стимулирование экономического роста за счёт повышения транспортной доступности. Прозрачность данных вынуждает операторов повышать эффективность и продуктивность, обеспечивая лучшее соотношение цены и качества для пассажиров и способствуя общему развитию экономики.

Министр транспорта проводит встречи с железнодорожными операторами, требуя незамедлительных мер для устранения проблем. В ответ на это индустрия разработала стратегический план, направленный на повышение уровня стабильности расписаний и кадровое усиление для восстановления надежности железнодорожных перевозок.

Этот шаг является частью более широкой реформы железнодорожного транспорта, включающей создание Great British Railways (GBR) – новой организации, объединяющей инфраструктуру и перевозки для устранения фрагментации информации и неэффективности обслуживания. GBR будет сосредоточена на повышении стандартов обслуживания пассажиров.

Кроме того, принятый закон о государственном управлении железными дорогами (Public Ownership Act) позволит налогоплательщикам в год сэкономить до 150 миллионов фунтов стерлингов, которые ранее выплачивались частным инвесторам. Первые поезда перейдут в государственное управление уже в мае 2025 года.

Эти изменения направлены на улучшение качества жизни граждан, обеспечивая удобные поездки на работу, учебу, в больницу или на другие встречи без лишних задержек и сложностей.

Источник: railtechnologymagazine.com, 27.03.2025 (англ. яз.)

РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ

Водородная энергетика настоящего и будущего

Последние несколько лет в России и мире все больше внимания уделяется вопросам экологии и устойчивого развития. Это отражается как в государственных программах, так и в исследованиях ведущих научных институтов. В условиях глобальной климатической повестки технологический потенциал страны во многом определяется способностью бизнеса и государства

переходить на экологичные решения, уменьшая углеродный след, сокращая вредные выбросы в атмосферу и повышая энергоэффективность.

Примером этих тенденций являются различные проекты по внедрению «зеленых» технологий в промышленности, энергетике и транспорте. На правительственном уровне принимаются меры по стимулированию экологически безопасного производства и развитию инноваций, способствующих сохранению окружающей среды.

По официальным данным, опубликованным рядом отраслевых СМИ со ссылкой на Министерство энергетики, в 2024 году объем производства водорода в России вырос на 3,5% и достиг 2,5 млрд кубометров. Эти цифры подчеркивают наличие устойчивого тренда на расширение водородного сегмента и готовность инвесторов, промышленных корпораций и субъектов РФ поддерживать подобные проекты.

В научном сообществе не раз указывали на то, что водород как топливо может в перспективе полностью изменить существующую парадигму транспортной энергетики. Он абсолютно безвреден для атмосферы в процессе использования: единственным «выхлопом» становится водяной пар.

Площадкой для развития водородных технологий была выбрана Сахалинская область. Именно здесь в середине 2024 года открылся первый в России водородный полигон – часть Восточного водородного кластера. Проект призван продемонстрировать практическую применимость и экономическую эффективность водородных решений: получаемое топливо будут использовать для энергоснабжения небольших населенных пунктов и общественного транспорта, в частности, железнодорожного.

По словам президента Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры Павла Иванкина, «Железнодорожный транспорт и как один из самых экологически чистых, поскольку более 60% перевозок осуществляется при помощи электрической тяги. Однако сегодня Российские железные дороги активно осваивают альтернативные виды топлива, например водород».

Так осенью 2024 года Трансмашхолдинг представил макет первого российского водородного поезда, который планируют запустить на Сахалине в 2028 году. Проект разрабатывался в сотрудничестве с Росатомом, РЖД и правительством Сахалинской области. Первый опытный состав появится уже в 2025 году.

Поезд будет представлен в двух конфигурациях: двухвагонной (два головных вагона и бустерная секция) и трехвагонной (включая промежуточный вагон). Максимальная пассажировместимость – от 551 до 875 человек в зависимости от состава.

Водородный поезд разработан специально для колеи 1520 мм, поэтому он не имеет аналогов в других странах. Как отмечает Павел Иванкин, «внедрение новых технологий в сфере энергетики всегда сопровождается решением задач по безопасности, поэтому пилотный образец сначала протестируют на опытном полигоне, а уже по итогам испытаний, будут принимать решение о масштабировании проекта на другие регионы».

Принцип работы водородного поезда строится на применении топливных элементов с мембраной из полимерного электролита (РЕМ). Они обеспечивают тяговое усилие без выбросов углекислого газа. Согласно макету, систему хранения топлива разместят на крыше бустерного вагона. На сегодняшний день рассматривается вариант запаса 230 кг водорода в газообразной форме.

Бустерный вагон будет проходным. Все силовые установки и системы хранения расположат так, чтобы они не мешали пассажирам. Такое решение показывает уровень технологической гибкости производителя, а многочисленные удобства, в том числе для маломобильных групп населения, свидетельствуют о следовании современными стандартам железнодорожных перевозок.

Сегодня ТМХ активно прорабатывает «зеленые» инициативы, используя собственную многолетнюю экспертизу. На предприятии уже сформировались компетенции в создании электровозов, которые теперь применяют при разработке водородных поездов, способных повысить конкурентоспособность российского железнодорожного транспорта на мировой арене.

Источник: tass.ru, 01.04.2025

«Трансмашхолдинг» (ТМХ) готов проработать создание водородных и аммиачных ДВС при возникновении спроса

Об этом сообщили ROLLINGSTOCK в пресс-службе машиностроителя. В этом году ТМХ должен выпустить опытный образец водородного поезда для пилотной эксплуатации на Сахалине (на рендере), однако его силовая установка включит топливные элементы с протонообменной мембраной. На данный момент это основное решение по водородной тяге подвижного состава: оно реализовано в поездах Alstom, Siemens, CRRC и др. В то же время появляются проекты с применением водородных и аммиачных двигателей внутреннего сгорания (ДВС) – например, подобные решения прорабатывают Stadler и Wabtec.

«При возникновении интереса заказчиков и/или запуске государственных программ по созданию энергетики на альтернативных и возобновляемых видах

топлива мы готовы начать соответствующие разработки имеющимися у нас инженерно-конструкторскими ресурсами», – указали в ТМХ. На данный же момент такие проекты НИОКР в холдинге не ведутся.

Сейчас ключевым для двигателестроительного направления ТМХ является постанковка в производство новых дизельных двигателей 16ЛДГ220 и газодизельных 16ГДГ (будут применяться в новом поколении магистральных тепловозов платформы ТЭ30), а также газопоршневых 9ГМГ (в том числе для установки в маневровом газотепловозе ТЭМ29). Как рассказали в ТМХ, их перевод на водород или аммиак «теоретически возможен». «Потребуется переработка конструкторской документации в части подбора новых материалов и комплектующих, модернизации систем подачи топлива, а также дооснащение испытательных стендов», – отметили в холдинге.

В целом в ТМХ считают, что в ближайшее 5-15 лет ДВС на традиционных и альтернативных видах топлива, а также литий-ионные аккумуляторы (применены в электровозе ЭМКА2) будут иметь более высокий потенциал применения в сравнении с топливными элементами. Это обусловлено тем, что по водородным топливным элементам еще требуется улучшить их характеристики. «Подлежащей решению задачей на горизонте 10 лет должно стать снижение стоимости владения топливным элементом до уровня, сопоставимого с дизельным двигателем и газопоршневой установкой в различных режимах», – объясняют в ТМХ.

Центральным вопросом также остается создание соответствующей заправочной инфраструктуры и систем хранения. По оценкам ТМХ, более высокие показатели по топливным элементам могут быть достигнуты в течение 15-25 лет, что позволит занять им свою нишу.

Стоит отметить, что проект водородного поезда от ТМХ предполагает размещение водородной установки в бустерной секции. Как объяснили в холдинге, такое решение предусмотрено как для удобства пассажиров (отсутствие шума и вибраций, реализация низкого пола) и эксплуатантов (упрощение обслуживания), так для последующего создания целого семейства городских, пригородных и межрегиональных поездов с различными системами тяги – от контактной сети, водородных топливных элементов или ДВС. Таким образом, водородный поезд ТМХ по итогам опытной эксплуатации может быть переоборудован, например, на дизельную или газовую тягу.

Источник: rollingstockworld.ru, 31.03.2025

LTG Infra установит первую станцию зарядки аккумуляторных поездов в Прибалтике

LTG Infra (входит в LTG Group) установит в Литве первую станцию зарядки аккумуляторных поездов в странах Балтии. Зарядная станция будет построена в городе Варена, ее спроектирует и установит литовская UAB Fima, специализирующаяся на инфраструктурных проектах.

Стоимость проекта – 3,2 млн евро, его планируется завершить к концу 2026 года. По словам генерального директора LTG Infra Витиса Жалимаса, установка зарядной станции позволит пассажирам поездов добираться до Варены на новых поездах, работающих на аккумуляторах.

В зависимости от степени разрядки батарея поезда будет заряжаться до 45 минут. Зарядка будет происходить через пантограф поезда во время посадки и высадки пассажиров, а также во время подготовки маршрута. Максимальная мощность станции, которая будет установлена в Варене, составит 2-2,5 МВт на поезд. Станция будет подключена к сети напряжением 10 кВ.

В 2025-2027 годы в Литву придут шесть аккумуляторных поездов, заказанных у Stadler Polska. Контракт на поставку был подписан в апреле прошлого года. Финансировать закупку будут Северный инвестиционный банк (NIB) и Европейский инвестиционный банк (ЕИБ).

Источник: techzd.ru, 27.03.2025

TSA поставит Toshiba генераторы для гибридных маневровых локомотивов

Европейское подразделение Toshiba заключило соглашение с австрийским производителем тяговых электродвигателей Traktionssysteme Austria (TSA) о поставке 84 тяговых генераторов, сконструированных специально для гибридных маневровых локомотивов HDB 800, разрабатываемых японской компанией. В TSA сообщили, что заказ на генераторы для 42 локомотивов, в дополнение к 22 таким устройствам, поставленным по контракту 2018 года, поступил от Toshiba Railway Europe в конце прошлого года.

Сейчас завершающий этап динамических испытаний проходят два прототипа маневровых локомотива, оснащённых устройствами австрийской компании. TSA заявляет, что использованная при разработке тягового генератора для Toshiba HDB 800 система подшипников разработана с учетом необходимости работы от контактной сети, аккумулятора и в дизель-

электрическом режиме и позволяет предотвратить их износ в результате микроколебаний.

Toshiba HDB 800 представляет собой гибридный маневровый локомотив с двумя дизель-генераторами и двумя тяговыми литий-ионными аккумуляторами. Реализованная в модели последовательная гибридная система позволяет ей работать от одного или двух модулей электрогенератора либо от тяговых аккумуляторных батарей. Тяговое усилие локомотива составляет 300 кН, номинальная мощность – 750 кВт, максимальная скорость – 100 км/ч.

Заказчиком Toshiba HDB 800 является немецкий грузовой оператор DB Cargo, договорившийся в 2020 году с японской компанией о поставке 100 локомотивов. В том числе ими DB Cargo хочет заменить свой парк дизельных локомотивов, поставив цель снизить потребление электроэнергии на 30% и сократить расход дизельного топлива как минимум на миллион литров в год.

Источник: techzd.ru, 26.03.2025