



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

№23/ИЮЛЬ 2025

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	5
Путин поручил до августа помочь пострадавшим при терактах ВСУ на железной дороге.	5
Минэнерго: в 2026 году энергокризис в угольной отрасли РФ будет преодолен	5
Министр транспорта Германии: пунктуальность поездов в 60% «неприемлема»	6
Скидки при оплате картой за еду на борту ÖBB вызывают споры (Австрия).....	6
Arriva Group получила новый контракт на пассажирские перевозки в Чехии.....	7
Перспективы второго железнодорожного погранперехода Болгария – Турция.....	8
США окажут техническую помощь Филиппинам при строительстве железной дороги	9
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА.....	9
Кабмин РФ распорядился увеличить уставный капитал РЖД на 28,1 млрд рублей.....	9
Чистая прибыль КТЖ за пять лет увеличилась в 9 раз	10
Рост инвестиций в железнодорожную инфраструктуру (Германия)	11
Всемирный банк выделит Ираку 930 млн долларов на восстановление железных дорог..	12
Всемирный банк одобрил выделение 930 млн долларов США на модернизацию железных дорог Ирака.....	12
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ.....	14
ВЭБ.РФ профинансирует III этап развития Восточного полигона на 500 млрд рублей.....	14
РЖД к 2030 г. планируют увеличить провозную способность станции Наушки с 15 млн до 20 млн тонн в год	15
На стройке Восточного полигона выявили хищение на 50 млн руб.	16
Шире БАМ	16
На участке Хани – Тында БАМа введены в эксплуатацию еще почти 7 км вторых путей .	19
На малом БАМе вторыми путями обустроили два перегона.....	19
РЖД расширили дорогу на подъезде к Дуссе-Алиню	20
ТРАНСПОРТНЫЙ ПОЛИГОН «СЕВЕР-ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ	20
РЖД введут скидки на экспорт ряда грузов по западной ветке МТК «Север-Юг»	20
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА	21
Погрузка на сети РЖД в I полугодии снизилась на 7,6%	21
ОАО «РЖД» увеличили грузоперевозки через погранпереходы с Китаем	22
Эксперт: снижение импорта из Китая в РФ во многом рукотворно	23
Россия наращивает железнодорожные поставки в Монголию	24
ТЛЦ «Южный Порт» впервые принял поезд с товарами народного потребления из Китая. Грузополучателем выступила «РЖД Логистика».....	25
«Дорога жизни»: как запускали грузовые поезда по Крымскому мосту	26
На британской магистрали East West Rail начались грузовые перевозки	26

METRANS открывает новый маршрут между румынскими Арадом и Бухарестом.....	27
В казахстанском порту Актау открыта первая очередь контейнерного терминала	28
Открыт крупнейший в Индии внутривозвездской грузовой терминал.....	28
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО- ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ	29
Перевозки пассажиров на сети РЖД в I полугодии выросли на 2,6%.....	29
Собянин и Белозёров дали старт обновлению поездов на Ярославском направлении МЖД.....	29
РЖД открыли в Самаре бизнес-зал на самом высоком этаже среди вокзалов России	31
РЖД сделали в программе лояльности 4 уровня и опцию частичной оплаты билета баллами.....	31
Проводников ОАО «РЖД» оснастили персональными видеорегистраторами IPTRONIC .	32
«Южно-Кавказская железная дорога» запустит первый туристический поезд из Армении в Грузию.....	33
В ретропоезд «Уральский экспресс» вернули вагон для экскурсий по Екатеринбургу	34
Железные дороги Китая обновили рекорды в пассажирских перевозках	35
Японские Железные дороги (JR) обновляют систему продажи билетов	36
SNCF Voyageurs получил контракт в регионе Бургундия – Франш-Конте.....	37
В Окситании возобновились пассажирские перевозки на региональной линии Монрежо – Люшон.....	37
США: транспортная администрация Sound Transit определила маршрут и план размещения станций на новом участке линии Tacoma Dome.....	38
Польские железные дороги РКР запускают прямое железнодорожное сообщение из Варшавы до побережья Хорватии.....	39
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ	40
Импортозамещение при ремонте локомотивов растет.....	40
Производство подвижного состава в России за январь-май 2025 года	41
Брянский машиностроительный завод (БМЗ) выпустил первый тепловоз ТЭ26.....	43
Канада модернизирует парк локомотивов.....	44
В Танзании начали курсировать грузовые электровозы	44
Китайская CRRC выпустила первую партию push-pull поездов для Малайзии	45
Нью-Йорк получит более 300 современных вагонов для пригородных поездов	46
Alstom поставит еще 96 поездов для линии D сети RER в Парижском регионе	47
Французский стартап испытал технологию автоматической сцепки и расцепки в движении.....	48
Опытный вагон платформы Velaro Novo от Siemens Mobility достиг скорости 405 км/ч в рамках испытаний	48
Pesa получила заказ на новые электровозы Gama 3.0.....	49
Алжир намерен производить локомотивы.....	50
Круче авиации: китайские поезда скоро разгонят до 400 км/ч.....	51

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ.....	52
РЖД имеет широкий спектр средств диагностики подвижного состава.....	52
Пожарные поезда Забайкалья брошены на борьбу с природными пожарами	54
ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА.....	54
Инициативы железнодорожниц закрепят документально	54
Предрейсовые медосмотры по новым стандартам	56
«РЖД-Медицина» решает вопрос нехватки врачей с помощью их дополнительной профподготовки.....	57
ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.....	58
Опытные образцы системы «Цифровой грузовой вагон» второго поколения могут появиться в 2026 году	58
АО «Решетнев» испытало спутниковый интернет в поезде «Санкт-Петербург – Мурманск».....	59
Цифровизация опорных сортировочных станций РЖД может дать эффект до 100 млрд руб. в год.....	60
Подвижной состав на самоконтроле	60
МЦД-4 стал первой цифровой линией с интервальным регулированием поездов	61
В «Яндекс Электричках» теперь можно купить билеты на поезда дальнего следования ..	63
Чешские железные дороги опробуют Starlink Илона Маска на междугородних поездах ...	63
Германия: компания Lenord+Baueг представила новый сенсор для мониторинга состояния бортового оборудования.....	64
Французский стартап испытал технологию автоматической сцепки и расцепки в движении	65
Пакистанские железные дороги будут полностью цифровизированы	66
РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ	67
Siemens построит первые в Северной Америке пассажирские контактно-аккумуляторные локомотивы.....	67
Итальянская Sitav модернизировала тепловоз под водородную тягу.....	68

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Путин поручил до августа помочь пострадавшим при терактах ВСУ на железной дороге

Правительство России вместе с МЧС, руководством Брянской и Курской областей, а также ОАО «РЖД» должно до августа оказать помощь россиянам, пострадавшим в результате террористических актов украинских формирований 31 мая – 1 июня.

Такое поручение дал по итогам совещания с кабмином 4 июня президент РФ Владимир Путин, перечень опубликован на сайте Кремля.

Ведомствам и компании предписано к 1 августа «обеспечить оказание помощи гражданам, пострадавшим в результате террористических актов на объектах железнодорожной инфраструктуры в Брянской и Курской областях 31 мая – 1 июня 2025 года, а также членам семей погибших граждан».

Источник: tass.ru, 01.07.2025

Минэнерго: в 2026 году энергокризис в угольной отрасли РФ будет преодолен

Министерство энергетики России уверено, что уже в следующем году стране и угольной отрасли получится преодолеть кризис, в котором она находится. Об этом в интервью сказал статс-секретарь, заместитель министра энергетики России Дмитрий Исламов.

«Мы уверены в этом. В следующем году уже ждем роста производственных показателей», – сказал он, отвечая на соответствующий вопрос.

Ранее сообщалось, что президент РФ Владимир Путин согласовал программу поддержки угольной отрасли, подготовленную Минэнерго России. Согласно письму вице-преьера РФ Александра Новака, ряд мер для улучшения ситуации в угольной отрасли включает предложение РЖД заключить с угольными предприятиями Хакасии соглашения о гарантированном вывозе угля в 2025 году на экспорт в восточном направлении. Также речь идет о скидке РЖД в 12,8% на экспорт угля в западном и южном направлениях и возврате понижающих коэффициентов в 0,4 на дальность и

0,895 для энергетического угля на период с 1 мая по 31 декабря. При этом Минфин должен обеспечить РЖД компенсацию этих мер, отмечалось в письме.

Источник: tass.ru, 30.06.2025

Министр транспорта Германии: пунктуальность поездов в 60% «неприемлема»

В интервью новый министр транспорта Германии Патрик Шнидер раскритиковал низкую пунктуальность поездов Deutsche Bahn. Он назвал текущий уровень пунктуальности национальной железнодорожной компании Deutsche Bahn «неприемлемым». По его словам, показатель в 60-65% совершенно не устраивает, и его необходимо существенно улучшить.

Шнидер подчеркнул, что цель – не 100% пунктуальность, что практически невозможно из-за непредсказуемых событий на сети, но уверенное достижение показателей «далеко за 80 % или даже 90%». Он признал, что сам сталкивался с проблемами при поездках на поезде, включая незапланированную смену платформ на Центральном вокзале Берлина.

Министр также рассказал о планах по масштабной модернизации железнодорожной и транспортной инфраструктуры страны. На эти цели в ближайшие четыре года планируется направить около 170 млрд евро.

Относительно сроков ремонта ключевых железнодорожных линий, было отмечено, что план по модернизации 40 важнейших участков сдвинулся с 2030 г. на 2035 г. Он призвал «оставаться честными» и учиться на опыте предыдущих проектов, чтобы избежать повторения проблем с задержками и удорожанием, как это было, например, с аэропортом Берлин Бранденбург (BER).

Также был затронут вопрос реформирования менеджмента Deutsche Bahn. По его словам, коалиционное соглашение предусматривает изучение структуры управления компанией, но для принятия решений необходим тщательный и комплексный анализ, который планируется до конца лета.

Источник: newsgermanru.de, 29.06.2025 (нем. яз.)

Скидки при оплате картой за еду на борту ÖBB вызывают споры (Австрия)

Федеральные железные дороги Австрии (ÖBB) ввели новую ценовую политику в своих вагонах-ресторанах: с 19 июня 2025 г. те, кто оплачивает еду картой, получают скидку. Например, венский шницель в бортовом ресторане при

оплатой картой обойдется в 13,80 евро вместо 14,50. В то время как ÖBB считает инициативу успешной, Партия свободы (СВДП) резко критикует ее, заявляя, что она дискриминирует тех, кто платит наличными.

ÖBB обосновали введение скидки девизом «Возьмите свою карту, получите скидку» с целью создания стимула для более частых платежей по карте. По данным ÖBB, управление наличностью в поездах более сложное и сопряжено с большими затратами, чем обработка платежей по картам. За первые несколько дней с момента введения системы количество платежей по картам увеличилось примерно на 10%. Компания Don's, предоставляющая услуги общественного питания, управляет ресторанами на борту поездов ÖBB с 2018 г. и принимает участие в этом нововведении.

Вице-президент Федеральной земли Нижняя Австрия Удо Ландбауэр, отвечающий в своей федеральной земле за транспортные вопросы, критикует эту модель как «дискриминацию в отношении тех, кто платит наличными». Он подчеркивает важность наличных денег как «реальной свободы» и предупреждает, что ценовые преимущества при оплате картами в финансируемых государством секторах, таких как ÖBB, де-факто сводятся к косвенной доплате за наличные. У.Ландбауэр призывает к четкой приверженности свободе выбора при оплате, особенно в государственных секторах.

Критика У.Ландбауэра находит определенную поддержку среди населения Австрии. Согласно обзору методов оплаты, проведенному Австрийским национальным банком (OeNB) в 2022/2023 гг., наличные деньги остаются самым популярным платежным средством в Австрии. Опрос, проведенный Институтом рынка Линца, также показывает, что 81% людей старше 60 лет предпочитают расплачиваться наличными за питание вне дома. У.Ландбауэр утверждает, что при такой модели скидок ÖBB особенно ущемляет интересы пожилых пассажиров и пенсионеров, которые представляют поколение, «которое всю свою жизнь работало и платило налоги».

Источник: aviation.direct, 01.07.2025 (англ. яз.)

Arriva Group получила новый контракт на пассажирские перевозки в Чехии

Министерство транспорта Чешской Республики заключило с компанией Arriva Group контракт стоимостью 750 млн евро на выполнение пассажирских перевозок в дальних сообщениях на западе страны. Рассчитанный на 15 лет

контракт предусматривает инвестиции в размере 300 млн евро на приобретение 22 электропоездов для движения со скоростью до 200 км/ч. Начиная с декабря 2028 г. оператор будет выполнять перевозки по электрифицированным линиям на направлениях Прага – Карловы Вары – Хеб и Прага – Пльзень – Клатови. К этому времени должна быть завершена государственная программа модернизации инфраструктуры в регионе, включая строительство линии Прага-Смихов – Бероун с тоннелем длиной 25 км.

В Чехии Arriva Group является крупным оператором автобусных перевозок, обслуживая более 115 млн пассажиров в год. В 2013 г. компания вышла на рынок железнодорожных перевозок, в конце 2023 г. приступила к оказанию транспортных услуг в электрифицированном коридоре Гораждёвице – Пльзень – Пньовани.

Источник: zdmira.com, 30.06.2025

Перспективы второго железнодорожного погранперехода Болгария – Турция

Болгария сообщила о подготовке вариантов создания второго железнодорожного пограничного перехода с Турцией на линии Ямбол – Елхово – Лесово – турецкая граница – Эдирне. Об этом было объявлено на встрече профильных министров двух стран в Софии. Данный маршрут будет предложен для обсуждения совместной болгаро-турецкой группе.

Открытие второго железнодорожного перехода предусмотрено Меморандумом о взаимопонимании между Болгарией и Турцией, который был подписан в 2023 г. С болгарской стороны уже начаты работы, в том числе подготовлены предварительные планы реализации проекта, анализ существующей инфраструктуры и перспективы ее наращивания, прогнозные объемы перевозок.

Стороны на встрече также пришли к пониманию того, что строительство новой железнодорожной линии и погранперехода позволит разгрузить один из самых интенсивно используемых пограничных переходов в Европе между Свиленградом и Капикуле.

План создания двухпутного коридора между Пловдивом и Стамбулом, включая модернизацию участка от Свиленграда до Капикуле, был согласован обеими сторонами в 2020 г.

Источник: zdmira.com, 30.06.2025

США окажут техническую помощь Филиппинам при строительстве железной дороги

Агентство США по торговле и развитию (USTDA) и Министерство транспорта Филиппин (DOTr) объявили о подписании соглашения об оказании американской стороной технической помощи при строительстве грузовой железной дороги Субик – Кларк – Манила – Батангас (SCMB) длиной около 212 км, которая свяжет три расположенных на острове Лусон порта и одновременно разгрузит морскую гавань в Маниле.

Проект реализуется в рамках Лусонского экономического коридора (LEC), который представляет собой совместную инициативу Филиппин, США и Японии, нацеленную на развитие инфраструктуры и экономический рост на территории острова Лусон.

По информации USTDA, техническая помощь включает разработку транспортной модели, исследование проблем взаимодействия железной дороги и портов, анализ правовых основ и организационной структуры перевозочного процесса и др.

Источник: zdmira.com, 01.07.2025

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Кабмин РФ распорядился увеличить уставный капитал РЖД на 28,1 млрд рублей

Правительство России распорядилось увеличить уставный капитал РЖД на 28,1 миллиарда рублей, соответствующее распоряжение размещено на сайте официального опубликования правовых актов.

«В соответствии со статьей 5 Федерального закона «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» и уставом открытого акционерного общества «Российские железные дороги»:
2. Увеличить уставный капитал акционерного общества на 28,135468 млрд. рублей, в том числе: а) на 28,0815 млрд. рублей путем размещения 28081500 дополнительных обыкновенных акций номинальной стоимостью 1 тыс. рублей за 1 акцию в соответствии с Федеральным законом «О федеральном бюджете на 2025 год и на плановый период 2026 и 2027 годов», – говорится в документе.

Согласно документу, датой начала размещения дополнительного выпуска обыкновенных акций является следующий день после получения уведомления

о государственной регистрации дополнительного выпуска этих акций. Кроме того, датой окончания размещения акций является дата внесения последней записи по лицевому счету приобретателя этих акций, но не позднее одного года со дня госрегистрации дополнительного выпуска этих акций.

Также отмечается, что способ размещения дополнительных обыкновенных акций – закрытая подписка, осуществляемая в пользу единственного акционера Российской Федерации в лице правительства РФ.

Источник: Iprime.ru, 26.06.2025

Чистая прибыль КТЖ за пять лет увеличилась в 9 раз

Оператор «Казахстан темир жолы» (КТЖ) опубликовал отчет о результатах своей деятельности за прошедшие 5 лет. Согласно нему чистая прибыль увеличилась более чем в 9 раз – с 16 до 158 млрд тенге (рис. 1).

ПОКАЗАТЕЛИ АО «НК «КТЖ» ЗА 2020-2024 ГОДЫ



Рис. 1. Результаты деятельности «Казахстан темир жолы» за 2020 г., 2024 г. и прогноз на 2025 г.

В 2024 г. выручка компании достигла 2,2 трлн тенге, что вдвое превышает показатель 2020 г. Прогнозируемая выручка в 2025 г. – 2,7 трлн тенге. Фонд заработной платы за 5 лет вырос с 286 до 662 млрд тенге.

Эксплуатационный грузооборот увеличился с 236 млрд ткм до 272 млрд ткм. Объем транзитных грузов вырос на 33% и составил 27,5 млн т. Контейнерный транзит увеличился почти вдвое: с 876 тыс. ДФЭ до 1,4 млн ДФЭ. В направлении КНР – РФ – КНР рост составил 14 раз – с 37,2 до 512, тыс. ДФЭ. Контейнерные поезда из Китая по ТМТМ увеличились в 33 раза к 2023 г. Исторического максимума достиг объем перевозок с Китаем – 32 млн тонн.

За четыре года были приобретены 424 новых локомотива и 369 пассажирских вагонов. Увеличен в 2 раза объем планового ремонта путей: ежегодно ремонтируется более 1400 км (в 2023 г. – 1443 км; в 2024 г. – 1430 км). До 2029 г. будет построено и модернизировано 11 тыс. км железных дорог.

Такие результаты достигнуты, в том числе за счет обширных заимствований: долг КТЖ за последние 10 лет вырос в 2,5 раза и продолжает расти. Кроме того в 2020-2023 гг. компания перевозила грузы (73% грузооборота за период) по тарифам ниже себестоимости. Убытки по регулируемым тарифам тогда составили 907 млрд тенге.

В сентябре прошлого года правительство включило КТЖ в комплексный план приватизации до 2025 г. и поставило перед компанией задачу провести IPO в 2025 г.

Источник: techzd.ru, 30.06.2025

Рост инвестиций в железнодорожную инфраструктуру (Германия)

Федеральное правительство Германии планирует до 2029 г. выделить на модернизацию и развитие железнодорожной инфраструктуры 106,5 млрд евро. Кроме того, 51,9 млрд евро получит сектор автомобильных дорог и 7,6 млрд евро – водных путей. Суммарно объем инвестиций во все виды транспорта составит 166 млрд евро в сравнении со 102 млрд евро в период 2020-2024 гг.

По информации DB InfraGO – оператора инфраструктуры, входящего в состав железных дорог Германии (DB), по состоянию на конец 2024 г. общая протяженность линий DB составила 33,365 тыс. км. На сети имеются 64443 стрелочных перевода, 13445 переездов, 761 тоннель суммарной протяженностью около 654 км, 25226 мостовых сооружений, более 3830 устройств ЖАТ. Около 20 млн пассажиров ежедневно обслуживаются на 5400 станциях.

В 2024 г. оператор обновил и модернизировал 2000 км пути, 1800 стрелочных переводов, 120 мостов, 3500 напольных устройств ЖАТ. В результате впервые за последние годы зафиксировано некоторое улучшение состояния инфраструктуры сети DB, получившей оценку 3,00 (против 3,03 годом ранее), состояние станций – 3,03 (против 3,09). Оценки проставлены в соответствии с принятой в Германии системой, где 1 означает «отлично», 5 – «неудовлетворительно».

Источник: zdmira.com, 30.06.2025

Всемирный банк выделит Ираку 930 млн долларов на восстановление железных дорог

Руководство Всемирного банка одобрило выделение 930 млн долл. США на восстановление и модернизацию 1047 км железных дорог, связывающих иракский порт Умм-Каср в Персидском заливе с двумя крупнейшими городами страны – Багдадом и Мосулом.

В заявлении Всемирного банка утверждается, что в рамках проекта на замену стареющему иракскому подвижному составу закупят новый, а также отремонтируют депо в городе Байджи. Проект включает в себя подготовку плана реформирования железнодорожного сектора страны, а также поиски возможностей привлечь в него частный капитал.

Финансируемый Всемирным банком проект восстановления и модернизации железнодорожной сети Ирака должен способствовать реализации международной программы «Дорога развития Ирака». Она была инициирована в 2023 г. и ставит целью превращение страны в ключевой транспортный узел между Европой и регионом Персидского залива. Предполагается, что к 2037 г. по восстановленной линии ежегодно будет перевозиться 6,3 млн тонн внутренних грузов, 1,1 млн тонн – в рамках внешней торговли, а также 2,85 млн пассажиров.

В апреле 2024 г. министерство транспорта Ирака одобрило закупку для проекта «Дорога развития Ирака» 50 пассажирских поездов. Ранее правительство страны заявляло о намерении приобрести для проекта поезда, которые смогут развивать скорость до 300 км/ч.

Источник: techzd.ru, 26.06.2025

Всемирный банк одобрил выделение 930 млн долларов США на модернизацию железных дорог Ирака

Всемирный банк одобрил финансирование в размере 930 млн долларов США для проекта расширения и модернизации железных дорог Ирака (Iraqi Republic Railways, IRR), направленного на модернизацию маршрута протяженностью 1047 км между южным портом Умм-Каср, Багдадом и Мосулом.

Проект направлен на улучшение и приумножение существующей железнодорожной инфраструктуры для увеличения пропускной способности, сокращения времени в пути, увеличения объемов перевозок и обеспечения улучшенного доступа к устойчивому транспорту.

Основные мероприятия включают восстановление существующего однопутного пути, где это необходимо, установку ETCS, техническое обслуживание локомотивов и подвижного состава, реконструкцию мастерской в Байджи и закупку оборудования для технического обслуживания и запасных частей. Будет внедрена система управления безопасностью, включающая усовершенствование железнодорожных переездов, кампании по информированию общественности, обеспечению готовности к чрезвычайным ситуациям и обучению персонала.

Проект также будет включать техническую помощь для улучшения институциональной деятельности Иракских республиканских железных дорог. В сферу охвата этого элемента работы входит разработка плана действий по реформированию железнодорожного сектора и выявление возможностей для реализации непрофильных активов и привлечения ресурсов и навыков частного сектора, в том числе для создания сухих портов и логистических центров. Будет проведено обучение персонала IRR и оказана поддержка участию женщин в железнодорожном секторе.

Проект будет реализован IRR под надзором Министерства транспорта. Международная фирма будет назначена в качестве агента по управлению капитальными затратами.

Предполагается, что к 2037 г. железная дорога будет перевозить 6,3 млн тонн внутренних грузов в год и 1,1 млн тонн экспортных и импортных перевозок, включая зерно, строительные материалы и контейнерные грузы, а также 2,85 млн пассажиров.

Всемирный банк заявил, что на Ближнем Востоке «наблюдается возрождение региональных железных дорог, укрепляющих торговые маршруты внутри региона, а также с Азией и Европой для улучшения связи и стимулирования регионального экономического роста». Железнодорожный сектор Ирака страдает от ограниченной связности, аварийного состояния и недофинансирования, и инвестиции являются важным первым шагом на пути к укреплению национальной и региональной связности.

«По мере того, как Ирак переходит от реконструкции к развитию, расширение торговли и связей может стимулировать экономический рост, создавать рабочие места и снижать зависимость от нефти», – сказал Жан-Кристоф Карре, директор ближневосточного подразделения Всемирного банка, после того, как 24 июня совет директоров одобрил проект.

Источник: railwaygazette.com, 01.07.2025 (англ. яз.)

ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ

ВЭБ.РФ профинансирует III этап развития Восточного полигона на 500 млрд рублей

Наблюдательный совет ВЭБ.РФ одобрил участие госкорпорации в финансировании проекта строительства четырех объектов Восточного полигона ОАО «РЖД», входящих в состав комплексного проекта модернизации железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей (III этап), реализующегося с 2024 г. Сумма финансирования составит до 500 млрд рублей.

ВЭБ.РФ профинансирует проект, предоставив транши в синдицированных кредитах, а также направит гарантийную поддержку на сумму до 145 млрд рублей. Речь идет о строительстве к концу 2032 г. объектов-дублеров на наиболее узких и загруженных местах Байкало-Амурской магистрали – однопутных участках Северомуйского, Кодарского и Кузнецовского тоннелей, а также мостового перехода через реку Амур.

«Проекты железнодорожной инфраструктуры для БАМа создаются по поручению Президента России и имеют стратегическое и приоритетное значение для экономики страны. Они будут профинансированы в партнерстве с коммерческими банками. Общий объем привлекаемых долгосрочных синдицированных кредитов превысит 1 трлн рублей», – заявил председатель ВЭБ.РФ Игорь Шувалов.

Ранее ВЭБ.РФ уже предоставил проекту гарантии возврата первых авансов в сумме 15 млрд рублей. Это позволило начать проектирование и подготовительные работы на строительных площадках, ускорило процесс закупки горнопроходческой техники.

В ходе третьего этапа модернизации Восточного полигона провозная способность БАМа и Транссиба должна быть увеличена со 180 млн т по итогам 2024 г. до 210 млн т по итогам 2030 г. и до 270 млн т к концу 2032 г. Помимо увеличения грузопотока, модернизация полигона обеспечит устойчивость инфраструктуры и новые возможности для промышленности регионов, через которые проходят БАМ и Транссиб.

Источник: techzd.ru, 30.06.2025

РЖД к 2030 г. планируют увеличить провозную способность станции Наушки с 15 млн до 20 млн тонн в год

ОАО «РЖД» к 2030 г. планирует увеличить провозную способность станции Наушки более чем на 33% по сравнению с текущими показателями.

По словам замглавы РЖД Дмитрия Мурева, холдинг совместно с Улан-баторской железной дорогой занимаются развитием инфраструктуры, в том числе на стыке примыкания двух железных дорог. Так, в прошлом году РЖД завершили работы по развитию пункта пропуска станции Наушки. «Благодаря этим проведенным работам провозная способность железнодорожная увеличилась с 10 до 15 млн тонн грузов в год», – сообщил он 26 июня в ходе IV Евразийского экономического форума.

«Видим потенциал и дальнейшего наращивания объемов перевозок и в рамках III этапа развития Восточного полигона «Российских железных дорог» предусмотрели мероприятия до 2030 г. по развитию железнодорожных участков от Улан-Удэ до Наушек с организацией дополнительных путей на промежуточных станциях и реконструкцией искусственных сооружений. Также предусматриваем в перспективе до 2030 г. и дополнительное развитие на самой железнодорожной станции Наушки, и в комплексе, с развитием на путях подходов к погранпереходу и самой станции, к 2030 г. дополнительно еще 5 млн тонн мы сможем провозить, выйдя на 20 млн тонн», – заявил Мурев.

По словам Мурева, за последние 5 лет объем перевозок между Россией и Монголией вырос почти на 30%. «В 2024 г. перевезено 3,7 млн тонн грузов, более 90% из общего объема перевозок – это российский экспорт в Монголию, а объем за 2024 г. составил 3,5 млн с приростом на 21% к уровню 2023 г. По основным позициям, которые экспортируются из России в Монголию, это нефтяные грузы, поставки которых в 2024 г. выросли на 20%, а также такие позиции как удобрения, зерно, продукты перемола показывали устойчивый рост», – сказал он.

Он отметил, что транзит через Монголию также увеличивается. «За 2024 г. через Монголию было перевезено более 5 млн тонн грузов, этот показатель на 20% выше, чем показатели пятилетней давности. Из РФ в третьи страны через Монголию экспортировано было в прошлом году 3,4 млн тонн грузов, это в основном продукция бумажной, лесопромышленной отрасли, лесные грузы, также цветные металлы и различные номенклатуры других позиций. Этот год не является исключением, и транзит через Монголию растёт на 15,2%», – сообщил Мурев.

Источник: interfax.ru, 26.06.2025

На стройке Восточного полигона выявили хищение на 50 млн руб.

В Амурской области возбуждено уголовное дело по факту хищения более 50 млн руб. при строительстве объектов железнодорожной инфраструктуры. Речь идет о проекте по возведению второго пути на перегоне Силип – Аносовская Дальневосточной железной дороги. Участок входит в программу модернизации Восточного полигона.

«Выявлены многочисленные отклонения от проектных решений при отсыпке железнодорожной насыпи и водоотводных сооружений. Установлено использование не предусмотренных проектом недренирующих грунтов, что не обеспечивает устойчивость земляного полотна и несущую способность сооружений. При этом подрядной организацией получено свыше 50 млн руб. за фактически невыполненные работы по возведению искусственных сооружений и обеспечению устойчивости земляного полотна путем отсыпки скальным (дренирующим) грунтом согласно проектной документации», – сообщили в Дальневосточной транспортной прокуратуре.

После ввода пути во временную эксплуатацию на участке неоднократно вводились ограничения скорости, движение поездов приостанавливалось из-за неустойчивости полотна.

По итогам проверки Тындинская транспортная прокуратура передала материалы в следственные органы. Уголовное дело возбуждено по части 4 статьи 159 УК РФ – «Мошенничество в особо крупном размере».

Строительство второго пути на участке ДВЖД Силип – Аносовская необходимо для повышения пропускной способности Восточного полигона. Перегон является частью важной перемычки между Транссибом и БАМом.

Как ранее сообщалось, финансирование работ по модернизации Восточного железнодорожного полигона в рамках инвестпрограммы ОАО «РЖД» в текущем году сокращается почти в 4 раза.

По словам заместителя генерального директора ОАО «РЖД» Андрея Макарова, третий этап модернизации полигона придется отложить в лучшем случае на год. В прошлом году объем выполненных работ составил 400 млрд руб. – на БАМе, Транссибе и на Красноярской железной дороге. В этом году инвестпрограмма рассчитана только на 110 млрд руб.

Источник: prim.rbc.ru, 25.06.2025

Шире БАМ

Наблюдательный совет ВЭБ.РФ одобрил выделение структурам «БТС-Мост» Руслана Байсарова 500 млрд руб. на строительство четырех крупных

искусственных сооружений на Восточном полигоне – дублеров трех тоннелей и моста через Амур. Еще более 500 млрд руб. предоставят коммерческие банки, объекты предполагается сдать к концу 2032 года. Другая часть третьего этапа расширения БАМа и Транссиба, финансируемая из инвестпрограммы ОАО РЖД, из-за ее сокращения пока сдвигается на год-два. По мнению экспертов, ключевой вопрос – загрузка и окупаемость возводимых мощностей, поскольку планируется, что ОАО «РЖД» вернет инвестиции за счет роста грузопотока, но уголь дорого возить не получится, а альтернативных грузов в нужном объеме, идущих на восток, не просматривается.

Как стало известно «Ъ», набсовет ВЭБ.РФ одобрил участие в финансировании четырех крупнейших инфраструктурных объектов третьего этапа расширения Восточного полигона – вторых Северомуйского, Кузнецовского и Кодарского тоннелей и моста через Амур. Планируется, что ВЭБ.РФ профинансирует проект на сумму до 500 млрд руб. и направит гарантийную поддержку на сумму до 145 млрд руб.

В ВЭБ.РФ подтвердили информацию, уточнив, что объекты будут профинансированы в партнерстве с коммерческими банками, общий объем привлекаемых долгосрочных синдицированных кредитов превысит 1 трлн руб.

«Логистическая транспортная инфраструктура, в том числе железнодорожная, – приоритетное направление деятельности ВЭБ.РФ, – сообщили в госкорпорации. – Созданные объекты обеспечат возможность для дальнейшей переориентации экспортных грузопотоков в направлении дружественных стран. Реализация проекта позволит увеличить пропускную способность БАМа и Транссиба на 50%, будет создано порядка 6,5 тыс. рабочих мест».

20 апреля 2024 года правительство утвердило паспорт третьего этапа модернизации БАМа и Транссиба, цель которого рост провозной способности к концу 2030 года до 210 млн тонн и к концу 2032 года – до 270 млн тонн.

Общая стоимость третьего этапа, согласно паспорту, оценивается в 3,74 трлн руб., из них 498,8 млрд руб. должны пойти на строительство четырех искусственных сооружений. Наиболее дорогостоящий проект из них – второй Северомуйский тоннель, дублер самого длинного тоннеля БАМа (15,3 км). Эти объекты должны строиться по системе договоров с рассрочкой платежа (ЕРСФ) на десять лет. Такую схему в 2022 году предложили «Бамтоннельстрой-мост» («БТС-мост») Руслана Байсарова и Газпромбанк. Получателями по четырем синдикатам будут четыре SPV-компании, входящие в группу «БТС-Мост», с каждой из которой заключен ЕРСФ-контракт. Эта форма контракта предполагает, что подрядчик занимается поиском финансирования и строит объекты, но не участвует в их эксплуатации. В Газпромбанке и «БТС-Мост» от комментариев отказались.

ОАО РЖД после секвестра инвестпрограммы, из-за которого инвестиции в Восточный полигон в этом году упали примерно втрое к уровню 2024 года, замедлило темпы реализации третьего этапа БАМа. 20 июня на ПМЭФ замгендиректора монополии Андрей Макаров говорил, что сроки будут существенно сдвинуты. «У нас в программе первоначально был заложен уже разворот третьего этапа реконструкции Восточного полигона, – рассказывал он. – Это действительно проблема: мы выполняли задельное проектирование, должны были выйти уже на первые работы с начала этого года. Сейчас это сдвигается минимум на год, но реально мы видим, что два года здесь будет, наверное, сдвижка». В ОАО «РЖД» отмечают, что сдвиг работ по инвестпрограмме в рамках третьего этапа не мешает строительству тоннелей и моста.

Оплата выполненных работ, пояснили «Ъ» в ОАО РЖД, будет осуществляться с 2032 года за счет доходов компании от дополнительных объемов перевозок по Восточному полигону. Там уточнили, что такая схема финансирования предусмотрена паспортом проекта.

Замгендиректора ИПЕМ Владимир Савчук говорит, что искусственные сооружения – часть большой инвестпрограммы на 3,8 трлн руб., и если другие объекты не будут созданы, то эффективная загрузка тоннелей может быть низкой. В ситуации, когда ОАО «РЖД» не заинтересовано в перевозке угля, концепт лишается смысла, полагает он: «Тоннель построят, инвестиционная нагрузка ляжет на ОАО «РЖД». А как будут окупаться эти инвестиции, пока непонятно».

По словам господина Савчука, если начинать повышать тарифы до уровня окупаемости проекта БАМ-3, включая тоннели, то тот же уголь может стать по логистическим затратам непроходным.

А других грузов на БАМе и Транссибе в объеме, способном резко увеличить перевозки и заместить уголь, не видно, замечает он. Если же речь идет об увеличении перевозок контейнерных грузов, то часть прироста обеспечивается за счет ухода в контейнеры дорогостоящих грузов третьего тарифного класса и перевозки их по стоимости грузов второго тарифного класса, а это приводит к потере выручки ОАО «РЖД».

Как отмечает господин Савчук, уже сейчас при провозной способности 180 млн тонн в 2025 году перевезут лишь чуть более 150 млн тонн через контрольные сечения Восточного полигона. Поэтому, резюмирует он, важно оценить своевременность инвестиций и их возврат с точки зрения загрузки новых объектов.

На участке Хани – Тында БАМа введены в эксплуатацию еще почти 7 км вторых путей

На Байкало-Амурской магистрали продолжается реализация масштабного проекта по увеличению провозной способности. В Амурской области введен в эксплуатацию новый двухпутный участок протяженностью 6,9 км на перегоне Эльгакан – Заячий. Работы выполнены в рамках развития линии Хани – Тында, сообщили в Дальневосточной железной дороге – филиале ОАО «РЖД».

Модернизированный сегмент магистрали проложен вдоль русла реки Нюкжа. В процессе строительства было возведено три моста, обеспечивающих стабильное движение на этом направлении.

«Для защиты инфраструктуры от паводков обустроили водоотводные кюветы и канавы, уложили геотекстиль, реконструировали пять водопропускных труб», – отмечается в сообщении ДВЖД.

Особое внимание при строительстве было уделено устойчивости земляного полотна в условиях вечной мерзлоты. С этой целью откосы насыпи были укреплены охлаждающей скальной наброской, общий объем которой превысил 32 тыс. кубометров.

Развитие участка Хани – Тында, включая строительство вторых путей и вставок, позволит значительно повысить пропускную способность магистрали – с 30,8 до 54,6 млн тонн грузов в год. Это особенно актуально в условиях растущего грузопотока на восточном направлении и расширения экспортных логистических маршрутов.

Источник: rzd-partner.ru, 26.06.2025

На малом БАМе вторыми путями обустроили два перегона

Движение по новым путям открылось на участках Ефремов – Заболотное и Оборчо – Окурдан.

На перегоне Ефремов – Заболотное (линия Тында – Штурм) уложено более 9 км нового пути. Кроме того, поскольку участок проходит вдоль русла реки Тында, для защиты железнодорожного полотна от паводков обустроены 3 водопропускные трубы и возведено 3 моста.

На перегоне Оборчо – Окурдан (линия Нерюнгри – Бестужево) уложено 2,5 км нового пути, 7 стрелочных переводов, реконструированы 2 водопропускные трубы и возведен мост.

Развитие инфраструктуры поможет нарастить грузовые перевозки, в том числе за счет вывоза угля из Якутии. В частности, согласно целевому

показателю II этапа модернизации Восточного полигона провозная способность линии Тында – Штурм должна достичь 54,9 млн т в год.

Источник: rzd-partner.ru, 27.06.2025

РЖД расширили дорогу на подъезде к Дуссе-Алиню

Первые поезда поехали по новому второму пути на бамовском перегоне Солони – Дуссе-Алинь в Хабаровском крае.

Во время модернизации разъезд Нальды закрыли, а два смежных участка Солони – Нальды и Нальды – Дуссе-Алинь объединили в один большой длиной 19 км. Это решение позволит везти больше грузов в тихоокеанские порты.

В ходе работ между станцией Солони и разъездом Нальды уложили 13,3 км нового пути и 10 стрелочных переводов. Возвели 3 моста и реконструировали 11 водопропускных труб. Всего переработали более 400 тыс. м³ грунта.

Новый путь проходит в отрогах Буреинского хребта, для защиты инфраструктуры от оползней установили камнеулавливающие стенки из габионов.

Для сохранения экологического баланса вдоль перегона высадим 2,3 тыс. саженцев сосны, а в дальневосточные реки выпустим больше 5 тыс. мальков кеты и калуги.

Источник: rzdtv.ru, 30.06.2025

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

РЖД введут скидки на экспорт ряда грузов по западной ветке МТК «Север-Юг»

РЖД до конца 2025 года вводят скидки к тарифу до 50% на экспортные перевозки каменного угля, удобрений и черных металлов по западному маршруту международного транспортного коридора (МТК) «Север-Юг», следует из решения правления компании.

Протокол заседания правления РЖД датирован 24 июня и опубликован в корпоративной газете компании «Гудок».

«Об изменении уровня железнодорожных тарифов на экспортные перевозки каменного угля, минеральных и химических удобрений и черных

металлов через пограничную передаточную станцию Самур Северо-Кавказской железной дороги с дальнейшим проследованием азербайджано-иранского пограничного перехода Астара по западному маршруту международного транспортного коридора «Север-Юг» ... Установить ... следующие понижающие коэффициенты», – говорится в решении правления.

В частности, коэффициент 0,872 (скидка 12,8%) будет применяться к тарифам на перевозки каменного угля в вагонах, 0,65 (скидка 35%) – на перевозки удобрений в вагонах, по 0,5 (скидка 50%) – на перевозки черных металлов в вагонах и контейнерах с определенным кодом.

«Коэффициенты вступают в силу в установленном порядке и действуют по 31 декабря 2025 года включительно», – указано в документе.

Уточняется, что скидки не применяются на первоначальном и на последующих участках перевозки в случае изменения первоначальной станции назначения грузевого контейнера как в пути следования, так и на первоначальной станции назначения.

МТК «Север-Юг» – международный транспортный коридор, обеспечивающий экспортно-импортные перевозки России в сообщении с Ираном и далее транзитом с Индией и странами Персидского залива и Южной Азии. Западный маршрут коридора идет через территорию России, Азербайджана и Ирана. Это перевозки по железной дороге через российскую станцию Самур, далее через станцию Астара, расположенную на границе Азербайджана и Ирана, с последующей перегрузкой на автотранспорт для перевозки по территории Ирана.

Источник: Iprime.ru, 01.07.2025

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА

Погрузка на сети РЖД в I полугодии снизилась на 7,6%

Погрузка на сети РЖД в первом полугодии 2025 года снизилась на 7,6% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года, в том числе в июне – на 9,2% в годовом выражении, сообщила компания.

Замгендиректора РЖД Дмитрий Мурев 19 июня сообщал РИА Новости, что погрузка на сети РЖД за прошедшие дни июня идет со снижением в районе 9%.

«За первое полугодие 2025 года отправили 554,5 миллиона тонн грузов – на 7,6% меньше, чем за аналогичный период прошлого года... Погрузка на сети

РЖД в июне составила 89,3 миллиона тонн. Это на 9,2% меньше, чем за аналогичный период прошлого года», – говорится в сообщении.

По данным РЖД, из-за сжатия спроса на внутреннем рынке в целом по сети РЖД снизилась погрузка строительных грузов (на 19,7%), черных металлов (на 25,8%) и металлолома (на 31,8%). В связи с ремонтами на ряде НПЗ уменьшилась отгрузка нефтяных грузов (на 5%).

«В экспорте отрицательная динамика вызвана снижением предъявления зерновых грузов (-57,1%) из-за сокращения валового сбора, а также каменного угля (-2,5%) из-за продолжающегося снижения мировых котировок», – сообщает компания.

Значительные потери в объемах, отмечают РЖД, связаны с непредъявлением грузов по уже согласованным заявкам на перевозку. За первое полугодие в направлении портов Северо-Запада грузоотправители отказались от погрузки 5,4 миллиона тонн угля, в направлении портов Юга – 2,1 миллиона тонн. По этой же причине на 0,82 миллиона тонн невыполнены параметры соглашения по вывозу угля из Кузбасса на Восток.

«При этом из-за позднего отказа грузоотправителей от запланированной перевозки по лимитирующим направлениям существенно сокращаются возможности использовать зарезервированную таким образом мощность для отправки других грузов», – добавляет компания.

РЖД также приводят данные по грузам, которые показали рост. В частности, на фоне благоприятной конъюнктуры рынка в январе-июне до нового рекордного уровня выросла погрузка удобрений (на 4,8% к первому полугодию 2024 года), прежде всего на экспорт (на 27,9%).

Отправка грузов по самому востребованному восточному направлению увеличилась на 2,6%. Обеспечен рост перевозок как угля (+2,3%), так и неугольных грузов (+3,5%), в том числе удобрений (+75,3%), черных металлов (+1,2%), железной руды (+14,3%), а также прочих грузов высокого передела, перевозимых в контейнерах (+7,9%).

Источник: Iprime.ru, 01.07.2025

ОАО «РЖД» увеличили грузоперевозки через погранпереходы с Китаем

ОАО «РЖД» в январе-мае 2025 г. увеличили перевозки грузов через погранпереходы с Китаем на 0,9% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года – до 16,9 млн тонн.

На экспорт по сети РЖД отправлено 15,9 млн тонн грузов (+1,9%), в том числе через Забайкальск (РФ) – Маньчжурия (КНР) – 8,6 млн тонн (+1,2%),

Гродеково (РФ) – Суйфэньхэ (КНР) – 3,7 млн тонн (+9,7%), Нижнеленинское (РФ) – Тунцзян (КНР) – 2,5 млн тонн (+14,3%), Камышовая (РФ) – Хуньчунь (КНР) – 980 тыс. тонн (-35,2%).

Существенный объем экспортных перевозок (36,2%) традиционно приходится на каменный уголь. За пять месяцев через погранпереходы с КНР отправили 7 млн тонн твердого топлива.

Рост показали: железная руда – 3,6 млн тонн (+22,1%), бумага – 1,6 млн тонн (+21,4%), удобрения – 978 тыс. тонн (рост в 2,2 раза), химикаты – 574 тыс. тонн (+21,5%), цветные металлы – 515 тыс. тонн (рост в 1,8 раза), нефтяные грузы – 417 тыс. тонн (рост в 1,4 раза).

Источник: Iprime.ru, 30.06.2025

Эксперт: снижение импорта из Китая в РФ во многом рукотворно

В 2025 г. в сравнении с данными за 2024 г. и 2023 г. российский импорт из КНР был на рекордно высоком уровне в денежном выражении, а в феврале – ниже предыдущих лет. В марте шел на одном уровне с 2024 г., а к маю снова отклонился от тренда и оказался в «аутсайдерах».

Такой тезис на деловом онлайн-семинаре «Бизнес с Китаем: проблемы логистики и взаиморасчетов» высказал председатель Русско-Азиатского делового совета Максим Кузнецов. По его словам, ситуация со снижением импорта во многом рукотворна.

Во-первых, такой тренд обусловлен падением импорта грузовых, легковых автомобилей и другого транспорта. Вырос утилизационный сбор.

«Минпромторг всячески подталкивает китайских производителей к началу локализации своего производства на территории России. По этим причинам ряд дилеров в конце 2024 г. рекордно затаривали склады. В результате причина снижения импорта – высокая база прошлого года и низкая база этого года, – говорит М. Кузнецов. – Это касается не только ситуации с автомобилями. С начала года действует постановление правительства о том, что госсектор – кто закупается по 44-ФЗ и 223-ФЗ – ориентирован на закупку отечественного оборудования».

Второй фактор – фактическая недоступность финансирования со стороны банков. Речь не только про высокую ставку, но и высокие нормы резервирования, которым банки вынуждены следовать. Это ограничивает оптовые торговые компании, у которых лимит, связанный с финансированием, сильно ограничен. Еще один фактор – охлаждение экономики, которое признают ЦБ, Минфин и Минэк.

«Причины разные у разных регуляторов. Но констатируем, что экономика растет медленнее, спрос на товары длительного потребления – автомобили, технику – сокращается, как сокращается и потребление товаров потребительского назначения, например, одежды и обуви», – добавил эксперт.

Оживление импорта может случиться, только не в китайско-российском направлении. Так, переговоры с американскими властями по украинскому кризису поселили в некоторых крупных корпоративных заказчиках веру, что санкции ослабят. Поэтому промпредприятия, перед которыми стоит вопрос модернизации оборудования, предпочитают подождать полгода-год до ослабления санкций. В этом случае они смогут закупить европейское и американское оборудование вместо китайского.

«Потому что китайское (оборудование) во многом позволяет заменить западные аналоги, но по некоторым позициям является лишь компромиссным решением», – резюмировал М. Кузнецов.

Источник: finance.rambler.ru, 27.06.2025

Россия наращивает железнодорожные поставки в Монголию

Железнодорожные поставки из России в Монголию в 2024 г. продолжают демонстрировать уверенный рост.

Как сообщил заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Мурев на Евразийском экономическом форуме в Минске, за последние 5 лет объем перевозок между странами увеличился почти на 30%. В 2024 г. перевезено 3,7 млн тонн груза. Более 90% из общего объема перевозок – это российский экспорт в Монголию, объем за 2024 г. составил 3,5 млн тонны с приростом на 21% к уровню 2023 г. По основным позициям, которые экспортируются из России в Монголию: это нефтяные грузы, которые выросли на 20% в 2024 г., удобрения, зерно, продукты перемола также показывали повышенный рост.

Дополнительно растет и транзит через Монголию в третьи страны. С начала 2024 г. объемы таких перевозок увеличились более чем на 15%. По итогам прошлого года общий объем транзитных перевозок через Монголию составил свыше 5 млн тонн – это на 20% больше уровня пятилетней давности. Из них 3,4 млн тонн пришлось на грузы из России, в том числе продукцию лесопромышленного комплекса, цветные металлы и различные товары широкой номенклатуры.

Важным фактором расширения перевозок стало развитие инфраструктуры на российско-монгольской границе. В частности,

модернизация станции Наушки позволила увеличить ее пропускную способность с 10 до 15 млн тонн в год. Планируется, что к 2030 г. она вырастет еще на 5 млн тонн и составит 20 млн тонн в год.

Рост экспорта и транзита через Монголию укрепляет ее роль как восточного звена в евразийских логистических маршрутах и создает предпосылки для диверсификации направлений грузопотоков в рамках коридора «Север-Юг» и других транспортных связей.

Источник: rzd-partner.ru, 26.06.2025

ТЛЦ «Южный Порт» впервые принял поезд с товарами народного потребления из Китая. Грузополучателем выступила «РЖД Логистика»

АО «РЖД Логистика» в рамках совместного сервиса с ООО «Транзит» запустило регулярный контейнерный сервис из восточной части Китая со станции Хэфэй до московского терминала «Южный Порт» Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом ОАО «РЖД».

1 июля на столичном терминале «Южный Порт» встретили первый публичный импортный контейнерный поезд из Китая с товарами народного потребления. Поезд отправился со станции Хэфэй (восточный Китай) транзитом через Казахстан и прибыл на терминал «Южный порт» спустя 20 суток, доставив в Москву товары народного потребления. Новый маршрут стал частью программы по расширению международных транспортных коридоров и оптимизации цепочек поставок между Азией и европейской частью России.

«Запуск нового импортного сервиса через ТЛЦ «Южный Порт» – это важный шаг в развитии трансевразийской логистики. Расположение терминала в черте города делает его одним из ключевых звеньев в цепочке доставки, обеспечивая как оперативность, так и экономическую эффективность для клиентов», – отметил заместитель генерального директора – директор департамента мультимодальных перевозок АО «РЖД Логистика» Сергей Лёвин.

Контейнерный сервис станет регулярным и должен выйти на плановые показатели в 2-4 импортных рейса в месяц. ТЛЦ «Южный Порт» подтверждает свою стратегическую роль в международной логистике, открывая новые возможности для бизнеса и способствуя укреплению транспортного сотрудничества между Россией и Китаем.

Источник: rzdlog.ru, 01.07.2025

«Дорога жизни»: как запускали грузовые поезда по Крымскому мосту

В Крыму отмечают пятилетие открытия грузового железнодорожного сообщения по Крымскому мосту.

30 июня 2020 г. грузовые составы из Крыма и материковой части РФ вышли навстречу друг другу. Оба локомотива были украшены символикой к 75-летию Победы в Великой Отечественной войне. Поезд из Крыма вез продукцию местных предприятий, в том числе кальцинированную соду и известняк. Идущий ему навстречу состав с «материка» вез на полуостров топливо, удобрения, зерно и стройматериалы. Поезда встретились под арками Крымского моста около 10:00.

Пропускная способность моста – 12 грузовых пар поездов в сутки. Это дает возможность перевозить 13 млн тонн грузов в год.

Это событие имело огромное значение для Крыма, поскольку после воссоединения с РФ все товары на полуостров доставлялись в основном морем на паромках, а также частично самолетами. Стоимость доставки одной фуры с Таманского на Керченский берег обходилась примерно в 40 тыс. рублей, что отражалось на конечной цене продукции.

Запуск грузовых поездов позволил почти вдвое сократить расходы на доставку и обеспечить бесперебойное снабжение Крыма жизненно важными товарами, прежде всего, продуктами, топливом и стройматериалами.

Глава Крыма Сергей Аксенов назвал Крымский мост «дорогой жизни» для полуострова, отметив, что с запуском грузового железнодорожного сообщения экономика Крыма получила дополнительный импульс.

Положительная динамика роста объема грузовых перевозок по железной дороге Крымского моста фиксируется ежегодно. Так, в 2021 г. этот показатель составлял 3,6 млн тонн, в 2022 г. – 4,3 млн тонн, в 2023 г. – более 5,5 млн тонн.

Источник: ria.ru, 30.06.2025

На британской магистрали East West Rail начались грузовые перевозки

Логистическая компания Maritime Transport и DB Cargo UK – британское подразделение грузового оператора железных дорог Германии (DB) организовали перевозки по новому маршруту, связывающему порт Саутгемптон с крупным логистическим парком около Нортгемптона и включающему участок первой очереди магистрали East West Rail. Этот маршрут проходит через центральную часть Англии и представляет альтернативу традиционно перегруженным коридорам направления Север-Юг.

Поезда DB Cargo UK курсируют пять дней в неделю и могут перевозить до 68 TEU. Инициатива поддерживается программой оператора инфраструктуры железных дорог Великобритании Network Rail, согласно которой в течение 6 месяцев отменяется плата за нитки графика для новых поездов. Тем самым поощряются проекты по переключению грузопотоков с автомобильных на железные дороги.

Терминал Maritime Transport в логистическом парке Нортгемптона связан с магистралью Западного побережья (WCML) через Northampton Loop – линию, идущую в обход Нортгемптона. Завершенный в апреле 2025 г. проект по обустройству примыкания подъездного пути терминала к Northampton Loop допускает движение грузовых поездов со скоростью около 65 км/ч, исключая помехи пассажирским поездам. Терминал также связан с автомагистралью M1, что усиливает его позиции как крупного мультимодального узла логистической инфраструктуры Великобритании.

Источник: zdmira.com, 27.06.2025

METRANS открывает новый маршрут между румынскими Арад и Бухарестом

Грузовой оператор METRANS вводит новый железнодорожный маршрут между терминалами в румынских городах Арад и Бухарест. Первый поезд по этому маршруту должен отправиться 13 июля 2025 г.

Через терминалы Афлуент в Араде и Чепель в Будапеште данный маршрут оператора METRANS связывает Румынию с крупными портами Северного моря, включая Гамбург, Бремерхафен, Вильгельмсхафен и Роттердам, а также с морскими гаванями Адриатики, такими как Копер и Риека.

Вариант железнодорожных перевозок из Бухареста в европейские порты позволяет отказаться от автомобильного транспорта, что наряду с использованием других терминалов METRANS расширяет сеть конечных потребителей услуг оператора в Центральной и Западной Европе.

Кроме того, открытие данного маршрута предоставит возможность для железнодорожных перевозок как экспортных, так и импортных грузов между румынским портом Констанца и внутренними районами Европы.

Ранее METRANS объявил о запуске с 1 июня 2023 г. регулярного маршрута между грузовым терминалом Будапешт-Чепель и хорватским портом Риека.

Источник: zdmira.com, 01.07.2025

В казахстанском порту Актау открыта первая очередь контейнерного терминала

В начале июня 2025 г. в казахстанском порту Актау введена в эксплуатацию первая очередь контейнерного комплекса площадью 19 га, проектная мощность которого составляет 240 тыс. TEU в год. Этот китайско-казахстанский проект реализуется в два этапа и направлен на повышение провозной способности Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ).

Первая очередь охватывает площадь 9,3 га с тремя железнодорожными путями, где будет осуществляться полный цикл обработки контейнеров, включая таможенные процедуры. Предусмотрены досмотр и оформление опасных грузов.

Оператор грузовых перевозок железных дорог Казахстана KTZ Express, китайская логистическая компания YXE Trading Service Group и АО «НК «Актауский международный морской торговый порт» 16 июня 2025 г. подписали меморандум о сотрудничестве. Соглашение предусматривает развитие терминальных мощностей порта, включая совместное финансирование приобретения современных причальных контейнерных кранов, рассчитанных на работу в условиях повышенной ветровой нагрузки.

Источник: zdmira.com, 25.06.2025

Открыт крупнейший в Индии внутризаводской грузовой терминал

В Индии на автозаводе компании Maruti Suzuki India Limited (MSIL), расположенном в городе Манесар (в 60 км к юго-западу от Дели), открыли самый крупный в стране внутризаводской терминал, рассчитанный на отправку до 450 тыс. ед. автомобильной техники в год. На площади 18,6 га расположена оборудованная системой микропроцессорной централизации станция с пятью электрифицированными путями суммарной длиной 8,2 км.

Терминал соединен с железнодорожной станцией Патли веткой длиной около 10 км, участок длиной 5,7 км которой войдет в состав коридора Naryana Orbital Rail Corridor (HORC) протяженностью 126 км. Проект HORC стоимостью 4,52 млрд рупий (52,7 млн долл. США) реализует совместное предприятие Naryana Orbital Rail Corporation Limited (HORCL), которое также управляет работой терминала.

Продукция завода транспортируется по железной дороге в 17 распределительных центров, из которых отправляется в 380 городов Индии, а также в порты Мундра и Пипавав для поставок на экспорт. Начиная

с 2014 г. MSIL отправила потребителям около 2,5 млн автомобилей. По расчетам компании, ввод терминала в эксплуатацию позволит сократить выбросы углерода на 175 тыс. т и сэкономить до 60 млн л топлива в год.

Источник: zdmira.com, 01.07.2025

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

Перевозки пассажиров на сети РЖД в I полугодии выросли на 2,6%

Перевозки пассажиров на сети РЖД в первом полугодии 2025 года выросли на 2,6% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года, в том числе в июне – на 0,5% в годовом выражении, сообщила компания.

«В июне на сети РЖД перевезли 114,9 млн пассажиров. Это на 0,5% больше, чем за аналогичный период прошлого года... За I полугодие 2025 года поездки совершили 626,9 млн пассажиров (+2,6%)», – говорится в сообщении.

Так, в пригородных поездах за первое полугодие перевезено 567,8 миллиона человек (+2,8%), в поездах дальнего следования – 59,1 миллиона человек (+0,8%). В июне в пригородном сообщении отправлено 102,5 миллиона человек (+0,5%), в дальнем следовании – 12,4 миллиона человек (+0,5%).

Железнодорожные перевозки пассажиров в России за прошедшие дни 2025 года выросли на 2,7%, сообщил 30 июня замминистра транспорта РФ Алексей Шило.

РЖД в 2025 году планируют перевезти 1,3 миллиарда человек, превысив рекорд прошлого года, сообщил в феврале гендиректор компании Олег Белозёров. Перевозки пассажиров на сети РЖД в 2024 году выросли на 7% по сравнению с предыдущим годом – до 1 миллиарда 284,1 миллиона человек.

Источник: Iprime.ru, 01.07.2025

Собянин и Белозёров дали старт обновлению поездов на Ярославском направлении МЖД

Мэр Москвы Сергей Собянин и генеральный директор, председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров дали старт обновлению подвижного состава на Ярославском направлении Московской железной дороги.

«Ярославское направление по количеству пассажиров среди пригородного сообщения номер один и в Москве, и в стране в целом. За последние годы проведена очень большая работа по улучшению интенсивности движения. Построены российскими железными дорогами дополнительные магистральные пути, которые обеспечили сокращение интервала на треть, увеличение количества пассажирских мест, надежность работы. Построили транспортно-пересадочный узел в Ростокино: можно пересесть с Ярославского направления на МЦК», – сказал Собянин.

Мэр отметил, что пришло время обновления подвижного состава, так как на данном участке фиксируется очень высокая интенсивность и загруженность. Новый подвижной состав дает новый комфорт передвижения и скорость. По его словам, в связи с этим количество пассажирских мест увеличится примерно на 20%, что в значительной степени разгрузит линию и сделает ее более комфортной.

«Хотел поблагодарить Центральную пригородную пассажирскую компанию за этот хороший, важный, нужный проект, который мы обязались реализовать в течение ближайших пяти лет. Через пять лет на Ярославском направлении все поезда должны быть суперновые, самые последние, которые есть в России – Иволга-4», – добавил Собянин.

Мэр также напомнил о реализации проекта пересадочного узла в районе Рижского вокзала. «Крупный пересадочный комплекс будет, комфортный, сделанный уже по современным требованиям. Тоже наш совместный проект, об этом не надо нам забывать», – сказал Собянин.

Традиция сотрудничества

«Я хочу сказать слова благодарности Сергею Семеновичу Собянину. Мы не так давно на ПМЭФ, буквально несколько дней назад, подписали соглашение о развитии Ярославского вокзала совместно с Москвой. Это хорошая традиция – по новым инфраструктурным элементам работать вместе. Соответственно, там ремонт начнется буквально после того, как закончится ремонт на Ленинградском вокзале. Это увеличит на 30% возможность перевозки в пригороде», – сказал Белозёров.

Современные составы и полное обновление

Как следует из материалов мэрии, для обновления подвижного состава флагманским поездом была выбрана наиболее современная модель «Иволга 4.0», промежуточные вагоны которой оснащены тремя дверями, что радикально ускоряет посадку и высадку пассажиров.

До конца года на маршруты выйдут 20 современных составов, из них 15 – поезда «Иволга 4.0». Всего до 2030 года будет поставлено 92 поезда, благодаря чему удастся полностью обновить парк пригородных поездов на этом

направлении и сократить средний возраст подвижного состава более чем в 5 раз – до 3 лет.

Программа развития центрального транспортного узла в Москве рассчитана на период до 2035 года и среди прочих мероприятий предусматривает закупку порядка 100 современных составов.

Источник: tass.ru, 30.06.2025

РЖД открыли в Самаре бизнес-зал на самом высоком этаже среди вокзалов России

РЖД сообщили 1 июля, что открыли на вокзале Самара бизнес-зал площадью более 260 квадратных метров. Он расположен на третьем этаже самого высокого вокзала Европы (высота здания со шпилем – 101 метра) и разделено на несколько функциональных зон, оформленных элементами декора на космическую тематику.

«На вокзалах России этот бизнес-зал расположен выше всех», – ответили РИА Новости в РЖД на соответствующий вопрос и добавили, что обычно бизнес-залы на вокзалах располагаются на первом или втором этажах.

Новый бизнес-зал вокзала Самара имеет пространство для работы и отдыха, переговорную комнату, скоростной Wi-Fi, меню с горячими блюдами, закусками, десертами и напитками, детскую игровую комнату.

Бизнес-зал работает круглосуточно. Одновременно здесь могут разместиться более 60 человек.

РЖД отмечают, что бизнес-залы нового формата открыты еще на 13 крупнейших российских вокзальных комплексах: Павелецком и Восточном – в Москве, Московском – в Санкт-Петербурге, а также на вокзалах Казань, Ростов-Главный, Нижний Новгород, Сочи, Петрозаводск, Волгоград, Иваново, Уфа, Владивосток и Адлер.

Источник: Iprime.ru, 01.07.2025

РЖД сделали в программе лояльности 4 уровня и опцию частичной оплаты билета баллами

РЖД обновили свою бонусную программу: сделали в ней четыре уровня с разными привилегиями и возможность частичной оплаты билета баллами, сообщили в компании.

«Обновили «РЖД Бонус»... С 1 июля в программе лояльности «РЖД Бонус» вместо двух уровней участия («Базовый» и «Золотой») появились сразу четыре со своими привилегиями», – сообщили в РЖД.

Так, участие в программе лояльности начинается с уровня «Бронзовый-Пассажирский». Получить следующий уровень – «Серебряный-Скорый» – можно, совершив три поездки в купе, СВ, люксе или вагонах с местами для сидения скоростных поездов, либо имея 4 тысячи квалификационных баллов на счету. В рамках этого уровня участники получают дополнительно 10% баллов за поездки, появляется возможность оплатить 75% стоимости билета баллами.

Обладателями уровня «Золотой-Экспресс» становятся участники с 12 тысячами квалификационных баллов на счету или совершившие 10 поездок в купе, СВ, люксе или вагонах с местами для сидения скоростных поездов. Они могут оплатить баллами половину или 75% стоимости билета, получают +15% баллов за поездки.

Уровень «Платиновый-Фирменный» присваивается, если совершить 25 поездок или накопить 30 тысяч квалификационных баллов. Он позволяет оплачивать баллами 25%, или 50%, или 75% стоимости билета, получать дополнительно 25% баллов за поездки в купе, СВ, люксе или вагонах с местами для сидения скоростных поездов.

«Кроме того, появилась возможность частичной оплаты стоимости билетов баллами», – сказали в компании. Там напомнили, что ранее поездку нельзя было оплачивать баллами частично, только полностью.

РЖД отметили, что все ранее действовавшие акции, например, для студентов и «Большая семья», сохранены. Компания также продолжит начислять приветственные баллы при регистрации, баллы за перевозку транспортных средств в вагонах-автомобилевозах и подарочные баллы ко дню рождения.

Программа лояльности «РЖД Бонус» действует с 1 июля 2012 года. В настоящее время в ней зарегистрированы 11 миллионов человек.

Источник: ria.ru, 01.07.2012

Проводников ОАО «РЖД» оснастили персональными видеорегистраторами IPTRONIC

ОАО «РЖД» завершило первый этап проекта по оснащению своих проводников персональными видеорегистраторами от российской компании IPTRONIC. В данном проекте использовали 82 устройства, которые

значительно улучшили работу сотрудников и повысили уровень защиты прав пассажиров.

В качестве оборудования был выбран персональный видеорегистратор IPT-BC2 от российской компании IPTRONIC, собственной торговой марки Видеоглаз. Эти устройства могут работать как автономно, так и в связке с программным обеспечением, обеспечивая оперативный просмотр данных на экране. Видеорегистраторы имеют возможность сохранять записи событий на борту поезда на протяжении 36 ч.

Одним из ключевых преимуществ использования видеорегистраторов является возможность документирования событий на борту поезда. Это особенно актуально в случаях конфликтных ситуаций между пассажирами и проводниками, так как устройство предоставляет объективные доказательства инцидентов, что защищает права сотрудников. Наличие видеокамер на борту также способствует предотвращению правонарушений и повышает чувство безопасности у пассажиров. С помощью встроенного аккумулятора регистратор осуществляет аудио- и видеозапись в течение до 12 ч подряд.

Кроме того, запись событий может оказаться полезной для правоохранительных органов, упрощая реагирование на акты хулиганства или агрессивного поведения. Видеорегистраторы не только способствуют улучшению безопасности, но и помогут повысить общее качество обслуживания. Анализ записанных материалов откроет новые горизонты для выявления областей, требующих доработки, и позволит использовать полученный опыт для обучения персонала.

Устройства оснащены надежным корпусом с защитой от влаги и пыли, что позволяет им функционировать в любых погодных условиях. Ранее Министерство внутренних дел также высказывало предложение о необходимости оснащения проводников и стюардесс современными видеорегистраторами, что подтверждает важность и актуальность внедряемых решений.

Источник: rbc.ru, 30.06.2025

«Южно-Кавказская железная дорога» запустит первый туристический поезд из Армении в Грузию

Компания «Южно-Кавказская железная дорога» (ЮКЖД) совместно с чешским туристическим оператором Gerard Express предоставляют новую для Армении услугу туристического поезда, который довезет до Грузии. Об этом сообщает пресс-служба ЮКЖД.

«Первый поезд отправится в 9-дневный рейс 28 июня и будет курсировать по Армении и Грузии. 300 преимущественно европейских туристов побывают на Севане, в Ереване и в Гюмри, в Тбилиси, Кутаиси и Батуми. В течение всей поездки они будут жить в купейных вагонах собственности ЮКЖД, как в гостиничных номерах. В частности, в поезде им будут доступны комфортные спальные места, кондиционирование в пути, душевые и иные услуги. За это время гости смогут полноценно ознакомиться с культурой, историей, природой и достопримечательностями Армении и Грузии», – говорится в сообщении компании.

В этой связи генеральный директор ЮКЖД Алексей Мельников сообщил, что данное нововведение призвано разнообразить спектр услуг, предоставляемых их компанией. «Железнодорожный туризм – довольно популярное занятие, но не в Армении. Это нововведение призвано разнообразить спектр услуг, предоставляемых нашей компанией, и является своеобразным новшеством для всего нашего региона. Надеемся, что наши гости оценят качество предоставляемых услуг, и железнодорожный туризм станет для Армении обычным явлением. ЮКЖД намерено и в дальнейшем развивать подобный вид перевозок», – добавил он.

В компании также сообщили, что чартерные рейсы для ЮКЖД не новшество – компания активно предоставляет соответствующие услуги в подвижном составе для пригородного сообщения – электричках. «Последний такой рейс был осуществлен по маршруту Ереван – Гюмри – Ереван 21 июня. Однако подвижной состав международного сообщения в этих целях компания использует впервые», – заключили в ЮКЖД.

Источник: tass.ru, 26.06.2025

В ретропоезд «Уральский экспресс» вернули вагон для экскурсий по Екатеринбург

В состав туристского ретропоезда «Уральский экспресс» вновь включен открытый обзорный вагон. В нем можно прокатиться по пятницам, когда поезд курсирует по кольцевому маршруту «Вечерний Екатеринбург», который начинается от железнодорожного вокзала, проходит по центру города вдоль улицы Восточной, через станцию Шарташ, микрорайоны Синие Камни, Уралмаш до станции Шувакиш, где предусмотрена часовая остановка и прогулка с осмотром достопримечательностей.

Как и все вагоны состава, обзорный вагон стилизован под эпоху начала XX века. Кроме того, он оборудован подогревом сидений и розетками для

зарядки гаджетов. В вагоне-ресторане пассажиры могут попробовать традиционные блюда уральской кухни и угоститься фирменным мороженым «Уральский экспресс».

Рейс «Вечерний Екатеринбург» отправляется от железнодорожного вокзала каждую пятницу в 19:05 и возвращается в 21:47 через станцию Екатеринбург-Сортировочный. Продолжительность кольцевого тура составляет около 2,5 ч.

Ранее поезд Министерства обороны Российской Федерации «Единство в памяти. Сила в подвиге!» прибывал на железнодорожный вокзал Екатеринбурга в ночь с 13 на 14 июня. Музей состоял из восьми тематических вагонов с экспозициями военной техники времен Великой Отечественной войны и современных трофейных моделей.

Источник: kommersant.ru, 25.06.2025

Железные дороги Китая обновили рекорды в пассажирских перевозках

Железные дороги Китая (CR) в период с января по май 2025 г. перевезли 1,86 млрд пассажиров. Это на 7,3% больше, чем за первые 5 месяцев 2024 г., и является новым рекордным показателем компании. В среднем по национальной железнодорожной сети ежедневно курсировали 11243 пассажирских поезда – на 7,5% больше, чем за аналогичный период 2024 г. Самый высокий суточный пассажиропоток, более 23 млн чел., был зафиксирован 1 мая 2025 г., кроме того, в этот день на сети обращались 13752 поезда. Оба показателя также являются историческим максимумом для CR.

По данным CR, с января по май 2025 г. было перевезено 7,67 млн иностранных пассажиров, на 29% больше, чем за аналогичный период годом ранее. Объем перевозок в трансграничном сообщении по железной дороге Китай – Лаос достиг 124 тыс. пассажиров, а по высокоскоростной магистрали Гуанчжоу – Шэньчжэнь – Гонконг – 12,579 млн чел., что соответственно на 24,2% и 16,7% больше, чем годом ранее.

За рассматриваемый период выполнено 630 рейсов туристических поездов, прирост составил 20,2% в сравнении с первыми пятью месяцами 2024 г.

Источник: zdmira.com, 26.06.2025

Японские Железные дороги (JR) обновляют систему продажи билетов

Ведущие железнодорожные операторы Японии внедряют новые технологии продажи билетов, такие как распознавание лиц и бесконтактные карты. Эти инновации направлены на то, чтобы сделать путешествие пассажиров более комфортным и эффективным.

В 2001 г., после внедрения IC-карт, такая продажа билетов получила широкое распространение по всей Японии. Однако в настоящее время JR продвигается вперед с помощью приложений для смартфонов и планирует более широкую интеграцию с повседневными сервисами.

Чтобы удовлетворить растущий спрос на поездки после пандемии, операторы Токуо, Сеibu и другие, теперь принимают у турникетов международные кредитные карты. Этот шаг обеспечивает большое удобство, особенно для иностранных пассажиров, позволяя им избегать билетные автоматы и напрямую использовать свои кредитные карты. Совершенствование процесса оформления билетов помогает пассажирам и повышает эффективность работы персонала, особенно на оживленных станциях или станциях с нехваткой персонала.

Благодаря этой системе бесконтактной оплаты кредитными картами пассажирам больше не нужно приобретать билеты на месте, что значительно упрощает процесс путешествия как для местных жителей, так и для туристов. Эти усовершенствования также снижают нагрузку на инфраструктуру. Отмечается, что более мелкие операторы перестали принимать устаревшие системы электронных карт из-за высоких затрат на обслуживание. Вместо этого они решили перейти на оплату кредитными картами, чтобы снизить накладные расходы и обслужить больше пассажиров.

Технологические инновации не ограничиваются бесконтактными картами – также используются и биометрические решения. В январе на маршруте Skyliner от аэропорта Нарита до Токио была запущена система распознавания лиц Keisei Railway. В марте метро Осаки продолжило эту тенденцию, позволив пассажирам проходить через турникеты, используя только свои зарегистрированные цифровые профили.

Компания JR East продолжает инвестировать в IC карты, рассматривая это как часть своей долгосрочной стратегии по интеграции карты с государственными службами и системами идентификации личности.

Операторам необходимо модернизироваться, сохраняя при этом услуги для пожилых пассажиров и обеспечивая долгосрочную жизнеспособность, считает Юки Фукумото из исследовательского института NLI. В результате железные дороги Японии пытаются сбалансировать инновации с инклюзивностью. Эти изменения помогут Японии более эффективно

справляться с наплывом иностранных туристов, а также облегчат ежедневные поездки на работу для местных жителей.

Источник: railynews.com, 30.06.2025 (англ. яз.)

SNCF Voyageurs получил контракт в регионе Бургундия – Франш-Конте

Власти французского региона Бургундия – Франш-Конте по итогам первого тендера на обслуживание региональных сообщений заключили контракт с национальным оператором пассажирских перевозок SNCF Voyageurs. Выставленный на первый тендер пакет включает семь маршрутов на западе департамента Ньевр. SNCF Voyageurs был единственным участником тендера.

Контракт с SNCF Voyageurs вступает в силу в декабре 2026 г. и действует 7 лет с возможным его продлением на 3 года. По условиям контракта объем поездной работы увеличивается на 34% за счет дополнительных пар поездов на каждом направлении, в том числе по выходным дням, а также благодаря четырем новым маршрутам.

В настоящее время пассажирооборот на вошедших в контракт маршрутах составляет порядка 146 млн пасс.-км в год, или 12% суммарного объема перевозок в регионе Бургундия – Франш-Конте. Власти региона рассчитывают на 38 %-ный рост объема перевозок в ближайшие годы.

Источник: zdmira.com, 30.06.2025

В Окситании возобновились пассажирские перевозки на региональной линии Монрежо – Люшон

В регионе Окситания на юге Франции 22 июня 2025 г. возобновилось движение пассажирских поездов по однопутной линии, связывающей коммуны Монрежо и Баньер-де-Люшон. Линия длиной около 36 км была введена в эксплуатацию в июне 1873 г. С 1886 г. по ней курсировали поезда, напрямую связывающие Париж и коммуны Баньер-де-Люшон, известную геотермальными источниками и горнолыжным курортом, что способствовало развитию туризма в регионе. Однако в 1980-х годах состояние верхнего строения пути постепенно ухудшалось. После разрушительного наводнения в июне 2013 г. на юго-западе страны и в связи с плачевным состоянием инфраструктуры Национальное общество железных дорог Франции (SNCF) в ноябре 2014 г. приняло решение о закрытии линии. В 2019 г. управление линией перешло от государства к

властям региона Окситания, которые инвестировали 67 млн евро в ее реконструкцию. В проекте было задействовано 250 чел., работы включали, в частности, модернизацию трех станций и оснащение 25 железнодорожных переездов системами ограждения.

Спустя 11 лет поезда вновь курсируют по линии, следуя с тремя промежуточными остановками и ежедневно выполняя по шесть рейсов в каждом направлении. Время в пути между конечными станциями составляет 35 мин (поездка по аналогичному маршруту в автобусе занимает 55 мин). Линия Монрежо – Люшон примыкает к железной дороге Тулуза – Тарб – По – Байонна протяженностью около 320 км. Ее восстановление призвано способствовать развитию регионального туризма и улучшить транспортное обслуживание местных жителей, которые отметили открытие праздничными мероприятиями.

Источник: zdmira.com, 25.06.2025

США: транспортная администрация Sound Transit определила маршрут и план размещения станций на новом участке линии Tacoma Dome

26 июня 2025 г. совет транспортной администрации Sound Transit определил предпочтительный вариант маршрута и план размещения станций для проекта продления линии легкорельсового транспорта Tacoma Dome Link Extension, который предусматривает продление существующего маршрута примерно на 16 км – от города Федерал-Уэй до Такомы, данный проект также предусматривает строительство четырёх новых станций.

Реализация проекта переходит на этап предварительного инженерного проектирования и подготовки окончательного отчёта об оценке воздействия на окружающую среду (Environmental Impact Statement, EIS), который будет включать более детальное исследование предложенного решения. Определение предпочтительного варианта означает, что именно в этом направлении совет директоров намерен двигаться в дальнейшем. Окончательное решение о реализации будет принято после публикации финальной версии отчёта по EIS, запланированной на 2027 г., как сообщили представители Sound Transit в официальном пресс-релизе.

При выборе предпочтительного варианта учитывались замечания, полученные от коренных народов, широкой общественности и государственных органов, а также аналитические выводы, представленные в предварительном варианте EIS. Особое внимание было уделено взаимодействию с коренным населением, на чьей территории планируется

проложить значительную часть маршрута и разместить две из четырёх станций. Представители агентства Sound Transit подчеркнули, что тесная координация с племенем будет сохраняться на всех этапах реализации проекта.

Председатель руководства Sound Transit Дэйв Сомерс (Dave Somers) отметил, что принятое решение является важной вехой на пути к обеспечению легкорельсового сообщения для всех трёх округов, входящих в зону обслуживания агентства, а также очередным шагом в реализации транспортного каркаса региона, одобренного жителями в ходе голосования.

Согласно данным издания Everett Post, общая стоимость проекта Tacoma Dome Link Extension оценивается в 4,63 млрд долл. США, ввод в эксплуатацию намечен на 2035 г.

Источник: progressiverailroading.com, 30.06.2025 (англ. яз.)

Польские железные дороги PKP запускают прямое железнодорожное сообщение из Варшавы до побережья Хорватии

Новый железнодорожный маршрут «Адриатический экспресс» является ответом на существующий туристический поток из Польши в Хорватию, а также стимулом для новых туристов посетить страну. По данным портала Travel Croatia, в 2024 г. страна приняла более 1,2 млн польских туристов и ожидается, что теперь это число будет только расти. Планируется, что железнодорожный маршрут также будет работать в обратном направлении и привлечет больше хорватов к посещению Польши.

Ночной поезд курсирует из Варшавы в город Риека на северо-западе Хорватии. Он несколько раз останавливается в Польше, а также в Чехии, Австрии и Словении. Он совершает 19-часовое путешествие четыре раза в неделю и является одним из самых длинных маршрутов в Европе.

Обсуждение маршрута началось четыре года назад, но конкретные планы были нарушены из-за последствий пандемии COVID-19. Однако в мае Д.Туск объявил, что в июне из Польши в Хорватию отправится прямой ночной поезд.

Уже после первой поездки поезд, похоже, пользуется коммерческим успехом – по данным PKP Intercity, более 90% мест и все диваны были забронированы.

В поезде 172 места, в том числе 132 места второго класса и 40 купе.

Новый поезд отправляется из Варшавы около 14:00 и прибывает в Риеку до 09:00 следующего дня. Он возвращается из Хорватии около 19:00 и прибывает в Варшаву до 14:00.

Стоимость проезда по новому маршруту в одну сторону составляет около 200 польских злотых (50 евро).

Это сообщение изначально рассчитано только на туристический сезон и будет действовать до конца летних каникул, а последний ночной поезд из Варшавы отправится 28 августа.

Источник: msn.com, 30.06.2025 (англ. яз.)

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Импортозамещение при ремонте локомотивов растет

Сервисные локомотивные депо компании «ЛокоТех-Сервис» полностью перешли на отечественные, краски, смазки, масла, присадки для подготовки охлаждающих жидкостей, выключатели, контакторы, электрические разъемы, резинотехнические изделия, подшипники и другие высоковольтные расходные материалы и детали.

Ежегодно для техобслуживания и ремонта более 15 тысяч локомотивов сервисные депо компании используют порядка 25 тысяч уникальных наименований товарно-материальных ценностей (ТМЦ). Из них почти все – отечественные.

«ЛокоТех» планомерно реализует стратегию обеспечения технологического суверенитета России в области обслуживания тягового подвижного состава на протяжении более чем 10 лет.

В 2022 году компания столкнулась с резким увеличением стоимости иностранных комплектующих, а также увеличением сроков доставки продукции и необходимостью перенастраивать каналы поставок через дружественные страны. Совместная рабочая группа ОАО «РЖД», отечественных машиностроителей и «ЛокоТех» определила полный перечень комплектующих изделий импортного производства, необходимых для технического обслуживания локомотивов. В него вошло около 2 тыс. наименований.

Несмотря на то, что отдельные производители и поставщики подтвердили продолжение поставок продукции, несмотря на имеющиеся санкции и ограничения, для полного обеспечения ремонтных предприятий этого оказалось недостаточно. В результате для части комплектующих были подобраны отечественных аналоги, производство многих из них было запущено в России по имеющейся конструкторской документации. Для некоторых изделий потребовалось провести полный реинжиниринг.

В результате проведенной работы доля иностранных комплектующих в общем объеме ТМЦ в 2025 году составляет не более 1% от общего объема номенклатуры.

«ЛокоТех» совместно с «ТМХ-Инжинирингом» продолжает работать над реинжинирингом отдельных комплектующих, применяемых для планового технического обслуживания локомотивов, которые считаются критически важными. Большая их часть предназначена для ремонта дизель-генераторов зарубежного производства. При этом отечественные производители оперативно обеспечили замену импортным маслам и ингибиторам для дизелей.

«Железная дорога, как стратегический объект обеспечения функционирования экономики такой большой страны как Россия, консервативна в части использования в работе подвижного состава иностранных комплектующих. За короткий срок отечественные заводы освоили производство запасных частей, материалов, крупных узлов и агрегатов взамен импортных», – отметил заместитель генерального директора ТМХ по развитию локомотивостроения – генеральный директор ГК «ЛокоТех» Андрей Власенко.

Совместно с ОАО «РЖД» «ЛокоТех» реализует проекты модернизации локомотивов с установкой отечественных узлов вместо импортных, либо снятых с производства. На некоторые серии локомотивов устанавливается дизель серии Д49 производства Коломенского завода, реализуется ряд других проектов схожей направленности.

После 2022 года сервисная компания освоила ремонт выпущенных ими узлов и агрегатов самостоятельно, с использованием как оригинальных запасных частей, так и аналогов.

«ЛокоТех» обслуживает 72% парка тягового подвижного состава ОАО «РЖД». По итогам 2024 года компания перевыполнила основные плановые показатели: сервисные локомотивные депо провели техобслуживание и ремонт более 93 тысяч секций локомотивов, превысив показатели 2023 года на 404 секции.

Источник: wagon-cargo.ru, 25.06.2025

Производство подвижного состава в России за январь-май 2025 года

Росстат опубликовал данные по промышленному производству по итогам мая 2025 года. Аналитическая команда ROLLINGSTOCK на основе них актуализировала традиционную инфографику (табл. 1–3).

Российскими предприятиями за январь-май 2025 года выпущены:

– 25,9 тыс. грузовых вагонов (-12,1% к январю-маю 2024), в частности: 12,3 тыс. полувагонов (+9,6%), 2,05 тыс. хопперов (в 3,8 раза ниже января-мая 2024), 6,6 тыс. цистерн (в 1,45 раза выше) и 3,3 тыс. платформ (-6,3%). В мае выпущено 4,3 тыс. вагонов (-34,2% к маю 2024) – самый низкий показатель с февраля 2023 года.

– 111 магистральных электровозов (-9,0% к январю-маю 2024), в мае – 24 электровоза (+9,1% к маю 2024);

– 127 секций магистральных тепловозов (+5% к январю-маю 2024), в мае – 28 секций магистральных тепловозов (в 1,75 раза к маю 2024);

– 93 маневровых тепловоза (-22,5% к январю-маю 2024), в мае – 15 маневровых тепловозов (-34,8% к маю 2024);

– 157 трамваев (-4,8% к январю-маю 2024), в мае – 25 трамваев (-21,9% к маю 2024);

– 225 метровагонов (-4,7% к январю-маю 2024), в мае – 56 вагонов (+40% к маю 2024).

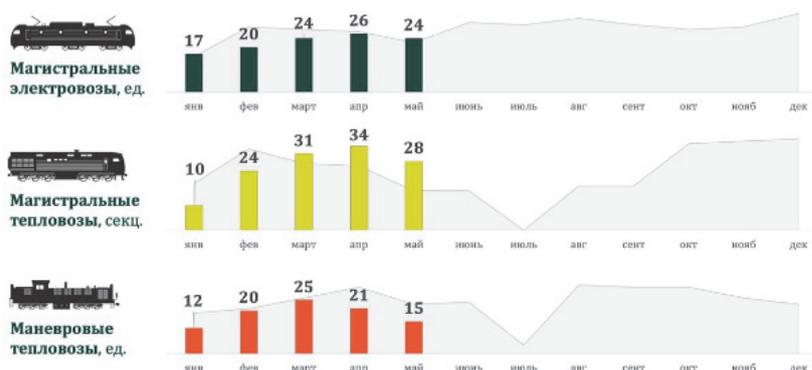
Таблица 1

Производство грузовых вагонов в России (январь-май 2025)

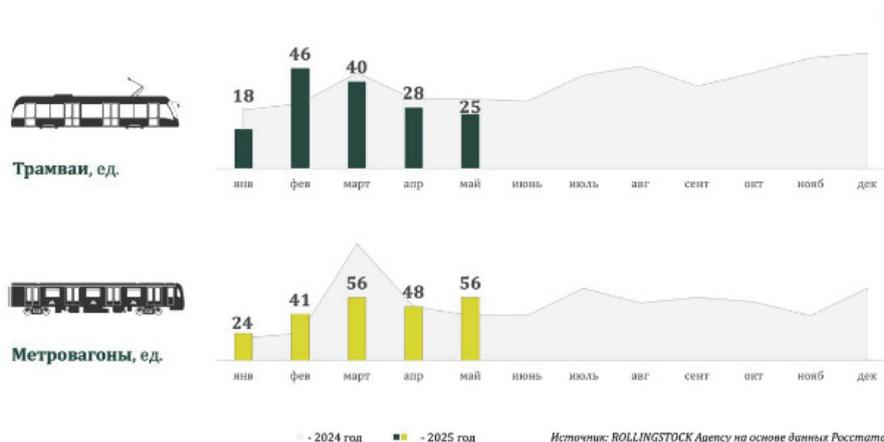


Таблица 2

Производство тягового подвижного состава в России (январь-май 2025)



Производство рельсового городского транспорта в России (январь-май 2025)



Источник: rollingstockworld.ru, 2025

Брянский машиностроительный завод (БМЗ) выпустил первый тепловоз ТЭ26

Шестиосный локомотив с двумя кабинами управления должен пойти на испытания в третьем квартале (рис. 2). Тогда же завод планирует завершить сборку второго такого тепловоза. БМЗ указывает, что обе машины будут проходить испытания параллельно для ускорения сертификации.



Рис. 2. Первый тепловоз ТЭ26

Тепловоз создан в соответствии с техтребованиями РЖД. В конце 2024-го гендиректор БМЗ Александр Попругин сообщил, что ТЭ26 предназначается для перевозок на малоинтенсивных участках с возможностью вождения грузовых и

пассажирских составов, а также работы со спецтехникой. Он должен заменять тепловозы серий М62, 2М62 и 3М62 производства «Лугансктепловоза».

Тепловоз оснащен дизель-генератором 18-9ДГМ-02 мощностью 2850 кВт. По системе многих единиц ТЭ26 сможет тянуть составы весом до 7,1 тыс. т. Ранее в РЖД сообщали, что макс. скорость ТЭ26 составит 100 км/ч, а сила тяги в длительном режиме – 323 кН. Доля отечественных компонентов заявлена на уровне свыше 90%.

Источник: news.tek.fm, 30.06.2025

Канада модернизирует парк локомотивов

В Канаде стремятся заменить свой стареющий железнодорожный парк современными, экономичными и экологически чистыми локомотивами. Компания Siemens Mobility заключила контракт на поставку 10 электровозов Charger. Это второй заказ Siemens Mobility на электровозы Charger в Канаде. Ожидается, что новые поезда снизят уровень шума, повысят надежность и обеспечат лучшие условия для пассажиров.

Контракт предусматривает возможность приобретения запасных частей. Генеральный директор Siemens Mobility Canada Ив Дежарден-Сицилиано заявил, что это партнерство поможет модернизировать общественный транспорт с помощью экологически чистых и интеллектуальных железнодорожных технологий. Он подчеркнул, что новые поезда обеспечат пассажирам надежное и приятное путешествие.

Модели Charger по сравнению с локомотивами уровня 0 снижают количество твердых частиц на 95%, а общий объем выбросов – на 89%. Эти усовершенствования также соответствуют экологическим нормам Канады и климатическим целям.

Источник: railynews.com, 29.06.2025 (англ. яз.)

В Танзании начали курсировать грузовые электровозы

Танзанийская железнодорожная корпорация (TRC) добилась значительного прогресса в транспортно-логистическом секторе страны. Официально начато движение грузовых локомотивов на электрической тяге по железной дороге стандартной колеи (SGR) между Дар-эс-Саламом и столицей Додомой (рис. 3). Данный запуск направлен на повышение скорости логистики

и значительное сокращение выбросов в окружающую среду за счет соединения прибрежного порта со столицей.



Рис. 3. Электропоезд Танзанийской железнодорожной корпорации (TRC)

TRC успешно завершила пробные прогоны с использованием 10 вагонов грузоподъемностью более 700 тонн. Из 264 недавно приобретенных китайских грузовых вагонов 200 предназначены для контейнерных перевозок, остальные 64 вагона предназначены для перевозки сыпучих или неупакованных грузов. Это сочетание позволит удовлетворить потребности различных секторов Танзании, обеспечивая гибкость при транспортировке различных товаров.

TRC заменяет дальнемагистральные автомобильные перевозки грузовыми поездами на электротяге, что сокращает загруженность дорог и снижает затраты на логистику в стране. Эта инициатива также хорошо согласуется с национальными усилиями Танзании по модернизации инфраструктуры и поддержке экономического роста.

Источник: railynews.com, 30.06.2025 (англ. яз.)

Китайская CRRC выпустила первую партию push-pull поездов для Малайзии

Два шестивагонных состава должны пройти серию тестов на заводе в Даляне перед планируемой на октябрь отправкой в страну. По прибытии в Малазию первый поезд должен будет преодолеть 8 тыс. км испытательного пробега, остальные – 5 тыс. км пробега.



Рис. 4. Поезд CR200J нового поколения

Контракт на поставку 11 составов CR200J (рис. 4) и 12 грузовых электровозов для будущей линии East Coast Rail Link был заключен в 2022 году. CRRC поставит две модификации поездов: с бизнес-классом (406 сидячих мест) и без него (425 мест). Максимальная эксплуатационная скорость поездов составит 160 км/ч, локомотивов – 80 км/ч.

Поезда платформы CR200J Fuxing эксплуатируются в Китае с 2019 года. В составе один головной вагон является моторным (на видео), а другой имеет кабину управления. Ранее CR200J-C нового поколения были запущены в двух регионах Китая. При этом специально для Малайзии поезда будут адаптированы к климату страны, а в салоне появятся молитвенные комнаты.

Источник: t.me, 27.06.2025

Нью-Йорк получит более 300 современных вагонов для пригородных поездов

Губернатор штата Нью-Йорк Кэти Хокул (Kathy Hochul) 23 июня 2025 г. обнародовала решение МТА – транспортной администрации этого штата о приобретении 316 вагонов серии М-9А, в том числе 160 ед. для оператора пригородных перевозок Long Island Rail Road (LIRR) и 156 ед. для компании Metro-North Railroad (MNR). LIRR и MNR уделили особое внимание срокам производства и поставок. Результатом стало их сокращение приблизительно на 11 мес. при снижении стоимости контракта на 14,6%. Контракт стоимостью более 2,3 млрд долл. США, охватывающий проектирование, производство, испытания и поставки подвижного состава, будет выполнять компания Alstom на предприятиях в штате Нью-Йорк.

Вагоны серии М-9А отличаются большими окнами, наличием розеток и USB-портов для подзарядки мобильных устройств, доступны для лиц с ограниченной мобильностью, в том числе благодаря туалетам с автоматическими дверями. Новые вагоны заменят эксплуатируемые серии М-3,

срок службы которых был продлен в связи с ростом пассажиропотока, обусловленным открытием подземной станции Гранд Сентрал Мэдисон. Поставка пилотных вагонов М-9А намечена на 2029 г., начало эксплуатации на сети LIRR – на 2030 г., последние вагоны поступят к 2032 г.

Источник: zdmira.com, 25.06.2025

Alstom поставит еще 96 поездов для линии D сети RER в Парижском регионе

Компания Alstom дополнительно поставит французскому пассажирскому оператору SNCF Voyageurs 96 электропоездов нового поколения RER NG для линии D сети региональных сообщений RER (рис. 5). Такие поезда уже эксплуатируются на этой линии с декабря 2024 г.



Рис. 5. Электропоезд нового поколения RER NG

Заказ стоимостью примерно 1,7 млрд евро оформлен на основе подписанного в 2017 г. рамочного договора между SNCF Voyageurs и Alstom. Приобретение новых поездов финансирует транспортная администрация Большого Парижа Île-de-France Mobilités. Ранее уже было заказано 166 поездов RER NG. Теперь их общая численность достигла 262 ед., включая 130 поездов длиной 112 м для линии E и 132 поезда длиной 130 м для линии D сети RER.

Каждый поезд RER NG для линии D состоит из семи вагонов, в том числе двух концевых одноэтажных и пяти промежуточных двухэтажных. В нем 606 мест для сидения, суммарная вместимость – 1861 чел. Поезд оснащен более чем 310 USB-портами, 54 информационными дисплеями, 54 камерами видеонаблюдения, по вагонам проложено более 320 км проводов. Максимальная скорость поезда – 140 км/ч.

Источник: zdmira.com, 27.06.2025

Французский стартап испытал технологию автоматической сцепки и расцепки в движении

Стартап DirectTrainS успешно провел во Франции первые полевые испытания своей системы динамической автосцепки, позволяющей сцеплять и расцеплять поезда в движении (рис. 6). Дополнительный вагон, оборудованный такой специализированной автосцепкой, размещается в голове или хвосте поезда. Операции сцепки и расцепки в движении выполняются при помощи специального программного обеспечения.



Рис. 6. Французский стартап испытал технологию автоматической сцепки и расцепки в движении

Испытания проводились в сотрудничестве с французской инжиниринговой компанией CERTIA с использованием модифицированных грузовых вагонов с осевой нагрузкой 22,5 т. В будущем стартап намерен продолжить испытания с участием операторов почтовых и железнодорожных перевозок на линиях, оборудованных разными системами сигнализации.

По заявлению DirectTrainS, предложенная технология позволит повысить пропускную способность существующих линий на величину 40% без модификации железнодорожной инфраструктуры, систем сигнализации и нормативной базы. Ее предлагается использовать, например, для доставки посылок в специальных подвижных единицах, которые в нужном месте автоматически отцепляются от движущегося поезда. На первом этапе разрабатывается техническое решение для грузовых поездов, в дальнейшем технологию планируют распространить и на пассажирский подвижной состав.

Источник: zdmira.com, 27.06.2025

Опытный вагон платформы Velaro Novo от Siemens Mobility достиг скорости 405 км/ч в рамках испытаний

Такую скорость развил испытательный поезд ICE-S на маршруте между Лейпцигом и Эрфуртом. Один из его промежуточных вагонов выполнен на базе перспективной платформы Velaro Novo и проходит испытания в Германии с 2018 года (рис. 7).



Рис. 7. Поезд Velaro Novo

Предполагается, что конструкционная скорость поездов Velaro Novo составит 360 км/ч. Siemens отмечает, что перспективная платформа должна быть на 15% легче и до 30% энергоэффективнее предыдущего поколения благодаря облегчению и улучшению аэродинамики кузова.

О разработке Velaro Novo было объявлено в 2018 году, однако натурный образец до сих пор не представлялся. В прошлом мае 2024 года Siemens Mobility была выбрана предпочтительным поставщиком 10 семивагонных поездов данной платформы для линии BSM Brightline West в Калифорнии.

Стоит отметить, что ICE-S не смог побить рекорд 1988 года, когда экспериментальный поезд серии ICE/V развил скорость 406,9 км/ч.

Источник: newsgermanru.de, 30.06.2025

Pesa получила заказ на новые электровозы Gama 3.0

Первую партию из пяти электровозов на новой платформе Gama 3.0 польского производителя Pesa заказала Rail Capital Partners (RCP), предоставляющая подвижной состав в лизинг крупнейшим польским операторам (рис. 8).



Рис. 8. Электровоз Gama 3.0

По условиям контракта, RCP должна получить электровозы в 2026 году и рассчитывает, что они будут использоваться для интермодальных перевозок. Закупка будет профинансирована из бюджета Евросоюза в рамках плана «Следующее поколение ЕС». RCP располагает парком из 66 локомотивов, 56 из которых – модели Gama первого поколения.

Особенностью новой платформы третьего поколения локомотивов Gama станет возможность ее использования и для грузовых, и для пассажирских перевозок, а также модульная конструкция, позволяющая за несколько дней смонтировать на базовом электровозе дополнительный дизельный или аккумуляторный модуль для последней мили или заменить один на другой.

Первые два гибридных локомотива Gama 3.0 сейчас собираются в рамках контракта с польским национальным оператором РКР Intercity на поставку 16 машин, подписанного в 2022 году. Стоимость заказа составила 554,6 млн злотых (130 млн евро по текущему курсу).

Первый локомотив по этому контракту должен был поступить РКР Intercity к концу апреля, но и производитель, и заказчик признают, что в этом году они не будут поставлены, и сроков поставки не озвучивают. Разработка гибридных локомотивов начиналась в рамках работы над предыдущим поколением Gama 2.0, анонсированной компанией в 2022 году, но с тех пор концепция поменялась и сменила название.

Источник: techzd.ru, 01.07.2025

Алжир намерен производить локомотивы

Алжирский производитель Cital SPA и бельгийская инжиниринговая группа John Cockerill подписали меморандум о взаимопонимании, по которому в Алжире планируется создать предприятие по производству локомотивов.

В рамках сотрудничества между компаниями планируется передача технологий, развитие промышленных компетенций и локализация производственных процессов в Алжире. Одна из целей – снижение зависимости Алжира от импорта подвижного состава.

Cital SPA – совместное предприятие Alstom, Ferrovial, Национальной железнодорожной транспортной компании (SNTF) и Алжирского метрополитена (EMA). Её основной вид деятельности – сборка и ремонт трамваев, в первую очередь, модели Alstom Citadis.

В 2024 году Алжир принял новую стратегию развития железных дорог, согласно которой он намерен увеличить сеть железных дорог в три раза

к 2030 году. На сегодняшний день протяженность ж/д линий в Алжире – более 6 тысяч км.

Источник: techzd.ru, 01.07.2025

Круче авиации: китайские поезда скоро разгонят до 400 км/ч

Для новой дороги корпорация CRRC, крупнейший в мире производитель рельсового транспорта, разрабатывает новое поколение поездов CR450 Fuxing – как понятно из цифры в обозначении, их расчетная «максималка» равна 450 км/ч (рис. 9).



Рис. 9. Поезд CR450 Fuxing

Высокоскоростной поезд в процессе движения испытывает большее сопротивление, чем авиалайнер, потому что движется по земле, где плотность воздуха выше, чем на большой высоте. Чтобы новый поезд не тратил больше энергии, его потери на трение сократили на 22%. Широкое использование углепластика и магниевых сплавов уменьшило вес вагонов на 10%.

Сейчас два опытных состава, CR450AF и CR450BF, проходят испытания на опытном участке под Уханем. Их цель – собрать больше данных о поведении вагонов на скоростях, которые ранее в пассажирских перевозках никогда не достигались. Исследование продлится две недели и поможет проверить безопасность и оптимизировать все системы.

Создатели Fuxing обещают, что начнут возить пассажиров еще до конца 2025 года, так что у россиян, совершающих поездки в КНР, есть шанс его опробовать. Эксперты считают, что это будут все те же прототипы, потому что работа над созданием серийных поездов займет еще некоторое время. И поскольку новые рельсовые пути пока не готовы, их скорость пока остается та же, что и у нынешних поездов – 350 км/ч.

Источник: techinsider.ru, 27.06.2025

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

РЖД имеет широкий спектр средств диагностики подвижного состава

На сети РЖД внедрён широкий спектр средств диагностики подвижного состава на ходу поезда. На базе этой информации эксплуатируется комплекс предиктивной аналитики технического состояния грузовых вагонов, позволяющий ежегодно обнаруживать десятки тысяч дефектов, развитие которых могло привести к авариям. Сегодня назрела необходимость его модернизации.

Эксплуатируемые устройства контролируют различные параметры подвижного состава. Тепловой контроль состояния буксовых узлов колёсных пар и тормозного оборудования ведёт комплекс технических средств многофункциональным КТСМ. Также на выявление неисправностей буксовых узлов направлены посты акустического контроля ПАК и ПАК-М, которые обнаруживают неисправности посредством измерения и анализа акустических шумов при проходе поезда.

Выявлением букс, имеющих сдвиг корпуса с шейки оси, а также измерением толщины гребня и обода колёс с помощью лазерных датчиков занимается подсистема «Букса», установленная в цифровом диагностическом комплексе для измерений геометрических параметров колёсных пар подвижного состава «Комплекс-2».

Лазерные датчики автоматизированной системы определения отрицательной динамики АСООД и системы обнаружения вагонов с отрицательной динамикой ОВОД выявляют вагоны с повышенными колебаниями кузова (отрицательная динамика), что свидетельствует о нарушении геометрии деталей ходовых частей.

Перед пунктами подготовки вагонов к перевозкам устанавливается система автоматизированного визуального контроля основных технических характеристик подвижного состава «Техновизор», измеряющая фрикционные клинья и тормозные колодки. «Техновизор» – часть интегрированного поста автоматизированного приёма и диагностики подвижного состава на сортировочных станциях ППСС. Задача ППСС – комплексный контроль и выявление технических и коммерческих неисправностей. Помимо «Техновизора» в ППСС входят другие подсистемы, которые следят за габаритами и отрицательной динамикой, весом груза, равномерностью загрузки и динамическим воздействием колеса на рельс, идентификацией подвижного состава. С 2024 года внедряется подсистема «Элемент», осуществляющая визуальный контроль подвагонного пространства. В частности, уже реализована возможность автоматического измерения параметров тормозной

рычажной передачи. По данным всех этих средств диагностики, в прошлом году отстранили от движения почти 60 тыс. вагонов.

Между тем далеко не всякий обнаруженный дефект требует отцепки вагона. Основная часть неисправностей находится в стадии зарождения и развития, при которой возможна дальнейшая эксплуатация. Важно знать, как поведут себя дефекты и когда можно ожидать от них опасности, чтобы направить подвижной состав в сервис. Поэтому диагностические данные становятся основой для формирования модели предиктивной аналитики технического состояния грузовых вагонов.

Показания всех средств диагностики собираются в автоматизированной системе контроля подвижного состава АСК ПС и системе комплексного оперативного контроля технического состояния подвижного состава по показаниям систем диагностики СКАТ. Вся эта информация обогащается данными об отказах грузовых вагонов из комплексной автоматизированной системы учёта, контроля устранения отказов технических средств и анализа их надёжности КАСАНТ. Весь массив поступает в единую комплексную систему управления вагонным хозяйством ЕК АСУВ, где и формируется модель предотказного состояния.

Сегодня уже реализованы алгоритмы по определению предотказного состояния буксового узла, толщины гребней и обода колёс, вагона в целом.

При этом текущая архитектура предотказной аналитики сформирована в 2019 году и не учитывает новых возможностей диагностической аппаратуры и вычислительных программ. Поэтому Управлением вагонного хозяйства инициированы работы по модернизации комплекса предиктивной аналитики с целью улучшения его прогнозных показателей.

Например, в ЕК АСУВ из-за ограничений в мощности передаётся сравнительно небольшой объём проводимых диагностикой измерений, что не позволяет осуществлять прогнозирование с достаточной достоверностью. Решать эту проблему предлагается за счёт внедрения алгоритмов предварительной обработки информации для формирования критериев безотказной модели на линейных постах контроля, чтобы на центральный уровень, в ЕК АСУВ, передавать уже обработанные данные, требующие меньших ресурсов для анализа в сравнении с исходной информацией. Такой подход позволит увеличить достоверность идентификации вагонов в ЕК АСУВ. Повышению точности прогноза будет способствовать и обработка косвенных параметров, таких как скорость движения, температура окружающего воздуха, которые влияют на работу вагона и необходимы для объективной оценки показаний средств диагностики.

Внесение изменений в архитектуру предотказной аналитики предполагает применение технологий искусственного интеллекта, увеличивающих скорость и точность прогнозов.

Источник: wagon-cargo.ru, 26.06.2025

Пожарные поезда Забайкалья брошены на борьбу с природными пожарами

В июне в регионе сложилась тяжелая ситуация с ландшафтным возгоранием.

По оперативным данным на 26 июня, в Забайкальском крае действовало 23 пожара в 10 муниципальных округах. При этом локализовано 4 очага на площади более 900 га.

Для оказания помощи МЧС в ликвидации пожаров задействуются пожарные поезда Забайкальской магистрали.

Сегодня один из спецсоставов работал на перегоне Тургутуй – Яблоновая. Кроме того, 3 выезда совершили пожарные поезда в район поселка Атамановка для тушения крупнейшего за последние годы ландшафтного возгорания. Для борьбы с огнем пожарные расчеты израсходовали 150 т воды, еще 50 т направили на заправку спецмашин МЧС.

При этом движение поездов не прерывается, угрозы объектам железнодорожной инфраструктуры нет, сообщила пресс-служба ЗабЖД.

Вместе с тем в районе поселка Атамановка огонь приближался к железнодорожному полотну.

Всего на полигоне ЗабЖД дороги дислоцируются 16 пожарных поездов.

Источник: rzd-partner.ru, 26.06.2025

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

Инициативы железнодорожников закрепят документально

Столица Татарстана собрала более 120 представительниц центрального аппарата компании, филиалов и дочерних обществ. Кроме этого, на форум прибыли гости из дружественных стран – Китая, Белоруссии, Узбекистана, Казахстана, Армении и Монголии, а также сотрудники Крымской железной дороги и «Железных дорог Новороссии».

В работе мероприятия приняли участие советник генерального директора – председателя правления, сопредседатель Координационного совета ОАО «РЖД» по совершенствованию условий труда, отдыха и социальной поддержки женщин Ирина Костенец, первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Сергей Кобзев, заместитель председателя Роспрофжела Наталия Бурова, начальник Горьковской железной дороги Сергей Дорофеевский, премьер-министр Республики Татарстан Алексей Песошин и его заместитель Лейла Фазлеева.

В этом году главной задачей участниц форума была выработка инициатив, которые могут войти в новый план по совершенствованию условий труда, отдыха и социальной поддержки женщин на 2026–2030 годы.

«Форум – это наша возможность внести свой вклад в важные процессы компании, предложить инициативы, которые будут полезны всем сотрудникам, сделают условия работы в компании лучше, а уверенность в будущем крепче. Мы постарались обеспечить комплексную и разностороннюю работу, создать для участниц вдохновляющую и творческую среду не только в дни работы форума, но и в период подготовки, – отметила Ирина Костенец. – Нынешний форум определит вектор развития на ближайшие пять лет и ляжет в основу изменений».

Во время форума о реализации социальной политики и мероприятиях Года железнодорожной славы в ОАО «РЖД» участницам рассказала начальник Департамента социального развития ОАО «РЖД» Юлия Алексеева, а выступление первого заместителя начальника Центральной дирекции здравоохранения ОАО «РЖД» Сергея Алексеева было посвящено роли женщины в формировании здоровья семьи и общества.

Центральным событием форума стала командная сессия, которая пришлась на второй день мероприятия. Именно здесь были разработаны итоговые проекты, которые 26 июня в режиме видеомоста представили генеральному директору – председателю правления ОАО «РЖД» Олегу Белозёрову.

Среди предложений участниц создание новых карьерных возможностей для женщин в компании, индивидуальный подход к предоставлению льгот и социальных гарантий, поддержка семей, воспитывающих детей с ОВЗ, укрепление семейных ценностей и поддержка рождаемости, развитие женских профессиональных сообществ. Все инициативы будут учтены при переговорах по заключению нового Коллективного договора на 2026–2028 годы, которые начнутся в августе.

«Отрадно отметить, что форум стал хорошей площадкой для серьёзного и обстоятельного разговора по всем насущным вопросам работы женщин на российских железных дорогах. Одна из ключевых традиций компании –

квалифицированный и ответственный труд почти 200 тыс. женщин. Спасибо всем железнодорожницам. Вы ежедневно, ежечасно демонстрируете лучшие профессиональные и человеческие качества», – сказал Олег Белозёров.

Глава компании поблагодарил Республику Татарстан за тёплый приём и гостеприимство, оказанное участникам встречи.

«Сегодняшний форум – это возможность объединить усилия бизнеса, государства и общественных организаций для создания комфортной среды, где каждая работница РЖД сможет реализовать свой потенциал, почувствовать поддержку в вопросах здоровья, материнства, карьерного роста и достойного отдыха. Уверен, что мы сможем выработать новые меры поддержки», – сказал премьер-министр Татарстана Алексей Песошин.

Ещё одним значимым итогом форума стала благотворительная акция в пользу двух детских домов Нижегородской области. Удалось собрать более 300 тыс. руб. Эти средства будут направлены на приобретение предметов первой необходимости.

В завершение пленарной сессии первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Сергей Кобзев вручил железнодорожницам ведомственные награды разного уровня, а Алексей Песошин – ряд государственных наград республики.

Источник: gudok.ru, 29.06.2025

Предрейсовые медосмотры по новым стандартам

Продолжается цифровая трансформация медицинского обслуживания в транспортной отрасли. В рамках сотрудничества в этом направлении АО «РЖД-Медицина» и ИТ-холдинг T1 представили новую разработку – прототип платформы для автоматизации предрейсовых медицинских осмотров. Решение исключает влияние человеческого фактора и минимизирует риск ошибок.

Как рассказала директор ОАО «РЖД» по медицине – начальник Центральной дирекции здравоохранения Елена Жидкова, обеспечение медицинской безопасности железнодорожного движения является приоритетным направлением работы «РЖД-Медицины». В своей части мы несём ответственность за жизнь пассажиров и сохранность грузов. С учётом масштабов стоящих перед нами задач единый цифровой контур для проведения предрейсовых осмотров и анализа поступающих данных становится необходимостью. Представленная платформа – уникальное решение, которое

задаст новый уровень качества и прозрачности в медицинском сопровождении работников транспортной сферы.

Цифровая платформа объединяет программно-аппаратные комплексы различных производителей для проведения предрейсовых медосмотров в единую экосистему с общей сводкой и аналитикой по сотрудникам. Кроме того, разработка поддерживает видео- и аудиосвязь с врачом, формирует электронные путевые листы, а также обеспечивает всю полноту документооборота. Как ожидается, это решение станет основой для формирования единых цифровых стандартов проведения обязательных медосмотров в транспортной сфере.

Отмечается, что это повысит безопасность труда и снизит риски в пассажирских и грузовых перевозках.

Источник: gudok.ru, 26.06.2025

«РЖД-Медицина» решает вопрос нехватки врачей с помощью их дополнительной профподготовки

«РЖД-Медицина» для сокращения дефицита врачей ряда специальностей в своей сети проводит работу по их профпереподготовке и дополнительному профессиональному образованию, чтобы доктора могли совмещать свой прием, например, с проведением УЗИ, сообщила директор ОАО «РЖД» по медицине - генеральный директор АО «РЖД-Медицина» Елена Жидкова.

Она отметила, что сейчас вся система здравоохранения испытывает дефицит кадров. При этом, по ее мнению, потребность во врачах может в ближайшее время несколько снизиться, поскольку сейчас появилась возможность внедрять новые технологии, в том числе телемедицину, дистанционный контроль, когда, например, наблюдение за больными сахарным диабетом можно осуществлять с помощью переносного аппарата мониторинга, который передает доктору всю информацию в онлайн-режиме на компьютер или другое устройство.

«Но все равно дефицит будет существовать. В прошлом году внедрили проект «Врач 2.0», когда мы одного доктора наполняем всеми возможными функциями, которые, так скажем, взаимосвязаны с его основной профессией. К примеру, гастроэнтеролог, который обязательно должен хорошо лечить и знать свой профиль, но также должен делать эндоскопию, УЗИ, получив диплом по профпереподготовке или по дополнительному профессиональному образованию. Сейчас у нас такие специалисты готовятся в нескольких направлениях: это урология, гинекология, эндоскопия... Тем самым мы

постараемся снизить дефицит докторов, который сейчас существует», – сказала Жидкова.

По её словам, «РЖД-Медицина» для сокращения кадрового дефицита также ведет работу с молодежью. Это медицинские классы – действует программа со школами, плюс целевое обучение, работа с ординаторами, студентами, которые в дальнейшем приходят к нам работать.

Источник: Iprime.ru, 25.06.2025

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Опытные образцы системы «Цифровой грузовой вагон» второго поколения могут появиться в 2026 году

Такой срок был анонсирован в ходе заседания секции «Вагонное хозяйство» научно-технического совета РЖД, которое прошло в июне. Как пишет «Гудок», опытные образцы ЦГВ-2 могут быть созданы во второй половине 2026 года – такие сроки обозначены в плане-графике ВНИИЖТ. После этого должна начаться их подконтрольная эксплуатация.

Технические требования на второе поколение системы «Цифровой грузовой вагон» (ЦГВ-2) были разработаны по итогам испытаний систем первого поколения. Так в 2022-2024 годах тестировались две системы мониторинга с разными источниками питания. Также в марте 2024 года вступил в силу соответствующий стандарт, определяющий требования к таким системам.

Автономное решение от «Центр 2М» проходило испытания на вагонах «Федеральной грузовой компании» (входит в РЖД), генераторное от НПП «РаТорм» (на фото) – на подвижном составе, выпущенном «РМ Рейл». Технология показала потенциал, однако во ВНИИЖТ отметили недостаточность сканируемых параметров.

Сейчас система ЦГВ может осуществлять мониторинг дефектов на поверхности катания колес, ударного воздействия на вагон, местоположение, пробега и состояние вагона. Планируется, что ЦГВ-2 будет также контролировать нагрев букс, поверхность катания колесных пар и работу тормозной системы. Данные должны передаваться не только в систему управления вагонным хозяйством ЕК АСУВ, но и на борт локомотива.

Ранее начальник департамента технической политики РЖД Владимир Андреев в интервью ROLLINGSTOCK отмечал, что технология бортовых

датчиков может быть востребована в перевозках опасных и дорогостоящих грузов, на полигонах с безлюдными технологиями, в скоростных и палетных перевозках. «Думаю, можно ожидать, что предиктивная аналитика на основе бортовых данных начнет широко применяться для повышения надежности и эффективности железнодорожного транспорта на горизонте 5-10 лет», – говорил он.

Контроль технического состояния грузовых вагонов в РЖД сегодня также осуществляется с помощью стационарных постов. Неисправности буксовых узлов выявляет комплекс технических средств многофункциональный КТСМ и посты акустического контроля ПАК и ПАК-М. Также на постах автоматизированного приема и диагностики подвижного состава на сортировочных станциях ППСС выявляются технические и коммерческие неисправности. Как сообщил «Гудку» начальник отдела технологического и информационного обеспечения управления вагонного хозяйства РЖД Виталий Гондоров, в 2024 году в результате работы стационарных систем от движения было отстранено 60 тыс. вагонов.

Источник: rollingstockworld.ru, 30.07.2025

АО «Решетнев» испытало спутниковый интернет в поезде «Санкт-Петербург – Мурманск»

Предприятие «Решетнев» (входит в госкорпорацию «Роскосмос») провело первые испытания терминала, который обеспечил стабильное интернет-соединение в движущемся транспорте. Об этом сообщили в госкорпорации.

«Компания «Решетнев» <...> приступила к созданию терминалов для обеспечения стабильной связи в движении. Испытания проведены на поезде, следовавшем по маршруту Санкт-Петербург – Мурманск. Антенна терминала удерживала связь с космическим аппаратом, работающим на геостационарной орбите (36 тыс. км над Землей)», – рассказали в Роскосмосе.

Там также отметили, что устройство обеспечило передачу телеметрии, текстовой и голосовой информации и широкополосный доступ на открытой местности.

Источник: tass.ru, 25.06.2025

Цифровизация опорных сортировочных станций РЖД может дать эффект до 100 млрд руб. в год

Такую оценку представил гендиректор НИИАС Александр Долгий на прошедшем 24 июня заседании научно-технического совета РЖД. «Внедрение компонентов ЦЖС на опорных станциях сети даст кумулятивный эффект, который, по предварительной оценке, составит до 100 млрд руб. ежегодной экономии», – приводит его слова «Гудок».

Подконтрольная эксплуатация системы ЦЖС на сортировочной станции Челябинск-Главный должна начаться в 2026 году. «Две трети от выполняемых сегодня сотрудниками станций операций будут автоматизированы или роботизированы», – сообщил замгендиректора РЖД по вопросам управления перевозочным процессом Михаил Глазков.

В 2027-2030 годах РЖД планируют полностью оцифровать 4 крупные сортировочные станции (Инская, Входная, Кинель, Им. Максима Горького), которые будут обмениваться данными и перераспределять нагрузку на железнодорожных участках. В перспективе цифровыми должны стать еще 20 станций.

Пилотный проект реализуется с 2023 года. Он направлен на повышение перерабатывающих возможностей станции за счет сквозной цифровизации процессов их работы. Так, на ЦЖС будут работать беспилотные локомотивы. Для станции Челябинск-Главный запланирована поставка 26 маневровых локомотивов, укомплектованных системой «Автомашинист»: 11 новых ТЭМ23А и 15 модернизированных ТЭМ7А. Также там планируется задействовать коботов для диагностики инфраструктуры и подвижного состава и других задач. Кроме того, на станции тестировался роботехнический комплекс для расцепки вагонов при сортировке.

Источник: rollingstockworld.ru, 30.07.2025

Подвижной состав на самоконтроле

В ОАО «РЖД» уже в следующем году может появиться программно-аппаратный комплекс «Цифровой грузовой вагон» второго поколения.

Технология самоконтроля технического состояния вагона разработана в рамках плана научно-технического развития компании. В 2022-2023 гг. ВНИИЖТ сформировал для неё ряд нормативных документов, включая ГОСТ Р 70937-2023 «Интеллектуальные системы автоматического мониторинга и диагностики грузовых вагонов». Затем произвели и протестировали опытные

образцы оборудования «Цифровой грузовой вагон-1» (ЦГВ-1). Это небольшая коробка с датчиками, устанавливаемая над тележкой грузового вагона.

ЦГВ-1 питается с помощью аккумуляторной батареи, имеет датчики, определяющие местоположение, скорость движения, пробег вагона, силу ударных воздействий, дефекты колёсных пар. Передача полученных ими данных осуществляется по GSM-каналу на сервер владельца устройства – оператора подвижного состава, где проходит обработку. Кроме того, информация загружается в интегрированный пост диагностики подвижного состава ППСС при его прохождении ЦГВ-1 за счёт считывания RFID-метки, откуда может передаваться в единую комплексную систему управления вагонным хозяйством ЕК АСУВ.

Применение этого оборудования даёт ряд преимуществ. У ОАО «РЖД» как владельца инфраструктуры, в частности, появляется возможность получать предупреждения о повышенных колебаниях кузова, выявлять появление дефектов колёсных пар с привязкой к месту и времени их образования, своевременно отцеплять вагоны с обнаруженными дефектами. Операторы получают данные о точном местонахождении подвижного состава, о фактах возникновения повышенных ударных нагрузок (при маневровых и погрузочно-разгрузочных работах, роспуске на горках), о времени проведения операций по обработке.

Сообщается, что серия испытаний и подконтрольная эксплуатация восьми вагонов, оборудованных ЦГВ-1, прошли в 2023-2024 гг. на Северной дороге и подтвердили эффективную работу комплекса по определению заданных параметров и обнаружению дефектов, в том числе в условиях низких температур.

Согласно составленному ВНИИЖТом плану-графику опытные образцы ЦГВ-2 могут появиться во второй половине 2026 г., после чего начнётся их подконтрольная эксплуатация.

Источник: gidok.ru, 26.06.2025

МЦД-4 стал первой цифровой линией с интервальным регулированием поездов

Киевско-Горьковский (Калужско-Нижегородский) МЦД-4 стал первой цифровой диаметальной линией с технологией интервального регулирования движения поездов.

Как отмечается, четвертый московский Центральный диаметр стал первой цифровой диаметальной линией, полностью оборудованной системой

интервального регулирования движения поездов. Аналогичная технология действует на Московском центральном кольце. Последними объектами МЦД-4, где завершили установку этой системы, стали станции Кусково и Реутов, а также перегон между ними.

Он уточнил, что данная технология при регулировании движения ориентируется не на сигналы светофоров, а на сигналы от поездов. Исходя из расстояния между двумя составами, система позволяет установить меньшие межпоездные интервалы без потери безопасности движения. Кроме того, система интервального регулирования устойчива к кибератакам.

Перевод на инновационную систему управления движением позволит увеличить пропускную способность диаметра. В перспективе электрички смогут курсировать по МЦД-4 с минимально возможным интервалом в тактовом режиме.

Новая методика

Бесперебойную работу технологии интервального регулирования поездов обеспечивает система микропроцессорной централизации МПЦ-ЭЛ – полностью российская разработка, внедрение которой завершилось минувшей осенью. Для перевода на современную цифровую систему управления движением была обновлена «напольная» инфраструктура (кабели, светофоры, электроприводы), установлена современная система автоблокировки для дистанционного управления светофорами и стрелками, построены специальные здания – посты для установки микропроцессорного оборудования.

Так, на станции Москва-Пассажирская-Смоленская, одной из крупнейших в Москве, которой ежедневно пользуются свыше 70 тыс. человек, возведен пост электрической централизации. Специалисты также заменили напольные и постовые устройства, уложили 28 новых стрелочных переводов и более 200 км кабеля. К системе управления подключили 120 стрелок и 165 светофоров.

Всего в ходе цифровизации МЦД-4 на МПЦ-ЭЛ были переведены восемь станций на Киевском направлении, четыре – на Горьковском, на центральном участке диаметра – станции Москва-Пассажирская-Смоленская, Москва-Рижская, Москва-Каланчевская и Москва-Пассажирская-Курская.

В настоящее время на Московской железной дороге 90 станций переведены на отечественную цифровую систему управления движением. Большинство из них расположены в Мосузле.

В «Яндекс Электричках» теперь можно купить билеты на поезда дальнего следования

Приложение «Яндекс Электрички» стало удобнее: теперь пользователи могут посмотреть больше вариантов маршрута и купить билет не только на электричку, но и на поезда дальнего следования.

Например, если нужно доехать из Твери в Москву, можно выбрать обычную электричку, которая будет идти чуть дольше, или «Ласточку», если нужно доехать побыстрее и поработать за ноутбуком по дороге.

Чтобы найти не только пригородные рейсы по нужному маршруту, нужно переключиться на вкладку «Железнодорожные билеты» и ввести пункт отправления и назначения. Система покажет все доступные варианты и минимальную цену билета на нужную дату. В приложении можно сразу ввести все данные пассажира и указать данные карты «РЖД Бонус». Если войти с «Яндекс ID», данные пассажира заполнятся автоматически.

Купленные билеты на железнодорожные рейсы будут храниться в приложении, там же, где билеты на электрички. В билете будет указано место в вагоне. Чтобы поездка на поезде состоялась, нужно будет взять с собой паспорт или другое удостоверение личности.

Приложение работает на iOS и Android.

Новая функция уже доступна по всей России.

Источник: cnews.ru, 25.06.2025

Чешские железные дороги опробуют Starlink Илона Маска на междугородних поездах

Чешские железные дороги начали тестирование высокоскоростного спутникового интернета, предоставляемого сетью SpaceX Starlink компании Илона Маска, в своих поездах InterPanter, в попытке улучшить доступ в Интернет на борту для пассажиров по всей железнодорожной сети страны.

Этап тестирования продлится примерно три месяца, после чего государственная компания оценит результаты и рассмотрит возможность более широкого внедрения.

Михал Крапинец, председатель правления и генеральный директор Чешских железных дорог, объяснил мотивацию проекта. «Мы считаем, что спутниковый интернет может стать ответом на вопрос о том, как обеспечить наших пассажиров стабильным и быстрым интернет-соединением даже там, где в непосредственной близости от линии отсутствует качественный сигнал от

мобильных операторов. К сожалению, таких белых пятен на отечественной железнодорожной сети все еще предостаточно», – сказал он.

Пассажиры смогут бесплатно пользоваться Интернетом на базе Starlink через сеть 5G Wi-Fi, которая, как ожидается, будет обеспечивать скорость до 1000 мегабит в секунду.

Испытания пройдут на таких маршрутах, как линия Свитава между Брно, Ческа-Тршебова и Прагой и линия Мораван между Брно, Пршероу и Оломоуцем.

Технология была установлена на крыше одного из передних вагонов поезда и интегрирована в существующие бортовые системы Wi-Fi и мультимедиа. Она оснащена антенной с подогревом, устойчивой к атмосферным воздействиям и способной работать в экстремальных условиях.

Проект реализуется в сотрудничестве со Skoda Group, которая руководила установкой, а также с Amt Transportation, CD-Telematika и Чешским телекоммуникационным офисом. Эти партнеры оценят ключевые показатели, такие как стабильность, скорость и качество обслуживания, а также сравнят производительность Starlink с традиционными мобильными сетями.

Чешские железные дороги уже начали замену устаревших маршрутизаторов Wi-Fi в своем парке и не одиноки в стремлении улучшить доступ в Интернет на борту. Другие операторы, такие как Leo Express и RegioJet, инвестируют в технологию 5G для улучшения связи.

Компания Starlink начала внедрение 5 лет назад с целью предоставления высокоскоростного интернета по всему миру с помощью группировки небольших спутников, вращающихся вокруг Земли. В настоящее время эта система обслуживает примерно 60% из примерно 7500 искусственных спутников, находящихся на орбите, и является единственной функционирующей услугой высокоскоростного спутникового Интернета, доступной в Чехии.

Источник: pragemorning.cz, 02.07.2025 (англ. яз.)

Германия: компания Lenord+Bauer представила новый сенсор для мониторинга состояния бортового оборудования

Компания Lenord+Bauer, специализирующаяся на производстве компонентов для железнодорожной техники, расширила линейку сенсорных решений, предназначенных для проведения мониторинга технического состояния бортового оборудования. Модельный ряд давно известных в железнодорожной отрасли датчиков серии CombiCODER был дополнен новым

вариантом, специально разработанным для диагностики состояния коробки передач.

Обновлённая версия CombiCODER представляет собой модульную систему, объединяющую датчики измерения скорости, вибрации, ударных нагрузок и температуры в одном корпусе, конструктивно адаптированном под установку на редуктор. Наряду с возможностью аналоговой регистрации вибрационных характеристик, сенсор также может формировать выходной сигнал скорости. Это позволяет проводить оценку основных и гармонических частот, характерных для конкретной передачи, и, таким образом, своевременно выявлять возможные отклонения в её работе.

Ранее для таких задач требовалось устанавливать от трёх до четырёх отдельных датчиков, однако теперь, как подчёркивают в компании Lenord+Bauer, достаточно одного устройства, интегрированного непосредственно в корпус трансмиссии. Компактность конструкции сопоставима с типовым датчиком скорости, что обеспечивает удобство при монтаже и не требует изменений в конструктиве узла.

Хотя место установки остаётся прежним, за счёт трёхосного измерения ускорения и одновременного сбора температурных данных обеспечивается более высокая точность удалённого мониторинга состояния оборудования. Как отмечают специалисты Lenord+Bauer, такое решение повышает надёжность и эффективность диагностики в эксплуатации подвижного состава, при этом сводя к минимуму затраты и простои, связанные с необходимостью проведения дополнительным обслуживанием.

Источник: railwaygazette.com, 29.06.2025 (англ. яз.)

Французский стартап испытал технологию автоматической сцепки и расцепки в движении

Стартап DirectTrainS успешно провел во Франции первые полевые испытания своей системы динамической автосцепки, позволяющей сцеплять и расцеплять поезда в движении. Дополнительный вагон, оборудованный такой специализированной автосцепкой, размещается в голове или хвосте поезда. Операции сцепки и расцепки в движении выполняются при помощи специального программного обеспечения.

Испытания проводились в сотрудничестве с французской инжиниринговой компанией CERTIA с использованием модифицированных грузовых вагонов с осевой нагрузкой 22,5 т. В будущем стартап намерен

продолжить испытания с участием операторов почтовых и железнодорожных перевозок на линиях, оборудованных разными системами сигнализации.

По заявлению DirectTrainS, предложенная технология позволит повысить пропускную способность существующих линий на величину 40% без модификации железнодорожной инфраструктуры, систем сигнализации и нормативной базы. Ее предлагается использовать, например, для доставки посылок в специальных подвижных единицах, которые в нужном месте автоматически отцепляются от движущегося поезда. На первом этапе разрабатывается техническое решение для грузовых поездов, в дальнейшем технологию планируют распространить и на пассажирский подвижной состав.

Источник: zdmira.com, 27.06.2025

Пакистанские железные дороги будут полностью цифровизированы

Федеральный министр железных дорог Мухаммад Ханиф Аббаси заявил, что в соответствии со специальными указаниями премьер-министра Шехбазы Шарифа предпринимаются всесторонние усилия по полной цифровизации пакистанских железных дорог и повышению удобства пассажиров с помощью современных технологий и развитой инфраструктуры.

Он высказал это мнение, выступая во вторник на церемонии, состоявшейся в штаб-квартире Пакистанских железных дорог, где был подписан Меморандум о взаимопонимании (MoU) между Пакистанскими железными дорогами и Советом по информационным технологиям Пенджаба (PITB), направленный на продвижение цифровой трансформации национальной железнодорожной системы.

Министр путей сообщения сказал, что важной инициативой является установка бесплатного Wi-Fi на 40 крупных железнодорожных станциях, что направлено на улучшение качества путешествий для пассажиров и преодоление цифрового разрыва. Он назвал этот объект «подарком для общественности» и отметил, что план отражает видение правительства в отношении умной и инклюзивной железнодорожной сети.

Х.Аббаси также сообщил, что по всей стране модернизируется система отслеживания движения поездов в режиме реального времени, позволяющая пассажирам отслеживать движение поездов аналогично тому, как отслеживаются рейсы, обеспечивая тем самым прозрачность и улучшенное расписание.

В рамках цифровизации на всех железнодорожных станциях будут установлены банкоматы, а три крупных железнодорожных вокзала будут

модернизированы в соответствии с международными стандартами, чтобы удовлетворить растущие потребности пассажиров и повысить современный имидж пакистанских железных дорог, добавил он.

Источник: app.com.pk, 01.07.2025 (англ. яз.)

РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ

Siemens построит первые в Северной Америке пассажирские контактно-аккумуляторные локомотивы

Компания Siemens Mobility приступает к созданию локомотива Charger B+AC, рассчитанного на работу от контактной сети и тяговых аккумуляторных батарей (рис. 10). Он будет построен на основе разработанной Siemens конструктивной платформы Charger, проверенной на опыте эксплуатации в Северной Америке. Локомотивы этого семейства соответствуют требованиям Buу America, их выпускают в США для американского рынка.



Рис. 10. Локомотив Charger B+AC

В отличие от базовой конструкции на новом локомотиве вместо дизельного двигателя установят аккумуляторные батареи и токоприемники. Предполагается, что в условиях эксплуатации локомотив будет получать энергию главным образом из контактной сети. Переход на питание от батареи возможен как на станциях, так и на перегонах. Такие локомотивы найдут применение на направлениях, где планируется или уже реализована частичная электрификация либо используются различные системы электроснабжения.

Локомотив Charger B+AC рассчитан на вождение поездов со скоростью до 200 км/ч при питании от контактной сети, запас автономного хода достигает 160 км в зависимости от составности поезда и характеристик линии. Батарею

можно заряжать от контактной сети, стационарного зарядного устройства и при электрическом торможении.

В феврале 2025 г. губернатор штата Нью-Йорк анонсировала появление первых в США поездов с контактно-аккумуляторными локомотивами. Компания Siemens Mobility выбрана в качестве их поставщика. Для эксплуатации на линии New Haven, относящейся к подразделению Metro-North Railroad (MNR) транспортной администрации Нью-Йорка (MTA), будут приобретены 13 таких локомотивов.

Источник: zdmira.com, 01.07.2025

Итальянская Sitav модернизировала тепловоз под водородную тягу

Четырехосный локомотив был показан на предприятии ремонтной компании в Пьяченце (рис. 11). Модернизацию прошел маневровый тепловоз класса D.145: такие машины выпускались местной Fiat Savigliano в 1982-1995 годах.



Рис. 11. Маневровый тепловоз класса D.145

В локомотиве, получившем название НВ1-001 FENNYCE, дизельный двигатель был заменен на водородные топливные элементы, разработанные совместно с университетом Генуи, и вспомогательные аккумуляторы. Заявляется, что при весе в 72 т он может тянуть составы массой до 2,2 тыс. т на уклонах до 4%. Его мощность может варьироваться от 450 до 900 кВт.

Локомотив оснащен системами удаленной диагностики и рекуперации энергии. Кроме того, чешская ДАКО-СЗ укомплектовала его тормозной и противоскользящей системами, а также оборудованием для кабины машиниста.

Ожидается, что локомотив будет сертифицирован к декабрю. В следующем году планируется провести его испытания совместно с потенциальными заказчиками.

Источник: techzd.ru, 30.06.2025