



# МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

№6 / ФЕВРАЛЬ 2025

## СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ .....	5
Транспортное машиностроение стало в 2024 году одним из драйверов промпроизводства .....	5
Новак поручил РЖД обеспечивать вывоз угольной продукции в соответствии с планами.....	5
Минпромторг подключился к стимулированию грузооборота порта в Мурманске .....	6
В компании Talgo сменится основной акционер .....	7
Монголия построит новый железнодорожный въезд в Улан-Батор, альтернативный российско-монгольской магистрали .....	7
Эксперт назвал компании из ЕС, для которых привлекателен железнодорожный рынок России.....	8
Еврокомиссия может ликвидировать фонд Connecting Europe .....	9
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА.....	10
Верховный суд не будет пересматривать иск ФПК к Минфину .....	10
ФПК возобновит скидку для инвалидов на поезда в сообщении с Калининградской областью.....	11
РЖД повысит стоимость билетов в Анапу в 2026-2027 годах .....	12
Армянская «дочка» РЖД вводит 25-процентные скидки на поезда Ереван – Тбилиси – Ереван .....	13
Китай наращивает инвестиции в железные дороги .....	13
В Афганистане подписаны контракты на проектирование линии Герат – Кандагар.....	14
Первая секция алжирской железной рудопроводной линии близится к завершению .....	15
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ .....	16
Слюдянка-2: цифровая связь с поездом установлена .....	16
ТРАНСПОРТНЫЙ ПОЛИГОН «СЕВЕР-ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ .....	16
Маршрут настроен .....	16
Развитие перевозок по МТК «Север-Юг» взаимовыгодно .....	20
МТК Север - Юг может стать связующим маршрутом со странами Индийского океана - МИД Индии.....	20
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА .....	21
ОАО «РЖД» увеличили погрузку на экспорт в направлении морских портов .....	21
Контейнерные поезда между Владивостоком и Красноярском будут ходить чаще .....	22
«Спецтрансгарант» первый в России отправил метанол в танк-контейнерах повышенной вместимости.....	22
Вагонные споры .....	23

Рост в пределах погрешности .....	26
Оператор CargoBeamer привлек 205 миллионов евро на строительство двух терминалов.....	28
Первый поезд из Китая отправлен в Афганистан .....	28
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ .....	29
Россиянам разрешили использовать биометрию для посадки на поезд.....	29
В РФ могут ввести льготы для студентов в РЖД на новогодние праздники.....	30
РЖД ввела наказание для пассажиров, распивающих спиртное.....	31
ФПК обновила меню вагонов-бистро .....	31
В турпоездах появятся спортзалы и детские зоны.....	32
«Байкальский экспресс» в феврале-марте выполнит два рейса по КБЖД.....	33
Renfe перевез поездами AVE более миллиона пассажиров между Францией и Испанией.....	34
Билеты на поезда Eurostar китайские пользователи смогут покупать через WeChat.....	35
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ .....	35
Обновлены данные по выпуску грузовых вагонов и их комплектующих за первый месяц 2025 года .....	35
Качество ремонта локомотивов выросло.....	36
Готов тепловоз ТЭП70БС для одного из проектов поездов push-pull .....	36
Дубай представил собственный проект рельсового автобуса .....	37
В Италии списан единственный высокоскоростной грузовой поезд.....	38
Frecciarossa свяжет Италию, Австрию и Германию .....	39
Tobu Railway представила новый электропоезд от Kinki Sharyo для агломерации Токио .....	40
Wabtec снова закрывает исторический завод: теперь в Великобритании .....	41
Siemens поставит ÖBB еще 30 поездов Mireo .....	41
Венгрия рассматривает закупку подержанных поездов в Швейцарии.....	42
Двухэтажный поезд KISS для ÖBB тестируют в климатической камере .....	43
Greenbrier Europe завершает сертификацию новой модели полувагона .....	44
Alstom поможет британскому оператору GTR возобновить эксплуатацию поездов серии 379 .....	44
Akiem начинает выпуск локомотивов Dragon-2 в Центральной Европе .....	46
Первый модернизированный поезд Coradia Duplex X40 вернулся в эксплуатацию .....	46
Поставка первого поезда Stadler в Норвегию задерживается .....	48
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ.....	49
«Барьер» остановил нарушителей .....	49
Межвузовская команда студентов разработала экономичного робота-дефектоскописта...	50
Скоростной поезд ICE столкнулся с грузовиком.....	51
Пятнадцать человек погибли в давке на вокзале Нью-Дели.....	51

Университет Нью-Мексико возглавляет исследования по повышению безопасности на малых железных дорогах.....	51
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов .....	53
Повышение целостности рельсов: расширение библиотеки дефектов рельсов в Центре транспортных технологий в Пуэбло (США) .....	53
ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА.....	53
Цифровая культура сотрудников компании .....	53
Сотрудников ОАО «РЖД» одели в экзоскелеты .....	54
«ТрансТелеКом» подключил к интернету технические библиотеки Забайкальской железной дороги.....	55
Омский форум «Труд крут» посетило рекордное количество молодежи .....	55
ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.....	56
На итоговом заседании правления РЖД сегодня подвели итоги работы за 2019-2024 годы в области цифровизации .....	56
Дивизион ЖАТ ГК Нацпроектстрой перевел на цифровое управление 100 станций в 2024 году .....	57
ДВ заключает новые долгосрочные контракты на поставку цифровых технологий управления и безопасности .....	58
Функции «умного» поезда позволят модернизировать 600 вагонов Mercitalia к 2027 году .....	60
AtkinsRéalis возглавит программу Network Rail по цифровизации недвижимости .....	61
РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ ....	62
Железная дорога Sierra Northern Railway приобретает активы RailPower для расширения производства водородных локомотивов .....	62

## **ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ**

### **Транспортное машиностроение стало в 2024 году одним из драйверов промпроизводства**

Об этом на встрече с сенаторами заявил вице-премьер РФ Александр Новак.

Темпы роста экономики к 2023 году составили 4,1%. При этом промышленное производство выросло на 4,6%.

«Драйверами среди отраслей являлись транспортное машиностроение (рост почти 30%), производство компьютерной, электронной техники (+29%). Автопроизводство выросло на 16,5%», – рассказал А. Новак.

Между тем за последние месяцы российская экономика перешла к управляемому охлаждению, рост внутреннего валового продукта замедляется.

По словам вице-преьера, замедляются в основном отрасли, ориентированные на внутренний гражданский спрос и экспорт.

«Проводится жесткая денежно-кредитная политика для обеспечения снижения инфляции. Ужесточилось макропруденциальное регулирование Банка России. Соответственно, мы наблюдаем постепенное замедление темпов потребительского, ипотечного и корпоративного кредитования», – заявил А. Новак.

*Источник: wagon-cargo.ru, 12.02.2025*

### **Новак поручил РЖД обеспечивать вывоз угольной продукции в соответствии с планами**

Вице-премьер России Александр Новак провел совещание о ситуации в угольной отрасли, на котором обсуждались результаты вывоза угольной продукции в январе 2025 года и планы на I квартал 2025 года, сообщили в кабмине.

«Александр Новак поручил РЖД обеспечивать вывоз угольной продукции в соответствии с утвержденными планами, а Минэнерго продолжать мониторинг работы предприятий отрасли и ситуации в угледобывающих регионах», – говорится в сообщении.

Ранее Новак поручил РЖД, Минэнерго и представителям портов проработать оптимальную тарифную политику по вывозу угля.

РЖД планировали обеспечить вывоз от 54,1 млн тонн угля Кемеровской области в 2025 году, а также из других регионов на условиях недискриминационного доступа к железнодорожной инфраструктуре.

*Источник: tass.ru, 18.02.2025*

### **Минпромторг подключился к стимулированию грузооборота порта в Мурманске**

Министерство промышленности и торговли РФ окажет содействие АО «Мурманский морской торговый порт» (АО «ММТП») по стимулированию грузооборота на предприятии. Об этом заявил статс-секретарь и заместитель министра промышленности и торговли РФ Роман Чекушов на встрече с исполнительным директором АО «ММТП» Павлом Олейником.

Как отметил Павел Олейник, необходимо менять экономические условия и привлекать грузоотправителей в Мурманск. Есть преимущества, которые можно и нужно использовать, например, наши возможности перевалки грузов на судах класса Capesize. Для этого необходимы массовые грузы с высокими объемами (уголь, металлургическое сырье). Увеличение грузопотоков в Мурманск позволит сохранить объемы экспорта и поможет разгрузить Восточное направление.

Замглавы Минпромторга согласился с позицией ММТП, отметив, что предприятие обладает рядом преимуществ – от круглогодичной работы до независимого выхода в Атлантику. «Сегодня на площадке порта мы активно обсуждаем, какие типы грузов можно довозить до Мурманска, какие совместные решения с коллегами из Минтранса и ОАО «РЖД» необходимы для того, чтобы это было экономически обоснованно и эффективно», – сказал Чекушов.

По итогам 2024 г. грузооборот Мурманского торгового порта составил 13,9 млн т, что на 20% меньше в сравнении с предыдущим годом. В первый месяц 2025 г. на предприятии также зафиксировано падение объема грузов – на 27%, до 817,7 тыс. т.

Основными причинами снижения грузооборота стали нехватка грузов и высокие затраты на железнодорожные перевозки в сравнении с показателями в других портах Северо-Запада. В августе 2024 г. мурманские портовики заявили о необходимости субсидии на перевозку угля – снижение рентабельности перевозок угля связали с уменьшением цен на энергетический уголь на мировом рынке. Как считают в АО «ММТП», ситуация для мурманских портов

может усугубиться после запуска специализированного угольного терминала Лавна.

*Источник: murmansk.rbc.ru, 14.02.2025*

### **В компании Talgo сменится основной акционер**

Консорциум в составе компании Sidenor, правительственных и финансовых структур автономного сообщества Страны Басков на севере Испании (Finkatze Kapitala Finkatuz, BBK Banking Foundation и Vital Banking Foundation) достиг договоренности о приобретении 29,7% акций компании Talgo у основного акционера Pegaso Transportation International, владеющего пакетом 40%. Цена продажи одной акции зафиксирована на уровне 4,15 евро (с возможностью увеличения до 5 евро).

Все компании – члены консорциума расположены в Стране Басков. Sidenor является одним из европейских лидеров по производству специальных видов сортовой стали и калибровочных изделий со штатом около 1800 чел., подразделения компании в основном сконцентрированы на севере Испании. Ожидается, что штаб-квартира Talgo может быть переведена из Мадрида в г. Витория-Гастейс. Поблизости, в Ривабеллосе, находится завод Talgo, где трудятся 700 работников.

В 2024 г. намерение приобрести компанию Talgo выражали венгерский консорциум Ganz-Mavag Europe, чешская Škoda и индийская Jupiter Wagons. Польский инвестиционный фонд PFR, владеющий компанией PESA Bydgoszcz, 8 февраля 2025 г. также обнародовал предложение купить 100% акций Talgo, однако позже отозвал его.

*Источник: zdmira.com, 18.02.2025*

### **Монголия построит новый железнодорожный въезд в Улан-Батор, альтернативный российско-монгольской магистрали**

Власти Монголии планируют строительство новой железной дороги Багахангай – Хушиг, которая станет ответвлением от существующего участка Улан-Баторской железной дороги (УБЖД, совместное предприятие Монголии и России).

«Железнодорожная линия Багахангай – Долина Хушиг (по проекту – ИФ) ответвляется от станции Багахангай УБЖД и проходит через сомон Сэргэлэн, аймак Тув (Монголия в административном управлении делится на аймаки, а

они в свою очередь разделяются на сомоны – ИФ), простираясь на 87,2 км до Долины Хушиг (район международного аэропорта «Чингисхан» – ИФ) и на 15,6 км от долины до фабрики Шувуун (южная окраина Улан-Батора). Общая протяженность составит 102,8 км», – говорится в сообщении на сайте правительства страны.

Проект будет реализован в два этапа. Планируется, что на новой железной дороге будут три станции и четыре переезда. Отвечать за строительство будет государственное АО «Монгольская железная дорога», работы будут вестись за счет чистой прибыли 2024 года и внутренних ресурсов.

В настоящее время въезд в Улан-Батор по УБЖД осуществляется со стороны станции Толгойт на восточной окраине и со стороны станции Амгалан на западной. Новая же линия Багахангай – Долина Хушиг обеспечит въезд в столицу на юге.

Улан-Баторская железная дорога создана в 1949 году на основе соглашения между правительствами СССР и Монголии с равными долями в уставном капитале (50% на 50%). РЖД имеет права доверительного управляющего российским пакетом акций с 2009 года. УБЖД является частью Трансмонгольской железной дороги, соединяющей российский Улан-Удэ с китайским Цзинином и далее – Пекином.

*Источник: interfax.ru, 13.02.2025*

### **Эксперт назвал компании из ЕС, для которых привлекателен железнодорожный рынок России**

Немецкий концерн Siemens и французский концерн Alstom, которые участвовали в ряде крупных проектов в сфере железнодорожного машиностроения в России, потеряли от ухода из страны более 5 млрд евро, и российский рынок остается привлекательным для них, прокомментировал президент российского Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры Павел Иванкин.

Российские Telegram-каналы начали писать со ссылкой на источники о планах ряда иностранных брендов и компаний вернуться в Россию после телефонного разговора президентов России и США Владимира Путина и Дональда Трампа. В ходе него главы государств среди прочего обсуждали урегулирование ситуации на Украине. При этом пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков заявил, что Кремль не видел сообщений со ссылкой на западные бренды о том, что они собираются вернуться в Россию.

«По моей оценке, зарубежные концерны потеряли от ухода из России более 5 миллиардов евро... Российский рынок остается привлекательным для европейских концернов. Кроме того, наш рынок им понятен, так как развивался совместными усилиями», – ответил Иванкин на вопрос о потерях Siemens и Alstom от ухода из РФ и потенциальном желании зарубежных концернов, в том числе этих двух, вернуться в страну для продолжения участия в строительстве и поставке поездов, локомотивов и их обслуживании.

Наряду с этим он констатировал, что уход этих двух концернов позволил отечественным компаниям расширить номенклатуру поставок для нужд отечественного локомотивостроения.

«При этом точки соприкосновения и взаимодействия остаются, и, я думаю, наши компании сумеют определить формат взаимодействия с учетом достигнутого уровня импортонезависимости», – считает эксперт.

Развитие такой отрасли, как локомотивостроение, продолжил он, всегда нуждается в технологическом партнерстве.

Alstom был акционером крупнейшего российского холдинга в сфере транспортного машиностроения – «Трансмашхолдинга» (ТМХ). В частности, компании вместе работали над созданием локомотивов и пассажирских вагонов. Siemens поставлял поезда Сапсан, с его участием производились Ласточки и осуществлялось техобслуживание этих составов. Зарубежные концерны ушли из России.

*Источник: Iprime.ru, 17.02.2025*

## **Еврокомиссия может ликвидировать фонд Connecting Europe**

Европейская комиссия может прекратить работу фонда Connecting Europe Facility (CEF). Вместо него может быть создан европейский Competitiveness Fund путем слияния нескольких финансовый структур, в том числе CEF. Об этом сообщает RailTech.

По информации источников издания, знакомых с планами реорганизации, мера призвана оптимизировать порядок финансирования железнодорожных проектов европейскими структурами.

Представители отрасли, опрошенные RailTech, и ряд европейских политиков не поддерживают идею реорганизации. На днях руководители Эстонии, Греции, Венгрии, Италии, Латвии, Литвы, Португалии, Румынии, Словакии, Испании и Чехии написали открытое письмо председателю Еврокомиссии Урсуле фон дер Ляйен, в котором выразили свою обеспокоенность по поводу будущего финансирования железнодорожных

проектов ЕС. По их словам, нельзя допустить ужесточение правил подачи заявки и получения финансовых средств, поскольку от этого зависят сроки и сама возможность реализации железнодорожных проектов.

С 2014 г. фонд выделил 37,5 млрд евро на 1500 проектов, основная часть этих средств была направлена на железные дороги стран Европы. Только в 2023 г. из 7 млрд евро, которые фонд выделил странам Европы, 5,7 млрд евро (80%) было направлено в железнодорожную отрасль.

Наиболее крупными проектами, которые финансировались в том числе из средств CEF, стали Rail Baltica (2,6 млрд евро) и линия Лион-Турин (5,5 млрд евро). По словам экспертов RailTech, без финансирования со стороны фонда реализовать такие проекты маловероятно.

Еврокомиссия пока не комментирует информацию о возможной ликвидации CEF. Однако в ноябре прошлого года руководитель отдела безопасности и взаимодействия на железнодорожном транспорте в Европейской комиссии Кир Фитч призывал не рассчитывать на финансирование будущих железнодорожных проектов со стороны ЕС. По словам чиновника, может измениться способ распределения финансирования внутри ЕС. Вместо того, чтобы выделять деньги на конкретные проекты, в будущем деньги могут выделяться государствам-членам ЕС с указаниями, как их следует тратить.

*Источник: techzd.ru, 13.02.2025*

## **ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА**

### **Верховный суд не будет пересматривать иск ФПК к Минфину**

Верховный суд России не будет пересматривать судебные акты трех нижестоящих инстанций, которые по иску Федеральной пассажирской компании (ФПК, «дочка» РЖД), осуществляющей почти все перевозки в России в поездах дальнего следования, взыскали около 830 миллионов рублей убытков с министерства финансов РФ.

Как следует из сообщения в картотеке арбитражных дел, судья ВС РФ Алексей Якимов отклонил кассационную жалобу Минфина, в которой ведомство просило отправить дело на пересмотр в Судебную коллегия по экономическим спорам. Само определение пока не опубликовано.

ФПК в 2022 году на основании публичного договора осуществляла перевозку обучающихся и воспитанников общеобразовательных учреждений

старше 10 лет с предоставлением установленной федеральным законом 50%-ной льготы по оплате билетов. Потери в доходах истца в связи с предоставлением скидки составили около 2,4 миллиарда рублей, а возмещено из бюджета ему было только около 1,6 миллиарда рублей. В иске ФПК потребовала возместить оставшиеся потери в доходах. Суды полностью удовлетворили иск.

РЖД, ФПК, а также пригородные компании нередко предъявляют такие крупные иски к Минфину в попытке добиться возмещения доходов, выпадающих из-за перевозки различных категорий льготников, а также из-за государственного регулирования цен на билеты. В большинстве случаев выпадающие доходы перевозчиков по этим статьям превышают суммы компенсаций, предусмотренных в соответствующих контрактах с Росжелдором.

Так, в 2022-2023 годах суды по иску ФПК взыскали около 855 миллионов рублей с РФ в лице Минфина за перевозку обучающихся в 2019 году. Как указал суд первой инстанции в решении, «на лицо, занимающееся коммерческой деятельностью по осуществлению перевозок пассажиров, не может быть возложено бремя несения расходов, возникших в результате реализации нормативных актов, устанавливающих льготы для отдельных категорий граждан».

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

*Источник: Iprime.ru, 13.02.2025*

### **ФПК возобновит скидку для инвалидов на поезда в сообщении с Калининградской областью**

Федеральная пассажирская компания (ФПК, «дочка» РЖД) с 19 февраля возобновит скидку для инвалидов на поезда в сообщении с Калининградской области, сообщили в пресс-службе компании.

«В период с 1 января по 18 февраля 2025 года действие акции для пассажиров, следующих в Калининградскую область или из Калининградской области, было временно приостановлено, информация об этом была заблаговременно размещена на официальном сайте ОАО «РЖД». Вместе с тем с даты продажи проездных документов 19 февраля 2025 года действие маркетинговой акции «Для пассажиров из числа инвалидов» в поездах дальнего

следования, курсирующих в сообщении с Калининградской областью, будет возобновлено», – говорится в сообщении.

Как рассказали в компании, в целях повышения доступности проезда граждан с инвалидностью в поездах дальнего следования АО «ФПК» действуют как льготы, предоставляемые государством, так и специальные акции (скидки), предоставляемые за счет собственных средств АО «ФПК». Так, пассажиры с инвалидностью могут один раз в год бесплатно проезжать в купейных вагонах поездов дальнего следования к месту лечения и обратно.

«Данная льгота действует для поездок по территории Российской Федерации, в том числе в сообщении с Калининградской областью. Чтобы воспользоваться ей нужно получить специальный талон, который выдается Социальным фондом России», – пояснили в ФПК.

При этом помимо льготы от государства ФПК с 2017 года за счет собственных средств в инициативном порядке реализует специальные маркетинговые предложения, в частности, акцию «Для пассажиров из числа инвалидов».

Ранее ФАС РФ установила, что ФПК отменила скидку на проезд для пассажиров с инвалидностью в поездах дальнего следования в Калининградскую область и обратно. При этом организация предоставляла аналогичную скидку на проезд по остальной территории России. Служба выдала компании предупреждение, в случае его неисполнения ФАС возбудит антимонопольное дело.

*Источник: tass.ru, 18.02.2025*

### **РЖД повысит стоимость билетов в Анапу в 2026-2027 годах**

РЖД планирует повысить тарифы на пассажирские перевозки дальнего следования, включая маршрут «Москва – Анапа». По словам генерального директора компании Олега Белозерова, с 1 января 2026 года цены вырастут на 11,4%, а с 1 января 2027 года – на 5,9%, сообщает пресс-служба Ассоциации туроператоров России (АТОР).

Стоимость билетов в плацкартном вагоне поезда 012М по маршруту Москва – Анапа для семьи с двумя детьми до 10 лет в мае увеличится с нынешних 27,7 тыс. руб. до 30,8 тыс. в 2026 году и до 32,6 тыс. руб. в 2027 году в одну сторону.

В купейных вагонах прогнозируют ежегодный рост тарифов на 9-10%. Текущая стоимость билетов в купе для семьи с двумя детьми составляет

47,2 тыс. руб., через год цена достигнет примерно 52 тыс. руб. в одну сторону, считают в АТОР.

*Источник: kommersant.ru, 13.02.2025*

### **Армянская «дочка» РЖД вводит 25-процентные скидки на поезда Ереван – Тбилиси – Ереван**

ЗАО «Южно-кавказская железная дорога» (ЮКЖД, 100% «дочка» РЖД) вводит 25-процентные весенние скидки на билеты поезда Ереван – Тбилиси – Ереван.

«Компания «Южно-Кавказская железная дорога» объявляет весенние скидки на приобретение билетов на международный поезд Ереван – Тбилиси – Ереван. В частности, с 22 февраля будут действовать скидки в 25% от текущей стоимости билетов по всем категориям билетов: плацкарт, купе, СВ», – говорится в сообщении.

Отмечается, что международный поезд отправляется из столицы Армении по четным дням месяца, из столицы Грузии – по нечетным.

Железнодорожная инфраструктура Армении была передана в концессионное управление ЮКЖД в феврале 2008 г. на 30 лет с правом продления еще на 10 лет. В марте 2016 г. открылся Российско-Армянский центр гуманитарного реагирования для поддержки поисково-спасательных операций, ликвидации последствий землетрясений, оползней, лавин, тушения пожаров, доставки гуманитарной помощи, повышения квалификации персонала национальных чрезвычайных служб. Центр размещен на территории бывшей базы связи Вооруженных сил СССР в пригороде Еревана.

*Источник: Iprime.ru, 14.02.2025*

### **Китай наращивает инвестиции в железные дороги**

В январе инвестиции Китая в основной капитал железных дорог составили 43,9 млрд юаней (6,1 млрд долл.). По сравнению с январем 2024 года рост составил 3,7%. Об этом сообщили китайские СМИ. На эти средства, в том числе, был реализован проект строительства высокоскоростной железной дороги Чэнду – Чунцин.

В 2024 году инвестиции Китая в железные дороги составили 850,6 млрд юаней (116 млрд долл.). В 2025 году объем инвестиций в основной капитал железнодорожного сектора Китая составит 590 млрд юаней (82 млрд долл.).

К 2030 году Китай планирует увеличить протяженность высокоскоростных железных дорог с 48 до 60 тысяч км. Протяженность всей сети железных дорог страны достигнет 180 тысяч км. В 2024 году китайские железные дороги перевезли рекордные 4,08 млрд пассажиров, что на 10,8% больше, чем годом ранее. Ожидается, что в 2025 году этот показатель вырастет до 4,28 млрд пассажиров.

В конце декабря в Пекине был представлен прототип высокоскоростного электропоезда CR450, который рассчитан на движение с максимальной скоростью в 450 км/ч. Сейчас он проходит ходовые испытания.

*Источник: techzd.ru, 13.02.2025*

### **В Афганистане подписаны контракты на проектирование линии Герат – Кандагар**

Министерство общественных работ Афганистана заключило пять контрактов с национальными компаниями – каждый на проектирование одного из пяти участков будущей железной дороги Герат – Кандагар протяженностью 737,5 км. Общая стоимость контрактов составляет 264 млн афгани (около 3,6 млн долл. США). Проектные работы планируется завершить в течение 8 месяцев.

В настоящее время Герат, столица одноименной провинции, становится одним из ключевых железнодорожных узлов Афганистана. В июле 2023 г. было открыто движение грузовых поездов по трансграничной линии длиной 225 км колеи 1435 мм, соединяющей город Хаф, расположенный на северо-востоке Ирана, с Гератом. Линия может стать частью коридора, который свяжет Китай с европейскими странами через Иран и Турцию.

Планы по строительству железной дороги колеи 1520 мм протяженностью 173 км между афганским городом Тургунди на границе с Туркменистаном и Гератом были анонсированы в январе 2021 г.

В настоящее время Афганистан связан железнодорожным сообщением с Ираном, Туркменистаном и Узбекистаном, а протяженность сети железных дорог страны, по данным афганского источника TOLONews, составляет немногим более 260 км.

*Источник: zdmira.com, 12.02.2025*

## **Первая секция алжирской железной рудопроводной линии близится к завершению**

Национальное агентство Алжира по инвестиционному проектированию и надзору за внедрением железных дорог (Anesrif) объявило, что работы на первом участке 950-км магистрали, которая соединит месторождения железной руды в Гара-Джебилет на отдаленном юго-западе страны с национальной сетью в Бешаре, близки к завершению.

По словам директора по коммуникациям Anesrif Абделькадера Мазара, первые 98 км от Бешара до Абадлы откроются «в ближайшие несколько недель». Он сообщил, что работы по строительству мостов и других сооружений завершены, на новой станции в Абадле вносятся последние штрихи, а работы по прокладке путей ускоряются повсюду.

А. Мазар также сообщил, что работы на всех трех участках линии Бешар – Гара-Джебилет, крупнейшего в истории Алжира проекта по строительству железных дорог, идут более быстрыми темпами. Anesrif ожидает, что завершенная линия будет сдана до марта 2026 г.

Параллельно со строительством первого 200-км участка от Бешара до Хаммагира, включая Абадлу, продолжаются работы по возведению конструкций и прокладке путей на втором участке протяженностью 175 км от Ум-эль-Асселя до Тиндуфа.

Третий участок новой линии был разделен на две части: 440 км от Хаммагира до Ум-эль-Асселя и 135 км от Тиндуфа до Гара-Джебилата. Земляные работы ведутся между Хаммагиром и Ум-эль-Асселем, а также на стадии между Тиндуфом и Гара-Джебилатом, где начинается укладка рельс.

После завершения строительства линии Бешар – Гара-Джебилет в среднем будет курсировать восемь поездов с железной рудой в день, а также один пассажирский поезд и один поезд в день для перевозки других грузов. Помимо Абадлы, станции и грузовые терминалы появятся в Хаммагире, Хасси-Хеби, Ум-эль-Асселе, Тиндуфе и Гара-Джебилете. Погрузочно-разгрузочные работы будут организованы в Гара-Джебилете и Тумиате в Бешаре.

Бетонные шпалы длиной 2,6 м, специально разработанные для большегрузных перевозок, которые впервые используются в Алжире, позволят новой линии выдерживать нагрузку на ось до 32,5 тонн. Поезда для перевозки железной руды будут иметь длину до 2135 метров и состоять из четырех локомотивов, перевозящих 170 вагонов, что позволит перевозить 22,1 тыс. тонн полезной нагрузки.

## **ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ**

### **Слюдянка-2: цифровая связь с поездом установлена**

Станция Транссиба Слюдянка-2 сможет принимать 8 дополнительных пар поездов в сутки благодаря цифровому решению, которое внедрили компании Нацпроектстроя.

Установленную на станции микропроцессорную централизацию МПЦ-ЭЛ по защищенному радиоканалу увязали с системой автоведения локомотивов.

Когда состав приближается, цифровая инфраструктура Слюдянки-2 передает на борт информацию о маршруте. Поезд «знает», на какой путь заезжать, и может следовать через станцию с максимально возможной скоростью, без непосредственного участия машиниста.

Плюсы технологии:

- быстрый прием и отправление поездов;
- экономия электроэнергии;
- меньше износ пути и подвижного состава;
- меньше риск человеческого фактора, а значит – выше безопасность.

Затраты на внедрение минимальны, ведь для «радио-мэтча» станции и поезда не нужно переустраивать инфраструктуру и тянуть сотни километров кабеля.

Если тиражировать технологию на весь Восточный полигон, грузовые поезда смогут идти по БАМу и Транссибу в беспилотном режиме, а это – потенциальный рост пропускной способности до 35% при действующей инфраструктуре.

*Источник: cnews.ru, 18.02.2025*

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

### **Маршрут настроен**

*МТК в центре внимания*

18 февраля в Тегеране состоялся III Каспийский экономический форум, который вновь собрал представителей России, Азербайджана, Казахстана, Ирана и Туркмении. Важность этой площадки сложно переоценить: страны

региона выстраивают экономические связи, развивают транспортные маршруты и ищут новые точки роста сотрудничества.

Российскую делегацию на форуме представлял заместитель председателя правительства РФ Алексей Оверчук. В Тегеран отправились министр транспорта Роман Старовойт, представители МИДа, Минэкономразвития, Минтранса, Минэнерго, Минприроды, Минпромторга, Минсельхоза, ФТС и РЖД, а также деловых кругов, что подчеркивает широкий круг вопросов, вынесенных на обсуждение.

Предыдущий форум, прошедший в Москве в октябре 2022 года, показал, насколько динамично развивается сотрудничество прикаспийских стран. Тогда основное внимание было уделено проектам по созданию новых транспортных коридоров и развитию международной торговли. Обсуждалось формирование инфраструктуры в Астрахани и Махачкале, что должно усилить логистические возможности России в регионе. Спустя два года Астраханская область на треть нарастила грузооборот со странами Каспия по итогам 2024-го – он превысил 6 млн т.

И в этот раз одной из ключевых тем стала логистика: страны Каспийского бассейна активно развивают маршрут «Север-Юг», который связывает Россию с Ираном через Азербайджан. Москва намерена нарастить транзитные мощности, а также выступает за развитие взаимных инвестиций и технологического сотрудничества. Эти направления получили продолжение и на форуме в Тегеране.

– По оценкам Евразийского банка развития, к 2030 году грузоперевозки по коридору «Север-Юг» могут составить от 25 до 32 млн долл. «Север-Юг» становится живым примером комплексной совместной работы. Принимаются меры, направленные на формирование конкурентных тарифов, развитие технологического взаимодействия, устранение барьеров и расширение узких мест, – заявил российский вице-премьер на форуме.

Россия в последние годы расширяет объем торговли с прикаспийскими странами. Товарооборот в 2021 году увеличился на 35% и достиг 34 млрд долл. А в 2023-м фиксировалось наращивание товарооборота России с Азербайджаном, Казахстаном и Туркменией – с 6 до 17,5%.

#### *Направления сотрудничества прикаспийских стран*

Важной стратегической задачей для «каспийской пятерки» считается углубление деловой кооперации и формирование новых производственных цепочек. Каждая из стран стремится преодолеть зависимость от импортной продукции, и для этого реализуются специальные программы.

Другой момент – переход на расчеты в национальных валютах, а также развитие независимой инфраструктуры финансового рынка. С партнерами из

дружественных стран Россия налаживает взаимодействие платежных систем, расширяя географию использования карт «Мир».

Премьер-министр Азербайджана Али Асадов подчеркнул, что сейчас прикаспийские страны создают солидную договорно-правовую базу по отраслевому сотрудничеству. С момента проведения второго форума были достигнуты важные договоренности в транспортной сфере, которые создают благоприятную почву для превращения региона в крупный международный транспортный узел, добавил премьер.

Важным аспектом сотрудничества прикаспийских стран премьер-министр Республики Казахстан Олжас Бектенов назвал торгово-экономическое взаимодействие, прежде всего создание благоприятных условий для расширения инвестиций, развитие цифровой инфраструктуры, поддержка малого и среднего бизнеса. Для практической реализации действующих соглашений казахстанский премьер предложил разработать дорожную карту.

Форум в Тегеране стал третьим мероприятием Каспийского экономического форума в таком формате - первый КЭФ прошел в 2019 году в Туркмении. Инициативу о создании постоянно действующей платформы для многостороннего диалога в 2018-м выдвинул бывший президент этой среднеазиатской республики Гурбангулы Бердымухамедов.

### *Разделение недр*

Нерешенной у прикаспийских стран остается значительная проблема – разграничение дна Каспия. Прикаспийские государства придерживались разных позиций по этому вопросу. Азербайджан, Казахстан и Туркмения выступали за метод модифицированной срединной линии, тогда как Иран настаивал на сохранении Каспия в общем пользовании или его разделе на равные части. Россия, в свою очередь, поддерживала разграничение недр, но была против дележа акватории. В результате странам не удалось достичь единой позиции, и вопрос остался открытым.

– Иран хотел бы, чтобы как водная поверхность, так и ресурсы под водой делились на равные части между странами, которые выходят к этому морю, по 20%. Однако остальные прикаспийские страны придерживаются так называемого медианного метода разделения Каспийского дна и акватории, – рассказал иранист Никита Смагин.

По его словам, линии разделения акватории каждого государства находятся на равном удалении от соответствующих ближайших точек на побережье этих государств. Этот подход приводит к тому, что Иран получает только 14% от Каспийского моря в связи с его специфичным рисунком побережья, отмечает Никита Смагин.

– Эти 14% еще не самые богатые с точки зрения природных ресурсов. Так что Иран это очевидным образом не устраивает, он выступает за то, чтобы его обеспокоенность и пожелания на этом направлении были учтены, – говорит специалист.

Это считается главной причиной, почему до сих пор иранская сторона не ратифицировала соглашения по Каспийскому морю.

Стоит отметить, что Конвенция о статусе Каспия зафиксировала: разграничение дна будет осуществляться на основе двусторонних и многосторонних соглашений между прибрежными государствами. Это фактически исключило возможность равного раздела, на котором настаивал Тегеран.

### *Российско-иранские отношения*

Алексей Оверчук в своем выступлении много внимания уделил отношениям с исламской республикой. По его словам, Россия ожидает завершения внутригосударственных процедур в Иране, для того чтобы соглашение о свободной торговле между ЕАЭС и Ираном вступило в силу. Это придаст новый импульс торговле и экономическому развитию государств, добавил вице-премьер.

– На сегодняшний момент у России и Ирана уже существуют проекты в энергетике, которые активно реализуются. Прежде всего в Иране работает российская нефтяная компания «ЗН-Восток», которая занимается нефтедобычей, – отметил иранист Никита Смагин.

По мнению эксперта, страны обладают серьезными перспективами по развитию взаимодействия в газовой сфере, но в этой области речь идет о некоей перспективе на будущее, чем о каких-то уже существующих проектах.

Иранский министр промышленности, рудников и торговли Мохаммад Атабак сообщил, что Россия и Иран имеют большие возможности для сотрудничества, в том числе в области нефти и газа. Основными направлениями взаимодействия двух стран министр назвал торговлю, экономику и энергетику.

Визит российской делегации в Иран проходит на фоне активных разговоров о возможном ядерном соглашении Тегерана с администрацией президента США Дональда Трампа, отметил в разговоре с «Известиями» иранский специалист по международным отношениям Хади Исса Далул. По его мнению, после смены власти в Сирии иранское руководство стало открытым для диалога со всеми сторонами, если это будет соответствовать интересам страны.

У Алексея Оверчука на 18 февраля также были запланированы переговоры с президентом Ирана Масудом Пезешкианом, который в январе

посетил Москву. Тогда по итогам встречи с Владимиром Путиным Россия и Иран подписали Договор о всеобъемлющем стратегическом партнерстве.

*Источник: iz.ru, 19.02.2025*

### **Развитие перевозок по МТК «Север-Юг» взаимовыгодно**

Глава Минтранса Роман Старовойт принял участие в работе III Каспийского экономического форума в Тегеране.

Состоялась встреча с Министром градостроительства и дорог Ирана Фарзана Садег, а также представителями Иранских железных дорог и Организации портов и судоходства Ирана. Министры транспорта наших стран подписали План практических действий по сотрудничеству в транспортной сфере на 2025 год.

Транспортное взаимодействие стран Каспийского региона увеличивается с каждым годом: растут перевозки грузов, синхронизированы планы и начаты взаимные инвестиции в развитие инфраструктуры.

Продолжаем работу с Ираном по реализации соглашения о строительстве железнодорожной линии «Решт – Астара». А также обсудили план практических мероприятий по развитию перевозок железнодорожным транспортом по МТК «Север-Юг», включая начало в марте 2025 г. перевозок в Пакистан.

Уполномоченными организациями ООО «Каспиан Сервисез» и CDTIC подписано отдельное Соглашение по опережающему производству инженерных изысканий.

*Источник: abnews.ru, 19.02.2025*

### **МТК Север - Юг может стать связующим маршрутом со странами Индийского океана - МИД Индии**

Международный транспортный коридор (МТК) Север – Юг, а также экономический коридор Индия – Ближний Восток – Европа (ИМЕС) могут стать связующим маршрутом со странами региона Индийского океана. Об этом заявил глава МИД Индии на 8-й конференции по Индийскому океану, открывшейся в Омане.

«Экономический коридор Индия – Ближний Восток – Европа (ИМЕС) и трехсторонняя автомагистраль Индия – Мьянма – Таиланд (ИМТТ) могут стать совместными инициативами по соединению [со странами Индийского океана].

Международный транспортный коридор Север – Юг (INSTC) является еще одним важным маршрутом», – приводит слова Джайшанкара индийское внешнеполитическое ведомство.

По его словам, Индия является «общим элементом для всех них». «ИМЕС и INSTC имеют четко выраженный морской сегмент, в то время как ИМТТ обеспечит сухопутную связь между Индией и Индо-Тихоокеанским регионом», – отметил Джайшанкар.

В регион Индийского океана входит 20 стран, включая, кроме Индии, Иран, Маврикий, Мадагаскар, Мальдивы, Южную Африку, Оман, Шри-Ланку, Австралию и другие.

Межправительственное соглашение о создании мультимодального транспортного коридора Север – Юг было подписано Россией, Индией и Ираном в 2000 году. Позже состав участников расширился до 14. Цель проекта – привлечение транзита грузопотоков из Индии, Ирана и стран Персидского залива через российскую территорию в Европу – в сравнении с морским маршрутом через Суэцкий канал расстояние сокращается более чем в два раза, что снижает сроки и стоимость перевозок.

На полях саммита G20 в Нью-Дели в сентябре 2023 года Индия, США, Саудовская Аравия и Евросоюз договорились о создании экономического коридора ИМЕС, соединяющего Индию с ближневосточными и европейскими странами. Проект предполагает строительство сети железных дорог и развитие портовой инфраструктуры. За счет этого участники проекта намерены увеличить пропускную способность маршрутов перевозки экспортных и транзитных грузов. Коридор должен пойти из Индии в Европу через Объединенные Арабские Эмираты, Саудовскую Аравию, Иорданию, Израиль и Грецию. ИМЕС позиционируется как противовес китайской инициативе «Один пояс – один путь».

*Источник: tass.ru, 16.02.2025*

## **ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА**

### **ОАО «РЖД» увеличили погрузку на экспорт в направлении морских портов**

ОАО «РЖД» в январе 2025 г. увеличили погрузку на экспорт в направлении морских портов на 6,4% в годовом выражении – до 27,9 млн тонн

различных грузов. Из них рост погрузки на Северо-Запад составил 5,8%, на Юг – 5,9%, на Дальний Восток – 7,4%.

Отмечается, что более половины объема в экспортной погрузке занимает уголь. Его доля – 51,8%, а рост отправок – почти 6%. Также в плюсе: удобрения (+43,5%), химикаты и сода (+83,2%), лес +30%, руда (+19,5%).

*Источник: Iprime.ru, 17.02.2025*

### **Контейнерные поезда между Владивостоком и Красноярском будут ходить чаще**

Основная грузовая база состоит из импортных грузов из Китая и стран Юго-Восточной Азии, которые доставляются во Владивосток и затем отправляются в Красноярск.

В ближайшее время будет расширен сервис перевозки грузов ускоренными контейнерными поездами между Владивостоком и Красноярском, сообщили в компании-перевозчике «Транзит».

«Продолжаем развивать сервис перевозки грузов в составе ускоренных контейнерных поездов (УКП) по маршруту Владивосток (ст. Гадамак-экспортная) – Красноярск (ст. Базаиха). В 2025 г. планируется увеличить грузовую базу на данном направлении и повысить частоту отправок до 3 раз в месяц, сократив сроки отгрузки до 10-12 дней», - пояснили в компании.

Сейчас частота этих отправок составляет 2 раза в месяц, со средним временем ожидания отгрузки от 16 до 18 дней.

Отмечается, что регулярный поездной сервис на Красноярск был запущен в начале 2024 г. Основная грузовая база состоит из импортных грузов из Китая и стран Юго-Восточной Азии, которые доставляются во Владивосток и затем отправляются в Красноярск ускоренными поездами.

Ранее сообщалось, что наибольший грузооборот с КНР по железной дороге зафиксирован в Приморье. Перевозки через все железнодорожные погранпереходы Дальнего Востока выросли почти на 20%.

*Источник: rbc.ru, 15.02.2025*

### **«Спецтрансгарант» первый в России отправил метанол в танк-контейнерах повышенной вместимости**

Компания «Спецтрансгарант» (входит в группу «СГ-транс») организовала первую в России железнодорожную отправку метанола в танк-контейнерах

повышенной вместимости. Об этом сообщила пресс-служба компании, добавив, что новые спецконтейнеры позволяют загрузить на 3 т больше метанола.

Тестовый состав отправился в конце января со станции Углеуральская Свердловской железной дороги. Он проследовал до станции Косяковка Куйбышевской железной дороги, где груз передали в адрес одного из крупнейших российских химических комплексов в Башкортостане.

«В 2025 г. под списание попадает 398 цистерн для метанола. Потенциально для внутрироссийских отправок их можно заместить танк-контейнерами. Это позволит грузоотправителям перераспределить парк цистерн на длинные экспортные плечи, уступив «короткие дистанции» танк-контейнерам», – уточнил генеральный директор «Спецтрансгаранта» Павел Москаленко, добавив, что сегодня контейнеры повышенной грузоподъемности эксплуатируются только их компанией.

О покупке «Спецтрансгарантом» парка из 200 танк-контейнеров повышенной грузоподъемности InfraNews сообщал в мае 2024 г.. Поставщиком инновационного парка выступила китайская компания.

*Источник: infranews.ru, 18.02.2025*

## **Вагонные споры**

РЖД отапортовала, что погрузка на железнодорожную сеть в январе 2025 г. составила 93,1 млн т и снизилась на 1,8%. Грузооборот за январь 2025 г. вырос по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 6,2% и составил 220,3 млрд тарифных ткм, грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии за это же время увеличился на 5,3% и составил 272,4 млрд ткм.

Железными дорогами погружено каменного угля – 29,7 млн т (+2,1% к январю 2024 г.); кокса – 900,2 тыс. т (-3,1%); нефти и нефтепродуктов – 17,6 млн т (-0,2%); руды железной и марганцевой – 8,8 млн т (+3,9%); черных металлов – 4,7 млн т (-9,5%); лома черных металлов – 474,4 тыс. т (+17,4%); химических и минеральных удобрений – 6,2 млн т (+10,7%); цемента – 1 млн т (-10,2%); лесных грузов – 2,1 млн т (-1,3%); зерна – 1,8 млн т (-26,1%); строительных грузов – 5,2 млн т (-27,2%); руды цветной и серного сырья – 1,4 млн т (+1,9%); химикатов и соды – 1,8 млн т (+2,4%); промышленного сырья и формовочных материалов – 2,1 млн т (-13%); остальных, в том числе грузов в контейнерах, – 9,4 млн т (+1,9%).

Рост грузооборота на 6,2% связан с ростом длиннопробежных экспортных перевозок угля и руды. В Институте проблем естественных

монополий отмечают, что перевозки угля, руды и удобрений на экспорт являются для железнодорожников одними из самых высокотехнологичных массовых грузов, позволяющих с наименьшими технологическими затратами выполнять план перевозок.

Погрузка нефти и нефтепродуктов находится примерно на уровне прошлого года, однако почти на 2 млн т меньше, чем в 2022 г. и 2023 г. Несмотря на то что более 300 тыс. единиц вагонов было погружено, качество перевозок оставляет желать лучшего. ОАО «РЖД» прогнозирует снижение погрузки при увеличении объемов перевозок грузов 2-го и 3-го тарифного классов (нефть и нефтепродукты относятся к 2-му классу), сообщил генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозёров в ходе итогового заседания правления компании за 2024 г. «В грузовых перевозках ситуация во многом будет определяться структурой и корреспонденциями грузопотоков. Прогнозируем, что абсолютные значения погрузки снизятся при росте объемов перевозок грузов 2-го и 3-го тарифных классов», – сказал он. По словам Белозёрова, в целом баланс будет формироваться исходя из задачи получения максимальной доходности. Но приоритетом по-прежнему остаются перевозки в восточном направлении.

Впрочем, показатели работы «искусственного интеллекта» ОАО «РЖД» в лице динамической модели загрузки инфраструктуры (ДМЗИ) отражают возможный крах всей экономики страны, в том числе и в части нефтепродуктообеспечения. В январе 2025 г. ДМЗИ рассмотрела чуть менее 5 млн заявок на перевозку грузов, из которых согласовала более 3,4 млн. В ОАО «РЖД» добавляют: согласовано без превышения загрузки инфраструктуры всего 1,7 млн заявок, что составляет 35% от числа всех поданных заявок. Грузоотправителям, подавшим оставшиеся 1,5 млн заявок (32,5%), предложен альтернативный график подачи вагонов. В ответ еще на 34,8 тыс. заявок (0,7%) ДМЗИ предложила другие объемы погрузки; еще для 160,8 тыс. заявок (0,8%) ДМЗИ разработала альтернативный маршрут. Отклонено более 1,5 млн заявок.

Согласно данным «Infoline-аналитики», с октября 2024 г. ОАО «РЖД» порядка 120 тыс. вагонов, которые они считают лишними, смогли исключить из перевозочного процесса, что несколько увеличило скорость движения на сети, но все это ускорение оборота на сети было нивелировано увеличением простоя парка на погрузке-выгрузке из-за сложностей в согласовании.

Средняя скорость движения поездов в России по итогам 2024 г. снизилась на 2 км/ч до 35,7 км/ч, что сопоставимо с уровнем 1992 г. Таким образом, итоги деятельности ОАО «РЖД» в начале года означают следующее: треть грузов, заявленных в России к перевозке, не вывезено. Более 100 тыс. вагонов находятся в отстое и не принимаются к перевозке. Возникает логичный вопрос:

насколько можно доверять отчетности транспортной монополии, если достижение показателей деятельности фактически достигнуто за счет ограничения доступа грузоотправителей к сети?

Регулировка и наведение «порядка» на сети ОАО «РЖД» не только увеличили скорость груженого и порожнего рейсов, что вроде бы хорошо, но и привели к снижению среднесуточных объемов погрузки, а также к увеличению среднего полного оборота грузовых вагонов, поскольку значительно увеличились непроизводительные простои вагонов в пунктах погрузки и выгрузки в ожидании приема вагонов к оформлению и перевозке.

Проблема перевозки грузов не только в самой компании. Созданные с середины 2000-х гг. независимые владельцы вагонов также не работают в парадигме оптимального движения. Например, в нефтяном секторе эти перевозчики работают, как правило, с одним грузоотправителем – ВИНК. Соответственно, даже в случае существования потребностей перевозки у оптимального и близко расположенного НПЗ ВИНК, которого обслуживает другой вагонный оператор, порожний парк идет по договорным обязательствам, а не по оптимальным. Система ДМЗИ максимально не прозрачна.

Текущее положение вещей на рынке железнодорожных перевозок вызывает риски срыва экспортных контрактов и исполнения обязательств по государственным контрактам. Не исключены и топливные кризисы образца 2023 г.: поставки топлива по железной дороге составляют около 60% от всего объема транспортировки. В других отраслях также может создаваться дефицит продукции из-за невозможности доставки до потребителя. Соответственно, любые проблемы на железной дороге сказываются на гражданах и развитии экономики страны.

В отношении всей транспортной отрасли страны в целом и ОАО «РЖД» в частности требуется системный подход. Риски превалирующего поставщика создают системный дисбаланс в отрасли. Водный, трубопроводный и автомобильный транспорт могут не только разгрузить железнодорожные магистрали, но и повысить конкурентную борьбу за грузы. Без грамотного управления перевозками страна погрузится в транспортный коллапс, который приведет к падению доходов государства. Когда наступит точка невозврата – вопрос открытый.

*Источник: vedomosti.ru, 16.02.2025*

## Рост в пределах погрешности

Динамику показателя определяют спрос на российские энергоносители и развитие инфраструктуры.

Погрузка на сети ОАО «РЖД» в 2025-2027 гг. в базовом сценарии будет составлять порядка 1,23 млрд т в год. Об этом говорится в аналитическом отчете Rollingstock Agency (RSA). Из него следует, что среднегодовой темп роста составит около 1%, если сравнивать со значениями предыдущей трехлетки – 2022-2024 гг.

Всего в отчете приведены три сценария погрузки: позитивный, нейтральный (базовый) и негативный. В соответствии с ними спрогнозирована динамика этого показателя на два трехлетних периода – с 2025-2027 гг. и с 2028-2030 гг. Также приведены данные по парку вагонов на ближайшие годы.

В негативном сценарии на 2025-2027 гг. среднегодовой показатель погрузки составит 1,2 млрд т – на 1% меньше, чем в 2022-2024 гг. Наибольшее снижение в рамках наступившей трехлетки ожидается по строительным грузам. Их погрузка будет на уровне 125 млн т в год (-16%). Нефтяные грузы могут просесть на 2%, а удобрения, наоборот, вырасти на четверть. Погрузка угля в негативном сценарии останется примерно на уровне 2022-2024 гг. и составит 344 млн т в год, говорится в отчете.

В позитивном сценарии в ближайшие три года RSA ожидает роста среднегодового показателя погрузки до 1,25 млрд т (CAGR +3%). Основной вклад в такую динамику будет возможен за счет увеличения погрузки угля на те же 3% до 356 млн т. Погрузка удобрений при этом вырастет на треть – до 85,3 млн т, а нефтяных грузов – снизится до 209,4 млн т (+0,8%). Отрицательная динамика по строительным грузам в этом случае будет меньше, чем во всех прочих сценариях и составит 11% (133 млн т).

В 2025 г. погрузка на сети ОАО «РЖД» может составить от 1,18 млрд т в негативном варианте до 1,21 млрд т в позитивном, следует из отчета. То есть в лучшем случае она вырастет на 2,5% по сравнению с фактическим показателем за 2024 г. Ни в одном из сценариев погрузка в этом году не дотянет до декабрьского прогноза самой компании ОАО «РЖД». Она ожидала ее роста на 5% в 2025 г. до 1,24 млрд т.

Правда, на заседании правления компании по итогам 2024 г. 12 февраля гендиректор ОАО «РЖД» Олег Белозёров допустил, что в абсолютном значении погрузка по итогам 2025 г. может быть даже ниже, чем в 2024 г. Тогда он отметил, что приоритет холдинга – рост погрузки в стоимостном выражении и увеличение погрузки более маржинальных грузов второго и третьего тарифных классов. К ним относятся товары с высокой долей добавленной

стоимости: продовольствие, удобрения, комбикорма, нефтеналивные грузы, прокат чермета, автомобили и проч.

Долгосрочный прогноз Rollingstock на 2028-2030 гг. предполагает рост погрузки почти на 7% по сравнению с предыдущими тремя годами (2025-2027 гг.) до 1,31 млрд т в базовом сценарии. Позитивный вариант развития событий предполагает рост показателя на 10% до 1,38 млрд т, а негативный – на 4,4% до 1,26 млрд т.

Среди факторов, которые будут определять динамику погрузки до 2030 г., аналитики называют востребованность российских углеводородов на мировом рынке, спрос на удобрения, металл и стройматериалы, а также динамику урожайности зерновых. Положительный сценарий учитывает восстановление спроса на российский уголь на экспортных рынках, развитие портовых мощностей и новых перевозочных технологий в РФ для роста погрузки удобрений, высокий урожай зерна, запуск новых инфраструктурных проектов.

Нейтральный и негативный варианты предполагают сохранение текущих тенденций и снижение спроса на мировом и российском рынках по основным товарам.

В ОАО «РЖД» ухудшение показателей погрузки в 2024 г. (она снизилась на 4%) связывали с ростом профицита вагонов на сети, который к февралю 2025 г. достиг 400 тыс единиц. Общий объем парка при этом оценивается в 1,38 млн грузовых вагонов. Поступление на железную дорогу нового подвижного состава еще больше усугубляет проблему порожнего парка, отмечал заместитель гендиректора ОАО «РЖД» – начальник Центральной дирекции управления движением Михаил Глазков.

Для сравнения: РЖД ожидает выпуск на уровне 70-75 тыс. вагонов, говорил Глазков. Списано при этом будет лишь 27 тыс. единиц.

В разрезе трехлетнего периода 2025-2027 гг. RSA прогнозирует объем выпуска вагонов от 146,3-173,2 тыс. единиц в зависимости от сценария совокупно за все три года. Списание за этот же период должно составить 81,9 тыс. единиц – на 35% больше по сравнению с предыдущей трехлеткой (2022-2024 гг.).

По оценке Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), в 2025-2027 гг. общий объем списанного парка составит 83,4 тыс. грузовых вагонов, сказал заместитель гендиректора института Владимир Савчук. Из них 25,6 тыс. единиц будет списано в 2025 г., 28,2 тыс. шт. – в 2026 г. и 29,6 тыс. вагонов – в 2027 г.

Сокращение выпуска грузовых вагонов в 2025 г. ожидается на уровне 15-20% до 60-63 тыс. единиц, говорит Савчук. Причинами сокращения производства он называет снижение объемов транспортной работы, дефицит железнодорожных путей для размещения вагонов и высокую ключевую ставку.

Погрузка на сети ОАО «РЖД» в 2025 г. вырастет на 0,5-1,5%, полагает эксперт. При этом в первой половине года наиболее вероятно снижение показателя относительно уровня 2024 г., а во второй половине будет рост за счет низкой базы прошлого года. Прогноз на период более года в условиях динамично развивающейся международной обстановки Савчук считает нецелесообразным.

*Источник: vedomosti.ru, 17.02.2025*

### **Оператор CargoBeamer привлек 205 миллионов евро на строительство двух терминалов**

CargoBeamer – крупный европейский оператор мультимодальных перевозок автомобильных полуприцепов с горизонтальной погрузкой на железнодорожные платформы привлек за последние 12 месяцев инвестиции в объеме 205 млн евро на строительство двух терминалов – в Кальденкирхене (земля Северный Рейн-Вестфалия, Германия) и Домодоссоло (на севере Италии). В 2024 г. Федеральное бюро железнодорожного транспорта Германии (EBA) и Федеральное транспортное ведомство Швейцарии предоставили средства в размере 90 млн евро на реализацию этого проекта. На этапе финансирования серии В оператор привлек 50 млн евро от частных инвесторов.

В феврале 2025 г. компания Orion Infrastructure Capital предоставила еще 65 млн евро на развитие системы перевозок полуприцепов с горизонтальной перегрузкой по железным дорогам. Разработанная CargoBeamer технология автоматизированной горизонтальной перегрузки полуприцепов обеспечивает обработку поезда с затратами времени в 9 раз меньшими, чем на традиционных терминалах, оснащенных кранами. По оценкам оператора, европейский рынок перевозок в автомобильных полуприцепах на средние и дальние расстояния к 2032 г. вырастет до 88 млрд евро.

Полученные CargoBeamer средства позволят завершить к 2026 г. строительство терминалов в Кальденкирхене и Домодоссоло. Они дополнят первый терминал, эксплуатируемый с 2021 г. во французском Кале.

*Источник: zdmira.com, 17.02.2025*

### **Первый поезд из Китая отправлен в Афганистан**

Оператор грузовых перевозок железных дорог Казахстана KTZ Express совместно с одним из крупнейших контейнерных операторов Китая China

Railway Container Transport (CRCT) организовал перевозки по новому железнодорожному маршруту Китай – Афганистан.

Первый поезд с 55 контейнерами, загруженными телекоммуникационным оборудованием компании ZTE, отправился 10 февраля 2025 г. из Чунцина, прошел через погранпереход Хоргос и далее, следуя по железным дорогам Казахстана и Узбекистана, прибудет в приграничный афганский город Хайратон через 12-15 суток. Ожидается, что перевозки по новому маршруту позволят сократить время доставки на 3-5 суток и снизить транспортные расходы на 15-20%.

В начале февраля 2025 г. KTZ Express, представители правительства и транспортно-логистических компаний Пакистана обсудили возможности развития трансафганского коридора, разработки новых логистических решений на основе терминальной и портовой инфраструктуры Пакистана, а также расширения участия KTZ Express в реализации концепции создания терминального каркаса МТК «Север-Юг». В 2024 г. KTZ Express организовал тестовую мультимодальную перевозку грузов из Казахстана в ОАЭ по трансафганскому коридору с перевалкой в пакистанском порту Карачи. Время в пути составило 38 суток.

*Источник: zdmira.com, 14.02.2025*

## **ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ**

### **Россиянам разрешили использовать биометрию для посадки на поезд**

Правительство разрешило применять биометрию для посадки на поезд; граждане смогут воспользоваться этой услугой после тестирования сервиса, которое планируется в 2025 г., сообщил аппарат вице-преьера Дмитрия Григоренко.

«Правительство разрешило применять биометрию для посадки на поезд, если у железнодорожного перевозчика есть такая техническая возможность. Остальные способы посадки на поезд также сохраняются. Соответствующее постановление утверждено», – сказано в сообщении.

Предполагается, что закрытое тестирование сервиса будет проходить в 2025 г.

Граждане смогут воспользоваться услугой по итогам завершения всех этапов технологических испытаний. Сервис будет доступен пользователям Единой биометрической системы.

По словам Григоренко, с запуском сервиса у пассажиров поездов появится возможность отправляться в путешествие, используя свои биометрические данные. При этом биометрия станет альтернативой предъявлению бумажного билета или паспорта, но не заменит их. Пассажир всегда сможет выбрать наиболее предпочтительный способ получения услуги.

ЕБС – государственная информационная система, обеспечивающая сбор биометрических персональных данных (фото лица и записи голоса), их хранение и использование для аутентификации и идентификации пользователей для получения гражданами государственных услуг и доступа к банковским сервисам.

ЕБС заработала в России в декабре 2021 г. В ней хранятся все биометрические данные, собранные банками, другими компаниями и ведомствами. Отказаться от сбора и хранения биометрии можно обратившись в МФЦ. Любая дискриминация или отказ в предоставлении услуг в связи с этим наказуемы, следует из закона о запрете принудительного сбора биометрических данных, подписанного президентом РФ Владимиром Путиным в декабре 2022 г. За нарушения при обращении с биометрическими данными предусмотрен штраф: для должностных лиц – от 100 тыс. до 300 тыс. руб., для юрлиц – от 500 тыс. до 1 млн руб.

*Источник: interfax.ru, 17.02.2025*

### **В РФ могут ввести льготы для студентов в РЖД на новогодние праздники**

В России могут ввести дополнительные льготы для студентов на проезд в поездах дальнего следования в дни новогодних каникул. Такую меру поддержал Минтранс в своем ответе депутатам Госдумы, главе фракции «Справедливая Россия – За правду» Сергею Миронову и зампреду комитета Госдумы Яне Лантратовой. Они предложили ввести фиксацию стоимости билетов для учащихся во время новогодних каникул.

«Минтранс России в рамках своей компетенции поддерживает введение дополнительных транспортных льгот для студентов на проезд железнодорожным транспортом в период новогодних каникул», – говорится в ответе.

При этом министерство не поддерживает идею фиксации цен, так как это может привести к большим потерям для перевозчика.

«С позицией министерства трудно не согласиться. В российских вузах учатся сотни тысяч студентов, много среди них иногородних. Они с радостью купили бы билет по льготной цене, чтобы во время новогодних каникул

повидаться со своими близкими, но прежде государство должно выделить деньги для финансирования этой льготы», – пояснил Сергей Миронов.

По его словам, для решения вопроса депутаты предлагают Министерству финансов предусмотреть такие расходы уже в нынешнем году, чтобы в декабре 2025-го или январе 2026-го студенты смогли купить железнодорожные билеты по льготной цене. «Об этом наше письмо в Минфин с Яной Лантратовой, и мы будем добиваться решения этого вопроса», – заявил Миронов.

Ранее, 10 декабря прошлого года, вице-президент Ассоциации туроператоров России (АТОР) Сергей Ромашкин заявил, что по некоторым направлениям железная дорога объективно достигла предела пропускной способности, в связи с чем железнодорожные перевозки не просто отстают от резкого роста спроса на внутренний туризм, который в особенности наблюдается в новогодние праздники.

*Источник: iz.ru, 19.02.2025*

### **РЖД ввела наказание для пассажиров, распивающих спиртное**

РЖД лишат баллов программы лояльности пассажиров за распитие спиртных напитков, хулиганство или другие правонарушения в пути, следует из сообщения «Федеральной пассажирской компании» (ФПК, «дочка» РЖД).

«Даже самое долгожданное путешествие может быть омрачено, если попутчик нарушает общественный порядок. Поэтому приняли решение обновить правила программы лояльности «РЖД Бонус». Теперь за распитие спиртных напитков, хулиганство или другие правонарушения в пути следования поезда пассажиры лишатся накопленных баллов. Они будут списаны в полном объеме с персонального счета участника программы лояльности», – говорится в сообщении.

Так, с начала текущего года за различные нарушения своих баллов лишились уже более 100 человек.

*Источник: ria.ru, 18.02.2025*

### **ФПК обновила меню вагонов-бистро**

«Федеральная пассажирская компания» (ФПК, «дочка» РЖД) обновила меню всех вагонов-бистро, следует из ее сообщения и комментария для РИА Новости.

«Федеральная пассажирская компания» обновила меню вагонов-бистро, в которое включены сытные завтраки, горячие блюда, сладкие десерты и многое другое... Блюда из новой концепции питания сегодня можно попробовать в 77 вагонах-бистро, в 46 поездах», – говорится в сообщении компании.

Представитель ФПК уточнил, что обновлено меню во всех курсирующих у компании вагонах-бистро.

<...>

*Источник: Iprime.ru, 14.02.2025*

### **В турпоездах появятся спортзалы и детские зоны**

Спрос на отдых в России растет, поэтому необходимо развивать все виды внутреннего туризма. Один из них – железнодорожный туризм. Туристические и пассажирские перевозки на железной дороге разграничили. Благодаря этому экскурсанты смогут наслаждаться обзорными вагонами, спортзалами и музыкальными представлениями.

Такой закон Госдума приняла во втором и третьем чтениях на пленарном заседании 12 февраля.

#### *Отдохнуть в семейном вагоне*

Закон разделил пассажирские и туристические перевозки на железной дороге. В законодательство ввели новые понятия: «туристический поезд», «туристические железнодорожные перевозки», «туристский железнодорожный маршрут». Понятийный аппарат позволит разработать нормативные акты, регулирующие перевозку экскурсантов, и развивать путешествия в поездах, например использовать обзорные вагоны и спортзалы, которые пока недоступны.

Кроме того, появится возможность использовать новый подвижной состав, адаптированный под туристские маршруты, отметили авторы закона в пояснительной записке. Путешественникам станут доступны семейные вагоны с детской зоной или вагоны с лаунж-зоной, а развлекут пассажиров музыкальными и другими мероприятиями. Нормы перевозки багажа и ручной клади в туристских поездах можно будет пересмотреть в интересах путешественников, а перевозку больных людей, патогенов и человеческих останков – запретить.

РЖД уже несколько лет практикуют организацию туров по железной дороге специальными составами или вагонами с предоставлением туристских услуг, сказал «Парламентской газете» председатель Комитета Госдумы по туризму и развитию туристической инфраструктуры, член фракции «Новые

люди» Сангаджи Тарбаев. В советское время уже были попытки запустить туристические поезда по территории страны. Однако сегодня такой вид отдыха стал действительно популярным, так как предполагает и короткие туры «выходного дня», и многодневные программы в формате «поезд-отель». Закон призван обеспечить защиту прав и интересов наших туристов, пользующихся таким видом турпродукта.

Ко второму чтению поступило пять поправок, рекомендованных к принятию, все они технические, сказал на пленарном заседании зампреда Комитета Госдумы по туризму и развитию туристической инфраструктуры Сергей Кривоносов.

За 2024 год в туристических поездах перевезли более миллиона человек, и это далеко не предел, отметила первый зампреда Комитета Госдумы по экономической политике Надежда Школкина.

### *От Владимира до Бреста*

При разработке закона авторы учли зарубежный опыт. Специальные туристические составы курсируют в Таиланде, Сингапуре, Индии, Австралии, Японии и других странах.

Например, в Индии можно совершить путешествие на поезде Maharajas' Express. Путешественники могут скрасить вечера общением в ресторанах, а любителей настольных игр и вина приглашают в бары. Ценители спокойной атмосферы могут посетить «Клуб Раджи» и полистать «бесценные средневековые фолианты», сообщает официальный сайт поезда. Сейчас в России пассажиры туристических поездов могут посетить десятки регионов. Например, из Москвы можно отправиться в белорусский вояж с посещением Беловежской Пуши, Бреста, замка «Мир» и Минска. Цена за четыре дня составит от 39 950 рублей за человека. Однодневный масленичный тур из столицы во Владимир обойдется от 13 950 рублей за человека. Туристов ждут экскурсии, чествование Государыни Масленицы и сжигание чучела, блины со сметаной и вареньем, уха, чай с травами и другие угощения.

*Источник: rnr.ru, 14.02.2025*

### **«Байкальский экспресс» в феврале-марте выполнит два рейса по КБЖД**

Туристический поезд «Байкальский экспресс», который позиционируется как летний туристический поезд, в феврале-марте совершит два рейса по исторической Кругобайкальской железной дороге (КБЖД), сообщила пресс-служба Восточно-Сибирской железной дороги (ВСЖД, филиал РЖД).

Рейсы намечены 21 февраля и 7 марта по маршруту Иркутск – Слюдянка – Байкал – Иркутск.

«От Слюдянки движение будет осуществляться на паровозной тяге», – говорится в сообщении.

Поездка пройдет в формате «отель на колесах» – днем туристы смогут осматривать достопримечательности, а ночь проводить в поезде.

Кругобайкальская железная дорога – ответвление от современного хода Транссибирской железнодорожной магистрали, идущее вдоль южного берега озера Байкал от города Слюдянка до порта Байкал. На КБЖД более 200 мостов, 38 тоннелей, галереи, станционные постройки и церкви – всего 807 объектов. Практически все они возведены вручную за шесть лет – с 1899 по 1905 годы. Длина дороги – 85 км.

*Источник: interfax.ru, 17.02.2025*

### **Renfe перевез поездами AVE более миллиона пассажиров между Францией и Испанией**

Испанский национальный оператор Renfe в июле 2023 г. ввел в обращение высокоскоростные поезда AVE сообщением Барселона – Лион и Мадрид – Барселона – Марсель. На участке Ним – Барселона, общем для этих двух маршрутов, курсируют две пары поездов с остановками в Монпелье, Нарбонне, Перпиньяне, Фигерасе и Жироне. Поезда, следующие в Лион, останавливаются в Валансе, назначением в Марсель – обслуживают пассажиров в Авиньоне и Экс-ан-Провансе.

По данным оператора, в феврале 2025 г. объем перевозок на двух направлениях преодолел миллионный рубеж, что подтверждает популярность трансграничных поездов дальнего следования. На направление Марсель – Мадрид приходится 60% спроса. Чаще всего пассажиры покупают билеты на поездки по маршрутам Лион – Барселона, Барселона – Монпелье и Лион – Монпелье.

В декабре 2024 г. Renfe получил сертификат безопасности от Европейского железнодорожного агентства (ERA), дающий право выполнять пассажирские перевозки между Перпиньяном и Тулузой. В январе 2025 г. оператор начал подготовку машинистов, с тем чтобы во втором квартале этого года приступить к перевозкам. В двух странах три пары высокоскоростных поездов будут обслуживать 17 городов.

*Источник: zdmira.com, 14.02.2025*

## **Билеты на поезда Eurostar китайские пользователи смогут покупать через WeChat**

Пассажирский оператор Eurostar, выполняющий международные перевозки высокоскоростными поездами между Великобританией, Францией, Бельгией и Нидерландами, запустил в китайской социальной сети WeChat мини-приложение, упрощающее приобретение билетов на поезда оператора для путешественников из Китая. Тем самым Eurostar рассчитывает привлечь больше пассажиров из этой страны, совершающих поездки между континентальной Европой и Великобританией через тоннель под Ла-Маншем.

В проекте участвуют компании EuroPass, имеющая большой опыт создания программного обеспечения для китайского рынка и разработавшая мини-приложение, и PayXpert.

EuroPass выступает в качестве продавца проездных документов через платежный сервис PayXpert и после завершения операции покупки билета перечисляет средства компании Eurostar.

*Источник: zdmira.com, 12.02.2025*

## **ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ**

### **Обновлены данные по выпуску грузовых вагонов и их комплектующих за первый месяц 2025 года**

Производство грузовых вагонов «в плюсе».

Общий выпуск вагонов – 5,2 тыс. единиц (рост 22% к АППГ).

Начало года ознаменовалось сменой лидеров: хоппера выпали из тройки и теперь список выглядит так:

– Полувагоны – 2,5 тыс. ед. и рост в 2 раза. Выпуск полувагонов с нагрузкой 25 тс достиг уровня 56%;

– Цистерны – 1,1 тыс. ед. и рост на 50%;

– Платформы – 0,8 тыс. ед. на уровне прошлого год.

Выпуск цистерн сформирован в основном за счет нефтебензиновых цистерн; сегмент платформ полностью составляют фитинговые платформы.

Инновационное производство выросло в 2,3 раза.

Выпуск инновационных вагонов 25 тс – 1,8 тыс. единиц, что составляет 35% от общего объема выпуска

Основной сегмент: полувагоны, доля 80%.

*Источник: tbank.ru, 14.02.2025*

## Качество ремонта локомотивов выросло

Об этом пишет «Гудок» по итогам тематического совещания у гендиректора РЖД Олега Белозёрова. Так, по данным издания, число отказов по вине низкого качества ремонтов в 2024 году в «ЛокоТех-Сервис» сократилось на 6%, в «СТМ-Сервис» – на 8,8%. Улучшения в этом и других направлениях позволили на 7,6% снизить потери поездо-часов из-за отказов 1-й и 2-й категорий, негативно влияющих на перевозочный процесс. Также на 3% сократилось количество технологических нарушений.

Проблема обслуживания локомотивов активно обсуждалась в начале прошлого года. Мероприятия по повышению качества работы проводили и РЖД, и крупнейшие игроки сервисного рынка – «ЛокоТех-Сервис» (обслуживает более 15 тыс. локомотивов) и «СТМ-Сервис» (свыше 4,5 тыс. локомотивов).

В частности, в ГК «ЛокоТех» была проведена реорганизация системы снабжения запчастями, усилена работа по сертификации систем управления качеством и расширено взаимодействие с региональными дирекциями тяги РЖД. «Восстановлена положительная динамика коэффициента готовности к эксплуатации локомотивов, обслуживаемых по сервисному договору (с РЖД. – Прим. ред.)», – отмечал в конце 2024 года в интервью корпоративной газете гендиректор ГК «ЛокоТех» Андрей Власенко.

На прошлой неделе в «Синара – Транспортные Машины» рассказали «Ведомостям», что также провели комплексную работу по повышению надежности подвижного состава, в том числе в части импортозамещения комплектующих, материалов и запчастей, расширяется применение технологий онлайн-мониторинга технического состояния подвижного состава. «В результате среднесуточное количество локомотивов, проходящих сервисное обслуживание, в январе 2025 года снизилось на 16%, или на 102 локомотива в годовом выражении», – сообщили изданию в компании.

*Источник: t.me, 18.02.2025*

## Готов тепловоз ТЭП70БС для одного из проектов поездов push-pull

Фото пассажирского тепловоза на Коломенском заводе (входит в «Трансмашхолдинг», ТМХ) с новым дизайном экстерьера опубликовал Телеграм-канал Mytishchi photographers (рис. 1). На локомотив нанесено обозначение ДП2Д, что соответствует проекту поезда с тепловозной тягой для неэлектрифицированных участков сети.



*Рис. 1. Тепловоз ТЭП70БС*

ТМХ сообщил о соответствующей разработке в мае 2023 года. Как затем прошлым летом рассказывал начальник департамента технической политики РЖД Владимир Андреев, состав будет включать локомотив, немоторные и один головной вагон ЭП2ДМ. Тягу будет обеспечивать тепловоз: в одном направлении он будет тянуть состав спереди, в обратном – «толкать» сзади, нивелируя необходимость перецеплять локомотив. Сам ТМХ заявлял, что максимальная составность будет на уровне 6 вагонов.

В работе также находится другой проект push-pull поездов – с электровозами ЭП22 и 8 двухэтажными вагонами.

*Источник: t.me, 17.02.2025*

### **Дубай представил собственный проект рельсового автобуса**

Управление дорог и транспорта Дубая (RTA) объявило о намерении получить новый вид общественного транспорта – рельсовый автобус, полностью изготовленный методом 3D-печати из перерабатываемых материалов. Его прототип представлен на Всемирном правительственном саммите WGS (рис. 2).



*Рис. 2. Прототип рельсового автобуса*

Рельсовый автобус находится в стадии разработки. Он будет автономным и сможет работать на солнечных батареях. Пассажировместимость автобуса – 40 человек, в том числе 22 места для сидения. Автобус сможет развивать скорость до 100 км/ч, его высота составит 2,9 метра, а длина – 11,5 метров. Для эксплуатации рельсовых автобусов планируется построить сеть наземных маршрутов.

Проект создания рельсового автобуса разрабатывается американским стартапом RailBus совместно с RTA. Ожидается, что стоимость производства одного автобуса будет на 20-30% меньше по сравнению с аналогами.

Сам автобус будет изготовлен методом 3D-печати из перерабатываемых материалов. Он будет иметь облегченную и масштабируемую конструкцию, что минимизирует воздействие на окружающую среду и повысит эффективность эксплуатации транспортной инфраструктуры Дубая.

Дубай активно развивает сеть городского железнодорожного транспорта. В декабре прошлого года RTA объявило о заключении контракта на сумму 20,5 млрд дирхамов (5,6 млрд долл.) с консорциумом, который возглавляет турецкая Mera Group. Заказ включает проектирование, строительство и техническое оснащение 30-километровой Голубой линии метрополитена Дубая, а также поставку подвижного состава для нее. Также разрабатывается проект создания новой трамвайной линии длиной 64 км в рамках реализации проекта «Зеленый хребет». На линии будет 25 новых остановок трамвая (вся трамвайная сеть на сегодня – 11 остановок).

*Источник: techzd.ru, 13.02.2025*

### **В Италии списан единственный высокоскоростной грузовой поезд**

Модернизированный электропоезд ETR 500 Mercitalia Fast курсировал между терминалами в Казерте и Болонье с 2018 по 2022 год (рис. 3). Маршрут длиной около 600 км он преодолевал за 3,5 часа с максимальной скоростью 250 км/ч (конструкционная – 300 км/ч). Поезд состоял из 2 головных моторных и 12 промежуточных вагонов, переоборудованных под перевозку малогабаритных грузов. Проект критиковали из-за зависимости от одного клиента – компании Amazon.



*Рис. 3. Электропоезд ETR 500*

С ноября 2022-го состав был в депо в связи с исчерпанием срока службы промежуточных вагонов. Их перевод обратно в пассажирские был признан нецелесообразным.

Грузовой почтовый поезд до 2015 года также курсировал во Франции. В 2020-м такой поезд представила китайская CRRC, однако новостей по этому проекту больше не появлялось. Возможность запуска грузовых высокоскоростных поездов рассматривается в России на поздних этапах развития сети ВСМ.

*Источник: t.me, 12.02.2025*

### **Frecciarossa свяжет Италию, Австрию и Германию**

Итальянский оператор Trenitalia начал модернизацию части своего парка высокоскоростных поездов Frecciarossa ETR1000 для соответствия стандартам эксплуатации Германии (рис. 4). Это необходимо для возможности использования итальянского подвижного состава на территории Австрии и Германии.



*Рис. 4. Высокоскоростной поезд Frecciarossa ETR1000*

Модернизацию пройдут девять поездов. Первый из них уже доставлен на предприятие Alstom в Вадо-Лигуре. Модернизация включает в себя интеграцию национальных систем безопасности и установку токоприемников, совместимых с электрификацией 15 кВ 16,7 Гц в Германии.

Еще один поезд недавно был модернизирован на площадке Firenze Osmannoro. У него заменили одну тележку и привели тормозные системы в соответствие с требованиями к эксплуатации в Германии.

Поезда ETR1000 строятся компанией Hitachi Rail Italy с 2013 года. На сегодняшний день эксплуатируется 49 поездов этой модели. До 2021 года они также собирались на предприятии в Вадо-Лигуре, которое принадлежало Bombardier Transportation. Однако после покупки Alstom выпуск поездов на этом заводе был прекращен.

*Источник: techzd.ru, 17.02.2025*

### **Tobu Railway представила новый электропоезд от Kinki Sharyo для агломерации Токио**

Японский перевозчик показал первый поезд Class 80000 с алюминиевым кузовом (рис. 5). Всего Tobu Railway должен получить 25 таких пятивагонных составов. Их планируется с марта постепенно запускать на линии Tobu Noda с шириной колеи 1067 мм. Новые поезда заменят составы Class 8000, выпущенные в 1963-1983 годах консорциумом японских компаний.



*Рис. 5. Поезд Class 80000*

Максимальная эксплуатационная скорость Class 80000 составляет 120 км/ч при ускорении  $0,62 \text{ м/с}^2$ . Пассажироместимость – 697 человек, включая 239 сидячих мест. Моторными являются два промежуточных вагона.

Подвижной состав оснащен тяговой системой SynTRACS, состоящей из 8 синхронных индукторных двигателей с постоянными магнитами SynRM мощностью 250 кВт каждый и бортовой аккумуляторной системы. Заявляется,

что это позволяет снизить энергопотребление на 40% по сравнению с поездами Class 8000. Также состав оборудован системой мониторинга инфраструктуры и контактной сети.

*Источник: railvolution.net, 12.02.2025 (англ. яз.)*

### **Wabtec снова закрывает исторический завод: теперь в Великобритании**

Американский холдинг планирует до конца года закрыть площадку в Донкастере и уйти с британского рынка техобслуживания, сосредоточившись на выпуске комплектующих. Wabtec сообщила изданию Rail Business UK, что решение принято из-за экономических факторов.

В то же время Wabtec рассматривает перенос мощностей и переустройство штата из 300 человек на другую свою площадку в Британии. В стране Wabtec владеет предприятиями в Килмарноке и вблизи Дерби, а также несколькими сервисными центрами.

Основанный в 1853-м завод в Донкастере был крупным локомотивостроительным предприятием, в том числе выпустившим установившие мировые рекорды скорости паровозы «Летучий Шотландец» и Mallard. Всего на нем было изготовлено и отремонтировано более 12,2 тыс. паровозов. В последнее время он специализировался на ремонте.

Ранее Wabtec закрыла и продала завод Вестингауза в США, с которого во многом начиналась история самой компании.

*Источник: techzd.ru, 12.02.2025*

### **Siemens поставит ÖBB еще 30 поездов Mireo**

Федеральные железные дороги Австрии (ÖBB) заказали компании Siemens Mobility еще 30 электропоездов Mireo для пригородных и региональных сообщений, в том числе 25 трехвагонных и 5 четырехвагонных (рис. 6). Контракт оформлен на основе подписанного в августе 2023 г. рамочного договора, предусматривающего поставку до 540 поездов. В январе 2024 г. ÖBB заказали Siemens Mobility первые 70 поездов, которые приступят к перевозкам пассажиров в конце 2027 г. Поезда, изготовленные по второму контракту, начнут поступать в эксплуатацию в 2029 г.



*Рис. 6. Электропоезд Mireo*

Электропоезда Mireo, максимальная скорость которых достигает 160 км/ч, оснащены оборудованием европейской системы управления движением ETCS. Они будут эксплуатироваться на территории Австрии, Германии и Чехии. Поезда имеют современный дизайн и комфортный интерьер, оборудованы системой кондиционирования воздуха, электророзетками, беспроводным доступом в Интернет, стеллажами для лыж и сноубордов, местами для детских колясок, инвалидных кресел и велосипедов. От поездов Mireo, которые Siemens строит для Германии, поезда этого семейства для ÖBB отличаются увеличенной шириной. Кроме того, они оснащены только тележками традиционного типа, тогда как на поездах для Германии применяются тележки Якобса.

*Источник: zdmira.com, 12.02.2025*

### **Венгрия рассматривает закупку подержанных поездов в Швейцарии**

Венгрия рассматривает возможность закупки бывших в употреблении электропоездов в Швейцарии в рамках реализации своей стратегии по модернизации железных дорог. Об этом заявил министр строительства и транспорта Венгрии Янош Лазар.

Проблема необходимости обновления устаревшего подвижного состава в стране обострилась настолько, что железнодорожный транспорт не в состоянии обеспечить бесперебойное сообщение. Его пунктуальность, по словам министра, составляет 75%, тогда как в Швейцарии 90-100%.

«В то время как мы эксплуатируем поезда, которым 40-50 лет, швейцарцы заменяют свой подвижной состав через 10 лет», – подчеркнул министр.

Возможность приобретения подвижного состава в Швейцарии открывается в следующем году, когда SBB начнет вводить в эксплуатацию

последнее поколение поездов Stadler Flirt и избавляться от устаревших моделей. По оценке венгерской деловой газеты Világgazdaság, Венгрия может рассчитывать на получение следующих лотов:

- 60 двухэтажных поездов Bombardier TWINDEXX;
- 113 поездов Stadler Kiss;
- 60 поездов Siemens Desiro;
- 110 поездов Stadler GTW;
- Более 200 единиц Stadler Flirt.

На прошлой неделе стало известно о планах государственного оператора Венгрии MÁV закупить 285 пассажирских вагонов. Ранее в январе венгерский минтранс обнародовал план развития железнодорожного сообщения в стране. Он включает модернизацию и возвращение в эксплуатацию к лету этого года 100 находящихся на хранении пассажирских вагонов, лизинг 40 локомотивов в текущем году и неназванного количества в 2026 году. Сейчас из 200 электровозов в эксплуатации 150 были произведены 40-60 лет назад. 100 из них планируется заменить к лету 2026 года.

*Источник: techzd.ru, 18.02.2025*

### **Двухэтажный поезд KISS для ÖBB тестируют в климатической камере**

Первый двухэтажный электропоезд категории Cityjet, построенный компанией Stadler на основе технологической платформы KISS и переданный Федеральным железным дорогам Австрии (ÖBB), тестируется в климатической камере испытательного центра Rail Tec Arsenal в Вене при температуре от –25 до +40 °С и ветровых нагрузках со скоростью до 160 км/ч. Тестирование является частью процедуры получения допуска к эксплуатации на сети ÖBB.

Двухэтажный электропоезд семейства KISS для ÖBB демонстрировался на выставке InnoTrans в сентябре 2024 г. в Берлине, а в ноябре того же года был представлен в Австрии. Он приступит к перевозкам на пригородных линиях австрийской столицы в 2026 г.

Всего ÖBB заказали у компании Stadler 109 четырех- и шестивагонных двухэтажных электропоездов на сумму около 1,5 млрд евро.

*Источник: zdmira.com, 13.02.2025*

## Greenbrier Europe завершает сертификацию новой модели полувагона

Европейское подразделение американского вагоностроителя завершило приемку для окончания сертификации на своем заводе в хорватской Северине. Перед этим новый подвижной состав успешно прошел испытания на экспериментальном кольце VUZ в чешском Велиме.

Четырехосный глухонный полувагон модели Eamnos «Light Version» типа E06B предназначен для перевозки сыпучих грузов (рис. 7). Кузов нового подвижного состава выполнен из высокопрочной стали, что повышает прочность даже при воздействии самых сильных ударов во время погрузки или разгрузки. С обеих сторон кузова расположены люки для доступа в вагон с целью его очистки от остатков груза.



Рис. 7. Полувагон модели Eamnos «Light Version» типа E06B

Полувагон укомплектован двухосными тележками с нагрузкой на ось 22,5 тс. Его грузоподъемность составляет 72 т, объем кузова – 57 м<sup>3</sup>, масса тары – 18 т, площадь пола – 26,2 м<sup>2</sup>. Длина по буферам составляет 11,3 м.

*Источник: t.me, 14.02.2025*

## Alstom поможет британскому оператору GTR возобновить эксплуатацию поездов серии 379

Компания Alstom заключила дополнительный контракт стоимостью 24,5 млн ф. ст. (примерно 30 млн евро) с пассажирским оператором Govia Thameslink Railway (GTR) на оказание помощи при возобновлении эксплуатации 30 поездов серии 379 семейства Electrostar (рис. 8). В октябре 2022 г. Alstom и GTR подписали контракт о технической поддержке и снабжении запасными частями поездов Electrostar серий 377 и 387.



*Рис. 8. Поезд серии 379 семейства Electrostar*

Поезда серии 379 построены в 2010-2011 гг. компанией Bombardier Transportation, которая в начале 2021 г. вошла в состав Alstom. Ранее их арендовал у лизинговой компании Akiem и эксплуатировал оператор Greater Anglia. В марте 2024 г. поезда приобрела лизинговая компания Porterbrook, которая передала их в аренду GTR. Контракт с Alstom позволит вновь ввести поезда в эксплуатацию для обслуживания сообщений между лондонским вокзалом Кингс-Кросс и городами Кембридж, Питерборо и Кингс-Линн. Первые два сцепленных четырехвагонных поезда серии 379 с 10 февраля 2025 г. курсируют между Лондоном и Летчурт-Гарден-Сити направления на Питерборо.

При эксплуатации поездов впервые в практике оператора GTR предполагается использовать облачную платформу HealthHub компании Alstom, предназначенную для сбора и анализа информации о состоянии поезда. Каждые 30 с будут поступать данные по более чем 200 параметрам – от текущего значения скорости до температуры воздуха в вагонах, а также GPS-координаты местоположения поезда. Это позволит в реальном времени контролировать необходимые параметры и оповещать персонал при выявлении отклонений показателей от нормальных значений для предотвращения возможных неисправностей.

К обслуживанию поездов будут привлечены существующие технические центры компании Alstom, в том числе центр компетенции по ремонту тележек и тяговых двигателей в Кру. Это предприятие занимается также ремонтом устройств отопления, вентиляции и кондиционирования воздуха поездов, эксплуатируемых GTR.

*Источник: zdmira.com, 17.02.2025*

## **Аkiem начинает выпуск локомотивов Dragon-2 в Центральной Европе**

Компания Аkiem, занимающаяся лизингом локомотивов и пассажирских поездов, начала развертывание локомотивов Dragon-2 для улучшения железнодорожных перевозок в Центральной Европе (рис. 9). Компания поставляет локомотивы в соответствии с контрактом, заключенным в ноябре 2023 г. с польским производителем подвижного состава Newag.



*Рис. 9. Локомотив Dragon-2, представленный на заводе Newag в Новы-Сонче, Польша*

В рамках сотрудничества планируется поставка в регион 30 новейших шестиосных электровозов Dragon-2, оснащенных как мультисистемными двигателями, так и двигателями постоянного тока, включая модуль «последней мили».

Кроме того, соглашение предусматривает возможность приобретения дополнительных 50 локомотивов. Первый локомотив Dragon-2 в настоящее время демонстрируется на заводе Newag в Новы-Сонче, Польша.

Партнерство знаменует собой шаг в продвижении европейского железнодорожного транспорта и поддержке перехода к более устойчивым способам грузовых и пассажирских перевозок.

Аkiem располагает парком из 750 локомотивов и 16 пассажирскими поездами, предоставляя комплексные услуги железнодорожным операторам, производителям и местным властям в 22 европейских странах.

Более 400 сотрудников компании работают в различных странах, включая Францию, Германию, Польшу, Швецию, Италию, Венгрию и Великобританию.

*Источник: railway-technology.com, 14.02.2025 (англ. яз.)*

## **Первый модернизированный поезд Coradia Duplex X40 вернулся в эксплуатацию**

Трехвагонные двухэтажные электропоезда Coradia Duplex X40, рассчитанные на скорость движения 200 км/ч, были построены компанией Alstom для шведского национального пассажирского оператора SJ в 2004-2008 гг. В апреле 2023 г. SJ заключил с VR FleetCare, дочерней

компанией по обслуживанию подвижного состава финского национального оператора VR Group, контракт на модернизацию 27 трехвагонных поездов Х40 (рис. 10). В феврале 2025 г. первый из обновленных электропоездов приступил к перевозкам.



*Рис. 10. Поезд Х40*

В течение ближайших 2 лет в эксплуатацию будет возвращаться примерно один отремонтированный поезд в месяц. Работы стоимостью более 35 млн евро, направленные на продление срока службы поездов на 15 лет и повышение уровня комфорта для пассажиров, в полном объеме завершатся в 2027 г.

Контракт с VR FleetCare предусматривает выполнение наружной окраски вагонов, замену кресел и системы освещения в салонах, установку откидных столиков для размещения ноутбуков и дополнительных розеток для подзарядки мобильных устройств, а также ремонт туалетов. В вагонах появится больше места для перевозки велосипедов, к услугам пассажиров – увеличенное пространство для ног. Установка радиопрозрачных стеклопакетов обеспечит стабильную сотовую связь. Проведенные работы должны упростить обслуживающему персоналу SJ процесс уборки в салонах, поскольку новые сиденья в случае необходимости можно будет снять для замены или очистки.

Первый модернизированный поезд курсирует между Вестеросом и Стокгольмом. Остальные поезда Х40 будут обслуживать маршруты Линчёпинг – Стокгольм – Евле – Юсдаль и Стокгольм – Вестерос – Эребру – Гётеборг.

*Источник: zdmira.com, 18.02.2025*

## Поставка первого поезда Stadler в Норвегию задерживается

Норвежская компания по лизингу подвижного состава Norske Tog объявила, что первый поезд дальнего следования от Stadler не будет введен в эксплуатацию в 2027 г., как планировалось. Срок перенесен на 2028 г.

Задержка связана с разливом реки Рона в компании Constellium в Швейцарии, которая является субподрядчиком компании Stadler, занимающейся обучением персонала. Constellium разрабатывает и производит алюминиевые изделия и решения. В июле 2024 г. компания объявила, что её предприятия в Сьерре и Чипписе в Швейцарии пострадали в результате чрезвычайного наводнения на реке Рона, в результате чего все операции были приостановлены.

Кроме того, задержка связана с определенными проблемами, связанными с проектированием новых поездов. «Stadler и Constellium делают все возможное, чтобы компенсировать задержки, вызванные ущербом от наводнения», – говорится в сообщении Norske Tog.

Компания Stadler использует несколько субподрядчиков для производства поездов, в том числе компанию Constellium, поставляющую алюминиевые профили для кузовов вагонов. Летом на их заводе в Сьерре произошло крупное наводнение. Алюминиевые профили, которые производились и хранились на заводе в Сьерре, были повреждены грязью и водой, в результате чего они пришли в негодность и потребовалось изготовить новые. В настоящее время производство алюминиевых профилей перенесено на другой завод.

В марте Stadler и Norske Tog подписали контракт со швейцарским производителем поездов Stadler на поставку 17 восьмивагонных поездов Flirt Nordic Express для замены старого подвижного состава, эксплуатируемого на линии Берген. Контракт также предусматривает поставку до 100 новых поездов.

Годичная задержка поставки первого поезда дальнего следования не должна повлиять на своевременную поставку всего парка из 17 поездов, как указано в контракте, подписанном со Stadler.

*Источник: railwaypro.com, 18.02.2025 (англ. яз.)*

## БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

### «Барьер» остановил нарушителей

На Московской дороге подвели итоги реализации пилотного проекта, в ходе которого на двух станциях были установлены конструкции, перекрывающие доступ пешеходов в зону движения поездов. Решено тиражировать этот опыт на другие станции магистрали.

Об итогах эксперимента рассказал начальник службы охраны труда и промышленной безопасности Московской дирекции инфраструктуры Дмитрий Щедрин в ходе совещания по профилактике непроизводственного травматизма.

Пилотный проект реализовали на станциях Отрадное белорусского направления МЖД и Сергиев Посад – ярославского направления. Здесь нарушения гражданами правил безопасного нахождения на железнодорожной инфраструктуре носили массовый характер. Местные жители привыкли ходить к платформам прямо по путям. Порой это приводило к трагедии.

В ноябре 2023 года железнодорожники установили на так называемых народных тропах экспериментальные конструкции «Барьер» (рис. 11). Это панель с покрытием из конусов. Её закрепляют на обочине земляного полотна, балластной призме и в межрельсовом пространстве. Диаметр конусов и частота их расположения рассчитаны так, что поставить ногу на панель невозможно. При этом конструкция безопасна для пешехода.



Рис. 11. Экспериментальные конструкции «Барьер»

«Барьер» оказался непреодолим: многие нарушители отступили. С 23 ноября 2023 года по 31 декабря 2024-го на обеих станциях не произошло ни одного несчастного случая, а число нарушителей, пересекающих железную дорогу в неустановленных местах, снизилось более чем на половину.

«На Московской дороге самый большой пассажиропоток в стране. Тысячи людей утром и вечером идут на станции, чтобы добраться до работы или домой. Многие пытаются сократить путь. Поэтому мы внимательно следим за новыми разработками, связанными с повышением уровня безопасности на инфраструктуре, и применяем наиболее эффективные решения», – отметил Дмитрий Щедрин.

Опыт применения «Барьера» решено распространить ещё на 10 станций МЖД, где люди часто нарушают правила безопасного пребывания на железнодорожной инфраструктуре.

*Источник: gudok.ru, 12.02.2025*

### **Межвузовская команда студентов разработала экономичного робота-дефектоскописта**

Команда студентов РУТ (МИИТ), МАИ и ВолГТУ разработала робота-дефектоскописта для железных дорог. Разработка призвана сократить затраты и время на обследование и обеспечить измерения в местах, труднодоступных для обслуживающего персонала. Робот прошел пилотные испытания на Приволжской детской железной дороге.

Робот для дистанционного исследования маршрута позволит осуществлять исследовательский процесс непрерывно и в оперативном режиме. Размер комплекса способствует использованию робота для исследования геометрии пути как над землей, так и под ней.

Функционал беспилотника включает в себя управление роботом и сохранение данных с помощью приложения, экстренную отправку GPS-данных при критических отклонениях от нормы, дистанционный онлайн-контроль состояния верхнего строения пути, оценку окружающей обстановки вокруг комплекса, проведение измерений в динамике, минимум времени простоя перегона и модульное решение.

Команда проекта разработала стратегию для его коммерциализации, согласно которой объём мирового рынка оборудования для инспекции железнодорожных путей оценен в 1,2 млрд долларов. Команда намерена достичь стоимости серийного образца в 2-3 раза ниже, чем у конкурентов.

В ближайшее время разработчики планируют провести заводские испытания опытно-промышленного образца и пройти пилотирование с шириной колеи 1520 мм, сделать расчет экономических и социальных эффектов и подготовить заявку на патент.

*Источник: techzd.ru, 12.02.2025*

### **Скоростной поезд ICE столкнулся с грузовиком**

11 февраля вечером на окраине Гамбурга (Германия) скоростной поезд ICE столкнулся с грузовиком, перевозившим рельсы. В результате аварии погиб 55-летний пассажир, ещё 25 человек получили ранения, шесть из них – тяжёлые, сообщили в полиции.

В момент столкновения на борту поезда находился 291 человек. По данным немецкого агентства dpa, поезд врезался в грузовик на железнодорожном переезде, в части вагонов разбились окна.

Пассажиров, не получивших травм, эвакуировали и отправили автобусами на ближайшую станцию.

*Источник: life.ru, 13.02.2025*

### **Пятнадцать человек погибли в давке на вокзале Нью-Дели**

Более десятка человек, в том числе женщины и дети, стали жертвами давки на железнодорожной платформе на вокзале Нью-Дели.

Как поясняется, на железнодорожной платформе скопилось большое количество пассажирами из-за задержки поездов. Когда наконец прибыл первый из этих железнодорожных составов, толпа ринулась на посадку.

«Погибли 15 человек, ранены не менее 10. Полиция начала расследование произошедшего», – сообщает ТАСС со ссылкой на информацию местных правоохранителей.

Премьер-министр Индии Нарендра Моди выразил свои соболезнования семьям и близким погибших.

*Источник: vesti.ru, 16.02.2025*

### **Университет Нью-Мексико возглавляет исследования по повышению безопасности на малых железных дорогах**

Инженерная школа Университета Нью-Мексико (UNM) в США объявила об исследовании, направленном на повышение безопасности и технического обслуживания на небольших железных дорогах.

Предстоящий проект Rail Center for Research по совершенствованию перевозок на коротких линиях (CREST), финансируемый за счет гранта программы консолидированной железнодорожной инфраструктуры и повышения безопасности (CRISI) в размере 6,8 млн долларов, планируется

запустить осенью этого года в рамках десяти совместных исследовательских инициатив с участием университетов и железных дорог.

Среди участников такие учебные заведения, как Пенсильванский государственный университет, Канзасский государственный университет, Техасский университет, Обернский университет, Университет Южной Каролины и UNM.

Основное внимание уделяется оказанию помощи небольшим железнодорожным компаниям, которые работают как малые предприятия, используя недорогие датчики, дополненную реальность (AR) и искусственный интеллект (AI) для определения областей, где требуется техобслуживание.

Фернандо Мореу, доцент UNM, возглавит работу Лаборатории интеллектуального управления инфраструктурой (SMILab).

Ф. Мореу, обладающий более чем десятилетним опытом работы в области инфраструктуры железнодорожных мостов, подчеркивает важность раннего обнаружения износа путей для снижения затрат и повышения безопасности. По его словам, железные дороги I класса уже используют искусственный интеллект, но у них гораздо больше ресурсов, чем у коротких линий, поэтому мы хотим сделать ИИ доступным и для них.

В рамках проекта UNM исследуется использование недорогих беспроводных интеллектуальных датчиков (LEWIS) и нейроморфных камер для оптимизации технического обслуживания небольших железнодорожных компаний.

Датчики LEWIS, стоимость которых составляет около 50 долларов, могут быть установлены на поездах для мониторинга вибраций и подачи сигналов на участки для проверки.

Нейроморфные камеры, хотя и стоят дороже – примерно 7 тыс. долларов, обладают расширенными возможностями и потенциалом для интеграции искусственного интеллекта.

Эти камеры могут предоставлять подробные визуальные данные о состоянии пути, которые в сочетании с искусственным интеллектом позволяют прогнозировать необходимость ремонта, тем самым предотвращая потенциально опасные ситуации в будущем. Сотрудники лаборатории Ф. Мореу исследуют, как искусственный интеллект и дополненная реальность могут помочь проводить более последовательную и точную оценку состояния пути.

*Источник: railway-technology.com, 17.02.2025 (англ. яз.)*

## **Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов**

### **Повышение целостности рельсов: расширение библиотеки дефектов рельсов в Центре транспортных технологий в Пуэбло (США)**

Повышение целостности рельсов за счет усовершенствованных методов контроля рельсов продолжает оставаться важным элементом безопасности железных дорог. В статье рассматривается проект развития библиотеки дефектов рельсов RF-LOAD (Rail Flaw Library of Associated Defects) в Центре транспортных технологий (ТТС) в Пуэбло, штат Колорадо, реализуемый при поддержке Федерального управления железных дорог (FRA). Цель RF-LOAD – дать возможность академическим исследователям и инженерам-технологам разрабатывать новые методы обнаружения и исследования дефектов рельсов и сварных швов, в конечном итоге повышая целостность рельсов и связанную с этим безопасность и надежность железных дорог. Эта библиотека необходима для разработки и совершенствования методов неразрушающего контроля (NDE), в частности ультразвукового контроля (UT) и дефектоскопии методом фазированных решеток (PAUT). Проект RF-LOAD стартовал в 2017 г.

*Источник: Railway Track & Structures. – 2024. – № 9. – P. 4-7 (англ. яз.)*

## **ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА**

### **Цифровая культура сотрудников компании**

На прошлой неделе в Москве состоялся форум цифровой трансформации. Он проходил в рамках Недели российского бизнеса – ключевого мероприятия Российского союза промышленников и предпринимателей, где формируются и обсуждаются предложения по актуальным направлениям взаимодействия государства и бизнеса.

Одной из главных тем форума стало развитие кадрового потенциала IT-отрасли. В этом плане оказался показательным пример ОАО «РЖД». Холдинг уделяет пристальное внимание вопросам работы с персоналом, в том числе в части реализации Стратегии цифровой трансформации.

Как отметил заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Евгений Чаркин, с увеличением количества автоматизированных систем и цифровой зрелости компании растёт спрос на IT-специалистов.

«Нам важно, чтобы молодые люди и более зрелые специалисты помимо цифровых технологий понимали ещё и базовые процессы железнодорожного

транспорта. К сожалению, нет времени объяснять разработчикам, как работает железная дорога. Поэтому здесь важно выстраивать совместную системную работу с вузами», – подчеркнул он.

ОАО «РЖД» сотрудничает не только с технологическими вузами, среди которых, например, МГТУ им. Н.Э. Баумана, но и задействует отраслевой образовательный кластер, в том числе филиал Отраслевого центра разработки и внедрения информационных систем на федеральной территории «Сириус».

«Именно в «Сириусе» проходит наша масштабная программа переобучения специалистов с западных технологий на отечественные, которые мы внедряем, – рассказал Евгений Чаркин. – Уже порядка 800 наших программистов мы переучили на целевые российские технологии».

Однако не только это позволяет ОАО «РЖД» быть технологическим лидером в транспортной отрасли. Проводится большая работа по совершенствованию цифровой культуры железнодорожников. Например, ежегодно порядка 75 тыс. сотрудников компании проходят курсы, связанные с повышением соответствующих компетенций. Кроме того, с 2020 года больше 1 тыс. железнодорожников прошли обучение по программе «Лидеры цифровой трансформации» и внедряют цифровую культуру на всех уровнях системы управления российскими железными дорогами.

*Источник: gudok.ru, 17.02.2025*

### **Сотрудников ОАО «РЖД» одели в экзоскелеты**

В ОАО «РЖД» сотрудники путевых машинных станций, которые занимаются подготовкой рельсов, начали носить экзоскелеты для облегчения работ.

Специальные костюмы будут носить работники, которые занимаются резкой и сверлением рельсов, а также другими работами, которые требуют больших физических усилий. Во время подъема груза экзоскелет принимает на себя около трети нагрузки. Так, при переносе груза весом до 50 кг на 10 метров костюм не просто защитит позвоночник от компрессии, но и на 90% разгрузит мышцы спины, а при подъеме с пола предмета весом до 50 кг на уровень пояса уменьшит нагрузку вдвое. В ОАО «РЖД» рассчитывают, что экзоскелеты помогут уменьшить уровень производственных травм и повысят эффективность сотрудников.

*Источник: gazeta.ru, 17.02.2025*

## **«ТрансТелеКом» подключил к интернету технические библиотеки Забайкальской железной дороги**

Компания «ТрансТелеКом» завершила работу над проектом по улучшению доступа к информации и образовательным ресурсам для посетителей технических библиотек Забайкальской железной дороги. В рамках проекта сотрудники макрорегиона Сибирь компании «ТрансТелеКом» обеспечили услугой 20 библиотек, расположенных в различных населенных пунктах, в том числе удаленных, по всему Забайкальскому краю и Амурской области. Об этом сообщили представители компании «ТрансТелеКом».

Теперь читатели могут пользоваться интернетом при посещении библиотеки, что делает образовательную среду более доступной. Подключение к сети осуществляется с обязательной авторизацией, что соответствует современным требованиям законодательства и обеспечивает безопасность пользователей.

«Срок реализации проекта по подключению двадцати библиотек Забайкальской железной дороги был очень сжатый. Это стало некоторым вызовом для нас, учитывая географию сибирских регионов, температурный режим, удаленность населенных пунктов. Работы выполнены в полном объеме, с соблюдением всех требований и пожеланий наших заказчиков», – сказала Ольга Левус, директор макрорегиона Сибирь компании «ТрансТелеКом».

Основными приоритетными направлениями деятельности технических библиотек Забайкальского центра научно-технической информации и библиотек являются обеспечение информационно-аналитического и справочно-библиографического обслуживания работников железнодорожной отрасли, содействие повышению их квалификационного уровня и информационной культуры. Центр информирует о результатах научных исследований и разработок, о решениях актуальных научно-технических, экономических, производственных и социальных проблем отрасли, обобщая передовой отечественный и зарубежный опыт работы железнодорожного транспорта. Новые технические возможности дорожных библиотек полигона Забайкальской железной дороги расширяют потенциал для ее посетителей и сотрудников.

*Источник: cnews.ru, 17.02.2025*

## **Омский форум «Труд крут» посетило рекордное количество молодежи**

Рекордное количество молодежи – более 4 тыс. человек – приняло участие в профориентационном форуме «Труд крут» в Омске. Об этом сообщил

заместитель председателя правления Российских студенческих отрядов (РСО) Алексей Потейко.

По его словам, главная задача форума – продемонстрировать те возможности, которые предоставляют молодежи студенческие отряды. Для этого были организованы выставочные площадки и интерактивные зоны. Участники движения проводили презентации в современном формате, были созданы площадки студотрядов по разным направлениям.

Деловая программа форума включила круглые столы «Траектория профессионального развития в АО «РЖД-медицина», «Обеспечение детских оздоровительных лагерей персоналом в период летней оздоровительной кампании», обсуждение трудовых отрядов подростков. Участников также научили вести переговоры, как выходить из конфликтов, создавать идеальный график и другим полезным навыкам.

Всероссийский карьерный форум «Труд крут» проводится в День российских студенческих отрядов, 17 февраля. Участниками карьерного форума по всей России станут более 70 тыс. молодых людей. Одной из ключевых площадок Всероссийского форума стал форум в Омске, который в этом году с Пермью является молодежными столицами России. Форум реализуется в рамках национального проекта «Молодежь и дети».

*Источник: tass.ru, 17.02.2025*

## **ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

### **На итоговом заседании правления РЖД сегодня подвели итоги работы за 2019-2024 годы в области цифровизации**

Вот некоторые результаты. За шесть лет компании удалось:

- с 30 до 76 увеличить число цифровых сервисов на Сервисном портале работника РЖД;
- с 58% до 79,1% увеличить долю услуг, доступных пассажирам в электронном виде;
- с 55,2% до 72,4% увеличить долю электронных услуг для грузоотправителей;
- с 2,76 до 4,05 баллов повысить цифровую зрелость холдинга.

Заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Евгений Чаркин:

«Нам есть, чем гордиться в части цифровой трансформации, но останавливаться нельзя. Впереди мы видим еще более сложные и амбициозные

задачи. Чтобы сохранить лидерские позиции, в ближайшие 6 лет мы должны вывести компанию на новый уровень организации процессов, экосистемное взаимодействие с партнерами, широкое применение искусственного интеллекта и других передовых технологий».

В 2024 году 237 ИТ-систем РЖД зарегистрированы в реестре российского ПО.

Еще 14 ИТ-систем внесены в Единый реестр отечественного ПО с начала 2025 года. Об этом на итоговом заседании правления сообщил замглавы РЖД Евгений Чаркин.

По итогам прошлого года:

- предложили пассажирам 8 новых цифровых сервисов, включая лист ожидания, пересадку внутри поезда, навигацию по вокзалам;
- 56% запросов пользователей информационных систем обрабатывали с помощью ИИ (чат-ботов) и программных роботов;
- на электронной площадке «Оператор товарных поставок» оформили в цифровом виде перевозку 2 млн тонн нефтепродуктов – почти в 3 раза больше, чем в 2023 году;
- через электронную торговую площадку «Грузовые перевозки» реализовали 361 тыс. отправок грузов (рост в 2 раза к 2023 году);
- отразили более 2,7 млн внешних компьютерных атак на нашу информационную инфраструктуру.

Мы продолжаем работу над созданием национальной системы управления ресурсами. Уже ввели в постоянную эксплуатацию 9 подсистем управления трудовыми и финансовыми ресурсами, более 220 тыс. пользователей в холдинге работают с импортозамещёнными модулями, – рассказал Евгений Чаркин.

*Источник: t.me, 13.02.2025*

### **Дивизион ЖАТ ГК Нацпроектстрой перевел на цифровое управление 100 станций в 2024 году**

В 2024 году специалисты Дивизиона ЖАТ ГК Нацпроектстрой перевели на цифровое управление 100 станций и 1845 находящихся на них стрелок. Более половины станций – объекты Восточного полигона. Об этом рассказал управляющий директор дивизиона Константин Хромушкин на итоговом совещании разработчиков и руководителей служб автоматики и телемеханики дирекции инфраструктуры РЖД.



Рис. 12. Цифровые итоги 2024 года

Показатели по сравнению с 2023 годом выросли на 20,5% по станциям и на 23,2% по стрелкам.

На сети РЖД было оборудовано 78 станций (1268 стрелок), из которых 64 – на Восточном полигоне, еще восемь станций (232 стрелки) оборудовано на объектах промышленного транспорта, в числе которых сети ОНПЗ, ПАО «ТООАЗ», ООО «Новосибирский транспортный терминал», ООО «ЕвроХим-ВолгаКалий», ООО «Иркутская нефтяная компания». Технология внедрена на шести станциях (37 стрелок) метрополитена, а также на восьми станциях (308 стрелок) в других странах, в том числе, в Монголии.

В 2024 году Дивизион «Железные дороги» оснастил российской автоматикой ст. Цайдам на Трансмонгольской магистрали. В развитии транспортной сети Монголии компании холдинга участвуют более 10 лет. В числе ключевых проектов – внедрение интервального регулирования движения по радиоканалу и цифровой радиосвязи на участке магистрали длиной 1111 км.

Источник: gov.cnews.ru, 13.02.2025

### **DB заключает новые долгосрочные контракты на поставку цифровых технологий управления и безопасности**

Deutsche Bahn (DB) подписал долгосрочный контракт с четырьмя компаниями железнодорожной отрасли на поставку и установку цифровых технологий управления и безопасности.

Рамочное соглашение стоимостью 6,3 миллиарда евро включает в себя технологию цифровой блокировки (DSTW), Европейскую систему управления движением поездов (ETCS), а также интегрированные системы управления и эксплуатации.

В контракте участвуют MerMecDeutschland, Hitachi Rail GTS Deutschland, Alstom и Siemens Mobility в партнерстве с Leonhard Weiss. Согласно договору, DB обязуется закупить 15,5 тыс. блоков управления к концу 2028 года, а реализация продлится до 2032 года. Первые заказы на сумму в несколько миллионов евро ожидаются весной 2025 года.

Рамочный договор устанавливает заранее определенные объемы закупок, что позволяет поставщикам планировать инвестиции, наращивать потенциал и внедрять стандартизированные платформенные решения. DB берет на себя обязательства по фиксированному количеству заказов по отзыву в течение всего срока действия контракта, а поставщики обязаны поддерживать ресурсы и внедрять стандартизированные технические интерфейсы.

Модель закупок направлена на сокращение сроков реализации проектов. Ранее процесс ввода в эксплуатацию, планирования и установки технологий контроля и безопасности обычно занимал около восьми лет. Ожидается, что новый подход позволит сократить этот срок.

Часть контракта Alstom включает в себя не менее 1890 блоков управления, а стоимость заказа превышает 600 миллионов евро. Компания интегрирует цифровые блокировки и технологии управления в соответствии со стандартами ETCS. Заказы будут размещаться в несколько этапов в период с 2025 по 2028 год, а завершение работ запланировано на 2032 год.

Участие Hitachi Rail в рамочном соглашении охватывает цифровые системы блокировки, сигнализацию ETCS, а также интегрированную систему управления и эксплуатации. Как держатель контракта, компания будет иметь право на участие в будущих проектах цифровых железных дорог в Германии.

Siemens Mobility, работающая с Леонхардом Вайсом, и MerMec Deutschland также будут поставлять и устанавливать технологии управления и безопасности в рамках рамочной программы.

Соглашение призвано упорядочить процессы закупок и реализации, заменив прежнюю систему многочисленных индивидуальных контрактов по отдельным проектам. Эта модель может быть применена и в других областях в рамках усилий DB по модернизации инфраструктуры.

*Источник: ru.railmarket.com, 14.02.2025 (англ. яз.)*

## **Функции «умного» поезда позволят модернизировать 600 вагонов Mercitalia к 2027 году**

Компания Mercitalia Intermodal подписала соглашение с австрийской технологической компанией PJM. В рамках проекта около 600 интермодальных вагонов будут оснащены функциями цифрового поезда. Реализация проекта запланирована на период с 2025 по 2027 год. Система WaggonTracker компании PJM будет интегрирована в рамках планового технического обслуживания.

Система WaggonTracker обеспечивает мониторинг ключевых компонентов поезда в режиме реального времени. К ним относятся скорость, направление движения, геозона и работа колесных пар. Безопасность движения также будет повышена благодаря таким передовым функциям, как контроль тормозов и шкворней, а также интеллектуальная система обнаружения схода с рельсов (IDDS). Система местной радиосвязи обеспечит безопасную связь между вагонами и локомотивом в режиме реального времени. Система также полностью совместима с будущей технологией цифровой автоматической сцепки (DAC).

Благодаря цифровизации своего парка Mercitalia Intermodal стремится повысить эффективность подготовки поездов, оптимизировать техническое обслуживание с помощью предиктивных стратегий и повысить надежность, сократив расходы на непредвиденный ремонт.

«Железнодорожные логистические компании сталкиваются с чрезвычайно сложной экономической ситуацией. Цифровые и автоматизированные грузовые поезда обеспечивают необходимую эффективность, рентабельность, доступность и предсказуемость. Благодаря интеллектуальным функциям поездаводители вагонов уже сегодня получают многочисленные преимущества, а также идеально подготовлены к будущим технологиям, таким как цифровая автоматическая сцепка», – говорит Гюнтер Петшниц, генеральный директор компании PJ Monitoring.

Mercitalia Intermodal – крупнейший итальянский интермодальный оператор. Он управляет сетью, соединяющей более 150 портов и терминалов по всей Европе. Инвестиции компании в интеллектуальные железнодорожные технологии соответствуют ее цели – повысить конкурентоспособность и устойчивость железнодорожных перевозок.

*Источник: ru.railmarket.com, 18.02.2025 (англ. яз.)*

## **AtkinsRéalis возглавит программу Network Rail по цифровизации недвижимости**

Британский распорядитель инфраструктуры Network Rail выбрал компанию AtkinsRéalis в качестве главной в своей амбициозной Программе по цифровизации недвижимости (Property Digital Programme), курирующей цифровые системы, которые поддерживают один из крупнейших и наиболее разнообразных портфелей недвижимости в Великобритании.

В качестве системного интегратора в течение следующих трех лет AtkinsRéalis будет управлять и совершенствовать цифровую инфраструктуру подразделения недвижимости Network Rail, охватывающую такие области, как управление арендой, анализ данных, торговые точки и управление цифровыми активами. Портфель объектов недвижимости, которым управляет Network Rail, включает 600 тыс. квадратных футов торговых площадей, охватывающих 19 крупных станций и 39 тыс. объектов недвижимости, с 78 тыс. арендуемых площадей и 9 тыс. арендаторов.

В рамках программы AtkinsRéalis представит набор передовых цифровых решений, включая цифровой центр недвижимости, который будет обеспечивать комплексное управление всем портфолио. Ключевым элементом программы является модернизация системы учета посещаемости розничных клиентов и тепловых карт, которая позволяет получить ценную информацию о характере использования станций для 700 млн пассажиров, пользующихся станциями Network Rail ежегодно. Проект также включает в себя закупку и управление необходимыми ИТ-системами для улучшения работы с недвижимостью Network Rail.

Опираясь на обширный опыт в области управления активами и цифровых систем, включая работу с критически важной инфраструктурой, такой как аэропорт Хитроу, AtkinsRéalis привнесет масштабируемые инновации в недвижимость Network Rail. Это первое участие AtkinsRéalis в управлении цифровыми системами для портфеля недвижимости такого размаха.

Программа по цифровизации недвижимости является частью более широкого видения Network Rail по созданию «Станций назначения» («Destination Stations»), включающего операционные, технологические, финансовые и технологические усовершенствования для увеличения доходов при соблюдении самых высоких стандартов безопасности.

*Источник: railwaypro.com, 18.02.2025 (англ. яз.)*

## РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ

### **Железная дорога Sierra Northern Railway приобретает активы RailPower для расширения производства водородных локомотивов**

Ожидается, что приобретение позволит объединить технологию гибридных локомотивов RailPower с разработками SNR в области локомотивов на водороде.

Компания Sierra Northern Railway (SNR), подразделение Sierra Railroad Company, приобрела активы компании RailPower LLC.

Компания RailPower выпустила около 190 локомотивов, включая гибридные коммутаторы GG20B, локомотивы с генераторной установкой RP20BD и другие модели, такие как GG10B, GK10B, RP14BD и RP20SD. Эти локомотивы использовались на промышленных коммутаторах, коротких железных дорогах и в портовых операциях по всей Северной Америке.

Компания SNR, владеющая крупнейшим парком локомотивов RailPower в США, планирует использовать платформу RailPower для реализации своих проектов по производству водородных локомотивов, первоначально сосредоточившись на коротких железных дорогах Калифорнии.

Программа водородных локомотивов SNR была поддержана Калифорнийской энергетической комиссией (CEC) и Транспортным агентством штата Калифорния (CalSTA), которые внесли свой вклад в разработку прототипов локомотивов. В настоящее время компания осуществляет грузовые перевозки на примерно 75 милях путей в Северной Калифорнии и 30 милях в Южной Калифорнии, соединяясь с железными дорогами BNSF Railway и Union Pacific Railroad.

*Источник: ru.railmarket.com, 13.02.2025 (англ. яз.)*