



Центр научно-технической информации и библиотек  
– филиал ОАО «РЖД»

## Дифференцированное Обеспечение Руководства

---

109/2022

### Китайская CRRC готовится к первой экспортной поставке высокоскоростных поездов в Индонезию

В китайском городе Циндао (провинция Шаньдун), где расположено предприятие корпорации CRRC, продемонстрированы высокоскоростные поезда KCIC400AF и испытательный поезд KCIC400AF-CIT входящие в заказ предназначенный для индонезийской высокоскоростной линии Джакарта – Бандунг протяженностью 142 км, которая стала первой зарубежной ВСМ, построенной по китайским стандартам в рамках инициативы Belt and Road (Один пояс – один путь). Контракт на поставку 11 восьмивагонных высокоскоростных поездов стоимостью 364,5 млн долл. был заключен с CRRC еще в апреле 2017 года. Изначально предполагалось, что линия Джакарта – Бандунг будет запущена в 2019 году. Однако позднее ее открытие было отложено. Задержка была связана со спорами по покупке земли, а также с экологическими вопросами. Соответствующий парк высокоскоростных поездов и состав из испытательных вагонов отправлен в Индонезию в период с августа по сентябрь 2022 года. Завершить проект планируют в 2023 году.

Производитель заявляет, что поезд KCIC400AF способен развивать скорость 350 км/ч и проходить кривые с минимальным радиусом 150 м. Поезд оснащается 16 электродвигателями YJ302A мощностью 625 кВт. Длина поезда в восьмивагонном исполнении составляет 208,9 м. Серия KCIC400AF, также известная как CR400AF, создана на платформе высокоскоростных поездов Fuxing, производство которых было освоено в 2015 году.

Поставляемые поезда оборудованы интеллектуальными системами мониторинга технического состояния, раннего обнаружения подземных толчков и предупреждения о землетрясениях. На каждом поезде установлено более 2500 датчиков, которые контролируют все ключевые бортовые системы в реальном времени. В конструкции поездов использованы материалы, устойчивые к коррозии, и технологии, обеспечивающие защиту компонентов от воздействия окружающей среды с повышенным содержанием морской соли и ультрафиолетового излучения.

На поездах установлены системы выявления задымления и пожаротушения, в которых использованы технологии машинного обучения, позволяющие более корректно генерировать сигналы аварийного оповещения.

Поезда рассчитаны на надежное трогание с места на крутых подъемах, оборудованы рекуперативным тормозом.

Вагоны в составе поезда будут разделены на три класса: VIP, первый и второй класс, а также вагон-ресторан. Для маломобильных пассажиров будет выделено несколько вагонов с большим пространством между креслами, всего в поезде предусмотрено 601 место для сидения (рис. 1).



*Рис. 1. Интерьер вагона поезда поезд KCIC400AF*

Старт динамических испытаний поездов при участии президента Индонезии Джоко Видодо и председателя КНР Си Цзиньпина состоится в рамках саммита G20 в ноябре текущего года.

Строительство высокоскоростной линии Джакарта – Бандунг ведется консорциумом индонезийских и китайских компаний Kereta Cepat Indonesia-China (KCIC) и на 75% финансируется за счет кредита банка развития Китая. Остальные 25% – собственные средства консорциума. Общая стоимость проекта превышает 7,8 млрд долл. США. В тендере на реализацию проекта Китай соперничал с Японией. Изначально в 2011 году Япония оценила проект в 6,5 млрд долл. США, после получения более низкой по цене заявки

от Китая, она снизила свое предложение до 6,2 млрд долл. и пообещала закончить линию в 2026 году, при этом выразив готовность инвестировать в проект 75% от его стоимости. Однако в 2015 году контракт был все же заключен с Китаем.

В июле 2022 года на ВСМ началась укладка пути. По состоянию на начало августа 2022 года завершено строительство всех тоннелей и 90 % остальных искусственных сооружений.

Поезд будет делать четыре промежуточные остановки на станциях Халим, Караванг, Падаларанг и Тегаллуар, каждая из которых интегрируется с пересадочными узлами общественного транспорта. Открытие линии позволит сократить время в пути между двумя мегаполисами до 40 мин. Сейчас длительность поездки между конечными пунктами по линии длиной 173 км колеи 1067 мм превышает 3 ч. В дальнейшем предполагается продление ВСМ до Сурабая – второго по величине города в Индонезии.

В Китае считают проект индонезийской ВСМ исключительно важным, поскольку он должен подтвердить конкурентоспособность китайских технологий в области высокоскоростного движения и способствовать их продвижению на мировом рынке.

*Источники: rollingstockworld.ru, 03.08.2022;  
railway-technology.com, 08.08.2022 (англ. яз.);  
skyscrapercity.com, 23.02.2022 (англ. яз.).*