



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

**РАЗВИТИЕ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО
ДВИЖЕНИЯ В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ**

№11/НОЯБРЬ 2023

СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЯ.....	3
Сроки и стоимость ВСМ Москва – Санкт-Петербург будут понятны в начале 2024 г.....	3
Газпромбанк изучает возможность участия в проекте ВСМ Москва – Петербург.....	3
Проект ВСМ Москва – Петербург поддержали шесть российских регионов.....	4
Цена поездки от Москвы до Санкт-Петербурга после открытия ВСМ снизится почти на 17,5%.....	5
Пути разведут по разным видам движения.....	6
Строительство ВСМ, возможно, вновь перенесут.....	7
ЗА РУБЕЖОМ.....	9
Железнодорожный сектор представил генплан развития ВСМ в Европе и призывает к значительному расширению существующей инфраструктуры.....	9
Причины, по которым расходы на проблемный проект HS2 резко возросли.....	10
Численность занятых на строительстве HS2 превысила 30 тыс. человек.....	11
Balfour Beatty Vinci применяет цифровое тестирование бетона для снижения содержания углерода при строительстве HS2.....	12
DB представили варианты трассы ВСМ Дрезден – Прага.....	13
DB заменят рельсы и стрелочные переводы на ВСМ Кёльн – Франкфурт-на-Майне.....	14
В Испании одобрено строительство участка ВСМ Vasque Y в Бильбао.....	14
Калифорнийская высокоскоростная железная дорога соединит Голливуд с аэропортом Бёрбанк (США).....	15
Представлен дизайн будущих поездов для ВСМ в Калифорнии (США).....	16
Hitachi Rail подписал контракт с Trenitalia на сумму 861 млн евро на поставку 30 высокоскоростных поездов.....	17
SNCF готовит новые центры технического обслуживания поездов TGV M.....	18
Северная Македония и Сербия планируют строительство высокоскоростной железной дороги.....	19
Новая сеть высокоскоростных поездов соединит свыше 80 городов Египта.....	19
Марокко инвестирует 1,44 млрд долл. в ВСМ Марракеш – Агадир.....	20
Talgo будет участвовать в конкурсе на проект скоростного поезда в Марокко.....	21
Строительство ВСМ не будет быстрым, дешевым или легким (Австралия).....	22
Сингапур объявил о завершении испытаний высокоскоростного железнодорожного пути.....	24
Продлен срок подачи предложений по ВСМ Куала-Лумпур – Сингапур.....	24
Опасения по поводу спонсируемой Китаем первой ВСМ в Индонезии не оправдались.....	25
В Китае открыта высокоскоростная линия Фучжоу – Чжанчжоу.....	27
Rail Baltica может быть достроена до 2030 года.....	28

РОССИЯ

Сроки и стоимость ВСМ Москва – Санкт-Петербург будут понятны в начале 2024 г

Сроки, стоимость и этапы строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург могут быть озвучены в начале следующего года, сообщил вице-премьер РФ Марат Хуснуллин на форуме «Транспорт России».

По его словам, на данный момент конкретики по строительству нет. В настоящее время специалисты изучают возможную трассировку и финансовую часть проекта.

«Коллеги из ОАО «РЖД» занимаются подготовительными работами, проектом планировки, разработкой скоростного поезда, который будет работать на этой линии», – добавил вице-премьер.

В свою очередь, заместитель главы Минтранса РФ Валентин Иванов отметил, что для финансирования проекта могут привлечь до 580 млрд рублей из Фонда национального благосостояния (ФНБ). По его словам, сейчас изучается вариант с участием в проекте нескольких банков.

«Но какие банки примут участие – определится уже на стадии заключения концессии», – заключил он.

Ранее проект застройки будущего вокзала ВСМ утвердил Сергей Собянин. Запустить первую в России высокоскоростную железнодорожную магистраль планируется до 2030 г., а по некоторым данным – до конца 2027 г.

Стоимость строительства магистрали оценивается в 1,7 трлн рублей.

Источник: m24.ru, 15.11.2023

Газпромбанк изучает возможность участия в проекте ВСМ Москва – Петербург

Газпромбанк изучает возможность участия в проекте строительства высокоскоростной магистрали (ВСМ) между Москвой и Санкт-Петербургом, сообщил журналистам в кулуарах «Транспортной недели-2023» первый вице-президент банка Алексей Чичканов.

«Мы рассматриваем возможность участия в данном проекте. Говорить о конкретных цифрах еще рано», – сказал он.

По его словам, до определения структуры проекта и платежного механизма – будет это исключительно кредитная или акционерная часть – говорить о роли ГПБ преждевременно.

Он отметил, что сейчас правительство и созданная рабочая группа обсуждают с инициаторами проекта его структуру «в части кто за что отвечает, где государственная часть ответственности, где региональная, и где ответственность РЖД и бизнеса».

«Поэтому в зависимости от того, какая структура будет утверждена, мы рассмотрим свою роль. Но мы точно будем в нем участвовать», – пояснил он.

Источник: interfax.ru, 15.11.2023

Проект ВСМ Москва – Петербург поддержали шесть российских регионов

В Санкт-Петербурге вновь обсуждали проект высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) между Москвой и Санкт-Петербургом, сообщает телеграм-канал московского департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры. В двухдневной сессии участвовали представители Санкт-Петербурга и Москвы, Ленинградской и Московской областей, Твери и Новгорода. ВСМ по плану пройдет через эти регионы.

ВСМ: за – шесть регионов

Более 70 представителей от регионов поддержали строительство ВСМ, которая свяжет Москву и Санкт-Петербург и пройдет через Московскую, Ленинградскую, Тверскую и Новгородскую области. Строительство новой железной дороги поддержали также представители ОАО «РЖД», Сбера и ведущих транспортных институтов страны. Сообщается, что на сессии выступили специалисты из Китая, которые поделились опытом развития ВСМ в их стране.

«Детали и план реализации этого проекта сейчас активно прорабатываются всеми регионами, где будет проходить ВСМ-1, и рабочей группой под руководством Виталия Савельева, министра транспорта РФ», – прокомментировал Максим Ликсутов, руководитель департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы.

По словам чиновника, при реализации ВСМ-1 учтут опыт по развитию Центрального транспортного узла. Москва, подчеркнем, смогла реализовать рекордное количество транспортных проектов: МЦК, БКЛ и МЦД.

«Мы создали новый мощный рельсовый каркас, способный эффективно решать транспортные потребности жителей», – сказал М. Ликсутов.

Петербург готов принять проект

Экономический и транспортный эффект от строительства ВСМ отразится на всех регионах, через которые она будет проходить, об этом в телеграм-канале написал Кирилл Поляков, вице-губернатор Петербурга.

«В Санкт-Петербурге мы сделаем все необходимое для реализации этого

масштабного проекта. Среди планируемых мероприятий – строительство объектов инфраструктуры, нового вокзала вблизи Лиговского проспекта, развитие территории Обухово, где планируется еще одна остановка ВСМ с привязкой к метрополитену, и многое другое», – продолжил он.

Ранее городские власти не говорили, что ВСМ планируют строить с привязкой к метрополитену Санкт-Петербурга. А строительство метро в Северной столице идет сложно. В отличие от московских коллег, К. Поляков не может похвастаться ни высокими темпами строительства дорожных объектов, ни созданием «нового мощного рельсового каркаса». Но не исключено, что ВСМ изменит ситуацию. О скоростной железной дороге говорят несколько лет. В августе 2023 года президент России на запуске движения по МЦД-3 поручил детально проработать проект. Запустить ВСМ власти намерены уже в 2028 г.

Источник: dp.ru, 05.11.2023

Цена поездки от Москвы до Санкт-Петербурга после открытия ВСМ снизится почти на 17,5%

Минтранс и Минэкономразвития на совещаниях согласовали часть параметров проекта будущей ветки высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург. С ее запуском проезд должен подешеветь на 17,5% и занимать минимальное количество времени.

Как сообщается, условная стоимость поездки по ВСМ от Москвы до Санкт-Петербурга составит 5008 руб., если исходить из цен 2022 г. Это формально выше тарифа на «Сапсан» (4813 руб.) или самолет (4056 руб. Но фактические затраты пассажира на ВСМ должны быть ниже на 17,5% от средних расценок других видов транспорта и составлять 7654 руб.

Удешевление перевозки объясняется тем, что в расчете затрат заложена средневзвешенная стоимость одного часа времени пассажира, которое он тратит не только на сам поезд, а также на городской транспорт, чтобы добраться до вокзала, и ожидания непосредственной перевозки. Также предполагается, что поездка по ВСМ займет совокупно 3 ч 45 мин.: 2 ч 15 мин. самого рейса плюс дорога до вокзала и обслуживание в терминале. С учетом остановок стоимость «внутри» проезда по сегментам ВСМ составит: Москва – Тверь – 921 руб., Санкт-Петербург – Новгород – 1020 руб., Москва – Новгород – 4329 руб., Санкт-Петербург – Тверь – 4276 руб.

Согласно прогнозам министерств, индуцированный спрос на поездки по магистрали должен принести еще 7,6 млн собственных пассажиров. 67% трафика на магистрали будут формировать пассажиры, пересевшие с других видов транспорта. Новая магистраль должна дать прирост валовой добавленной

стоимости в размере более 4 трлн руб. «за счет агломерационных эффектов, повышения подвижности населения, привлечения туристов, эффекта повышения безопасности дорожного движения».

В пресс-службах Минтранса, Минэкономразвития и ОАО «РЖД» отказались от комментариев. В ЦППК не ответили на запрос.

Источник: rbc.ru, 01.11.2023

Пути разведут по разным видам движения

Концепция развития путевого хозяйства ОАО «РЖД» до 2035 г. предусматривает дифференцированные технические решения по объектам инфраструктуры. В частности, рассматривается целесообразность внедрения 3 типов конструкции верхнего строения пути: на грузонапряженных направлениях (в том числе для тяжеловесного движения), выделенных пассажирских линий и ВСМ.

Разделение на классы

Одна из преследуемых целей концепции развития путевого хозяйства – отсутствие к 2035 г. участков пути с просроченным капитальным ремонтом. Кроме того, к данному периоду времени на главном ходу не должно остаться перегонов на деревянных шпалах.

«Сейчас у нас применяется одна конструкция, вне зависимости от класса линий и местных условий эксплуатации. Мы предлагаем дифференцированный подход», – отметил первый заместитель начальника департамента технической политики ОАО «РЖД» Дмитрий Кореньков.

Для грузонапряженных направлений разрабатывается конструкция пути, обеспечивающая наработку 2,5 млрд т брутто пропущенного тоннажа. В ней должны быть применены элементы повышенной прочности.

Весовые нормы грузовых составов на сети железных дорог растут. В 1994 г. средняя масса поезда немногим превышала 3 тыс. т, в 2006 г. составляла 3,7 тыс. т, в 2021 г. – более 4 тыс. т.

В свою очередь, облегченная конструкция пути предусмотрена для выделенных пассажирских линий, где осуществляются внутригородские и межрегиональные перевозки.

Для высокоскоростного движения будет применяться уже безбалластная конструкция, обеспечивающая скорость движения пассажирских поездов до 400 км/ч, а на отдельных участках (например, при прохождении искусственных сооружений) – до 350 км/ч.

Под ВСМ закладываются и другие требования к инфраструктуре. Так, на ВСМ Санкт-Петербург – Москва допустимый радиус кривых в плане должен

быть не менее 10000 м (для скорости 400 км/ч), в трудных условиях – не менее 7500 м (для скорости 350 км/ч), величина наибольшего уклона – не круче 24%.

Источник: rzd-partner.ru, 02.11.2023

Строительство ВСМ, возможно, вновь перенесут

Неоднократные переносы могут вызывать сомнения в достижении готовности всех участков за 36 месяцев, об этом заявляет участник рынка. При этом в ОАО «РЖД» утверждают, что ВСМ Москва – Санкт-Петербург построят до 2030 г. Смольный также уверен, что ВСМ построят: согласно проекту Генплана магистраль будет возведена за 36 месяцев с момента заключения договора аренды с РЖД.

ВСМ планировали строить, планируют и будут планировать

Пока неясно, за счет чьих средств будет строиться магистраль, об этом говорит Антон Курагин, генеральный директор «Матадор логистикс».

«Однако можно предположить, что ОАО «РЖД» будут использовать свои собственные финансовые ресурсы и привлекать инвестиции для осуществления проекта», – продолжает он.

Окупаемость проекта может быть обеспечена за счет пассажирских и грузовых перевозок, а также возможных инвестиций в развитие инфраструктуры вдоль магистрали, добавляет А. Курагин. Губернатор Петербурга Александр Беглов подписал передачу ОАО «РЖД» нескольких участков под строительство железнодорожной высокоскоростной магистрали до Москвы. Согласно постановлению 166 кв. м в 1-м Рыбацком проезде, а также почти 5,5 тыс. кв. м на улицах Софийской, Салова и Самойловой передадут ОАО «РЖД» в аренду для того, чтобы железнодорожный монополист проложил здесь высокоскоростные железнодорожные пути. Согласно постановлению ОАО «РЖД» получают землю на «инвестиционных» условиях: за участок на Софийской улице РЖД будут отдавать в городской бюджет по 143 руб. ежегодно, а землю на Салова оценили в 71,86 руб., на Самойловой – дешевле: в 24,61 руб., в 1-м Рыбацком проезде земли меньше, ежегодный платеж за нее – 2,97 руб.

«По постановлению сумма аренды составляет не больше 150 руб. за участок. Однако возможно, что эта сумма будет изменена или компенсирована в дальнейшем. Реальная сумма, которую ОАО «РЖД» будут платить за участки, может быть определена после проведения соответствующих переговоров и утверждения дополнительных соглашений», – говорит А. Курагин.

ВСМ, которая вошла в Генплан

Как заявил в начале октября этого года глава железнодорожной компании, ВСМ Москва – Петербург построят до 2030 г. Петербург готов принять новый высокоскоростной маршрут. В проекте Генплана предусмотрены три функциональные зоны для будущего терминала – это Невский проспект, д. 85А; Лиговский проспект, д. 50; территория севернее д. 9А по Атаманской улице. Эксперты пока не готовы открыто комментировать проект Генплана: во-первых, его еще не согласовали депутаты Заксобрания, а во-вторых, когда-то под строительство ВСМ в Петербурге вырыли котлован, но сегодня там стоит ТРЦ «Галерея». Да и сами депутаты Заксобрания в разговоре заявляют, что внесение зоны в Генплан – это бронь и декларация о намерениях, а не гарантия строительства. На отказ от строительства ВСМ надеются и градозащитники Петербурга. Ранее Смольный заявлял о намерении демонтировать большую часть дореволюционных складов Кокоревых на Лиговском проспекте, но позже градозащитникам сообщили, что «отдельные исторические объекты будут интегрированы в состав терминала». Это лишь красивый оборот, за которым скрывается уничтожение еще одного исторического квартала дореволюционных зданий, убежден координатор движения «Центральный район за комфортную среду обитания» Ярослав Костров.

«Надеемся, что в нынешние нестабильные времена приоритеты бюджета будут пересмотрены, а значит, деньги на ВСМ и снос исторических корпусов Кокоревых не выделят», – говорит он.

Неоднократные переносы могут вызывать сомнения в достижении готовности всех участков за 36 месяцев, рассуждает А. Курагин.

«Однако с учетом подписанных постановлений и договоров аренды можно предположить, что РЖД и город Петербург будут прилагать все усилия для соблюдения сроков строительства», – резюмирует он.

Источник: rzd-partner.ru, 30.10.2023

ЗА РУБЕЖОМ

Железнодорожный сектор представил генплан развития ВСМ в Европе и призывает к значительному расширению существующей инфраструктуры

В соответствии с целями, установленными в «Стратегии ЕС по интеллектуальной и устойчивой мобильности», количество высокоскоростных железных дорог (ВСМ) должно быть удвоено к 2030 г. и утроено к 2050 г.

Сообщество европейских железнодорожных и инфраструктурных компаний (CER) подчеркивает, что продвижение экологически чистых поездов означает содействие созданию совместимой сети ВСМ, соединяющей европейские столицы и крупные города, объединяющей городские узлы и аэропорты, а также поддержку развития международных пассажирских перевозок. На эту тему было проведено несколько исследований, в которых изложено видение сети ВСМ Европы к 2050 г. Последняя работа была проведена Deutsche Bahn в сотрудничестве с крупнейшими железнодорожными предприятиями ЕС.

Предлагаемый план подчеркивает, что более обширная сеть ВСМ эффективно соединит все столичные регионы ЕС, установив единый стандарт качества перевозок по всей Европе.

Несмотря на то, что необходимо преодолеть пробелы в инвестициях, реализация плана позволит значительно увеличить спрос на железнодорожные перевозки на расстояния от 300 до 1500 км. К 2050 г. железнодорожный транспорт станет предпочтительным видом перевозок на середине и большие расстояния в Европе, в то время как частный автомобильный транспорт потеряет значительную долю рынка. Авиаперелёты будут актуальны на расстояния свыше 1500 км, а автотранспорт останется вторым видом перевозок на дальние расстояния.

Исследование было представлено доктором Майклом Петерсоном, генеральным директором DB Fernverkehr AG, на специальном мероприятии CER, состоявшемся 8 ноября в Европарламенте.

Как сказал исполнительный директор CER Альберто Маццола, CER подчеркивает, что текущие планы в рамках пересмотра Регламента TEN-T не затрагивают долгосрочную перспективу, и необходимо развивать обширную сеть ВСМ, соединяющую все европейские столицы и крупные города. Для завершения создания общеевропейской сети ВСМ необходимо обсудить значительное расширение существующей инфраструктуры и включить его в долгосрочную программу. Это экономически осуществимо и очень выгодно.

Причины, по которым расходы на проблемный проект HS2 резко возросли

Расходы на проблемный проект высокоскоростной железной дороги Великобритании HS2 продолжают расти. Правительство заявило о пересмотре и значительном сокращении объемов проекта.

Ранее министр транспорта Хью Мерриман опубликовал обновленную информацию о проекте, в которой говорилось, что затраты только на основные работы (MWCC) выросли ещё на 6,1 млрд фт. ст. (7 млрд евро), в результате чего последний прогноз затрат (основанный на ценах 2019 г.) составил от 21,8 до 23,4 млрд фт. ст. (24,9 – 26,8 млрд евро).

Обновленная информация появилась после объявления премьер-министра Риши Сунака в октябре о том, что значительная часть проекта HS2 будет отменена, сократив всё, что находится за пределами первой фазы, которая проходит от Лондона до Бирмингема. Р.Сунак утверждал, что отказ от строительства второй очереди линии, идущей в Манчестер, сэкономил бы, по оценкам, 36 млрд фт. ст. (41,1 млрд евро).

Разногласия по поводу общей стоимости

Официальный общий бюджет проекта, основанный на оценке, опубликованной весной этого года, составляет 44,6 млрд фт. ст. (51 млрд евро). Но очевидно, что проект обойдется еще дороже, и Министерство транспорта правительства Великобритании и компания по строительству BCM HS2 Ltd расходятся во мнениях только о том, насколько дороже.

По оценкам самой HS2 Ltd, в общей сложности смета на момент завершения строительства составит от 49 до 57 млрд фт. ст. в ценах 2019 г. (56 – 65,2 млрд евро). Х.Мерриман описал это как «очень значительный пересмотр в сторону увеличения» по сравнению с предыдущими прогнозами.

Независимо от результатов выяснения причин расхождения в цифрах, затраты на проект снова возросли. Постоянный секретарь Министерства транспорта Бернадетт Келли назвала три причины роста затрат:

- внешние факторы, включая Covid-19, инфляцию и проблемы с цепочкой поставок в Великобритании, а также проведение СВО в Украине;
- планирование и согласование проекта;
- недостаточная информация и отчетность о затратах по цепочке поставок, а также плохое управление финансами и рисками.

Б.Келли отметила, что третья причина действительно важна и должна быть в центре внимания усилий, направленных на снижение роста расходов. По её словам, есть практические шаги, связанные, в частности, с контрактами на основные работы по гражданскому строительству и затрат в них, которые будут иметь решающее значение для обеспечения того, чтобы увеличение затрат не достигло верхнего предела.

Контракты «Затраты плюс» затрудняют контроль за расходами

Исполнительный директор HS2 Ltd сэр Джон Томпсон объяснил, что решение правительства о заключении контрактов на основные работы по гражданскому строительству на основе «затраты плюс» затрудняло контроль за бюджетом. Большая разница между весенней оценкой Министерства транспорта в 44,6 млрд фт.ст. и нынешней, приходится на контракты на основные работы по гражданскому строительству – с весны по текущий момент затраты по ним выросли на 89%. Решение правительства разрешить заключение контрактов «затраты плюс», в котором очень мало стимулов или штрафных санкций, не дает HS2 Ltd никаких реальных рычагов воздействия на подрядчиков в плане выполнения установленных сроков и затрат. Если они тратят на 100% больше, чем было первоначально оговорено, они получают снижение своего гонорара всего на 1%.

По словам Д.Томпсона, нужно посмотреть, сможем ли мы каким-то образом изменить это, но мы находимся там, где находимся, и решения по формату контрактов были приняты ещё в 2019 г.

Б.Келли объяснила, что при проведении тендеров по контрактам правительство хотело привлечь международные строительные компании для строительства HS2 и что «распределение рисков частично отражало масштаб этих проектов». Первоначальные оценки стоимости от потенциальных участников торгов были «очень консервативными», поскольку они чувствовали, что контракты накладывают на них слишком большой риск. Это привело к созданию коммерческой структуры, которая у нас есть сейчас. Правительству нужно более жестко управлять этими контрактами».

Реорганизация в рамках HS2

По словам Д.Томпсона, один из уроков, которые нужно извлечь из ситуации, заключается в том, что необходимо иметь единый, контролирующий центр для всего проекта в целом, а не работать по отдельным линиям.

Первая и пока единственная фаза строительства VCM HS2 должна быть завершена в период между 2029 и 2033 гг.

Источник: construction-europe.com, 20.11.2023 (англ. яз.)

Численность занятых на строительстве HS2 превысила 30 тыс. человек

Число работников, занятых строительстве VCM HS2, достигло рекордно уровня – на 13 ноября их число составило свыше 30 тыс. человек.

С июля по сентябрь текущего года, число занятых выросло на 455 человек, в результате чего общая численность работников HS2 составила 30204 человека – самый высокий показатель на сегодняшний день. Рост занятости отражает масштаб прогресса, достигнутого на строительстве участка Лондон –

Бирмингем в течение летних месяцев.

В регионе Мидлендс всего за один месяц были завершены 3 переноса мостов, начались работы по строительству самого длинного туннеля в Нортантсе, а шесть щитов для проходки туннелей продолжали работу в Чилтернсе, Лондоне и Уорикшире.

Благодаря рекордному количеству созданных и поддерживаемых рабочих мест по всей стране, HS2 продолжает оказывать импульс развития региональной экономике. Борьба с безработицей и создание квалифицированной рабочей силы для будущего также продвигалось быстрыми темпами. За последний квартал 298 безработных воспользовались индивидуальными программами обучения, которые позволили им начать новую карьеру в рамках проекта. Общее число бывших безработных, сейчас занятых на HS2, достигло 3826 человек.

Также продолжались долгосрочные инвестиции HS2 в обучение. В июле и сентябре был принят в подмастерья 81 человек, в результате чего их общее число достигло 1380 человек.

Среди прочего, HS2 ставит цель по созданию 2 тыс. мест для подмастерьев, а также помощь как можно большему числу людей в повышении квалификации, переобучению и началу новой карьеры.

В последнем квартале также увеличилось число британских предприятий в цепочке поставок HS2 ещё на 144 компании. В настоящее время 3236 британских фирм поставляют товары, услуги и материалы для проекта.

Источник: railuk.com, 15.11.2023 (англ. яз.)

Balfour Beatty Vinci применяет цифровое тестирование бетона для снижения содержания углерода при строительстве HS2

Компания Balfour Beatty Vinci завершила успешное испытание цифровой измерительной системы для бетона в рамках строительства ВСМ HS2. Это позволило приступить к её внедрению на ряде объектов HS2 в стремлении снизить выбросы углерода и повысить эффективность строительства.

Цифровая измерительная система Verifi обеспечивает мониторинг, измерение и управление свойствами свежего бетона в режиме реального времени во время транспортировки.

Verifi оптимизирует планирование и координацию с помощью GPS-слежения за транспортными средствами, оснащенными этой системой. Возможность отслеживания в режиме реального времени улучшает управление доставкой бетона в дополнение к совершенствованию логистических процессов на месте.

В течение последних двух лет Balfour Beatty Vinci сотрудничала с партнерами по цепочке поставок Saint Gobain Construction Chemicals, разработавшими Verifi, и партнерами по поставкам бетона Tarmac и Aggregate Industries для тестирования и валидации системы.

Balfour Beatty Vinci заявила, что полномасштабные испытания, при которых было использовано более 20 тыс. м³ бетона, показали положительные результаты. Компания HS2 Ltd. в настоящее время одобрила внедрение системы на других строительных площадках.

По словам представителя Balfour Beatty Vinci, одним из ключевых преимуществ системы является устранение отходов бетона, которые могли бы образоваться в результате ручного отбора проб и тестирования.

Кроме того, компания добавила, что это повышает производительность и результативность за счет предоставления четких цифровых показаний, устраняя задержки, связанные с процессами отбора проб и тестирования, что позволяет улучшить планирование при строительстве.

Руководитель отдела разработки материалов в Balfour Beatty Vinci Стив Фиппс отметил, что первоначальная концепция использования этой технологии для сокращения ручного тестирования была преобразована в полностью интегрированную цифровую систему мониторинга и отчетности между производителем и заказчиком.

Источник: construction-europe.com, 17.11.2023 (англ. яз.)

DB представили варианты трассы ВСМ Дрезден – Прага

Железные дороги Германии (DB) считают предпочтительным вариант немецкой части трассы с одним протяженным тоннелем под Рудными горами в приграничных районах Германии и Чехии. Предполагается, что ВСМ пройдет от Дрездена на юг по наземному участку длиной 46 км до города Хайденау и далее по тоннелю длиной 30 км до чешского городка Хабаржовице неподалеку от Усти-над-Лабем. Тоннельный участок рассчитан на скорость 200 км/ч.

В Чехии к югу от Усти-над-Лабем планируется строительство еще одного менее протяженного тоннеля под горным массивом в направлении Праги.

Также DB представили расчеты по альтернативному варианту, при котором трасса пройдет через Рудные горы по частично тоннельному участку. Этот вариант является более затратным и менее экологичным.

В январе 2024 г. в Германии начнется общественное обсуждения проекта. После того как DB окончательно определятся с предпочтительным вариантом трассы, в середине 2024 г. документация по проекту будет представлена на парламентские слушания в Бундестаг.

Открытие ВСМ Дрезден – Прага позволит сократить время в пути с 2 ч 25 мин. до 1 ч, между Берлином и Прагой – с 4 ч 15 мин. до 2 ч 30 мин., а между Берлином и Веной – с 8 ч 32 мин. до 4 ч.

Соглашение о строительстве этой трансграничной ВСМ было подписано представителями Германии и Чехии в 2020 г.

Источник: railfreight.com, 22.11.2023 (англ. яз.)

DB заменят рельсы и стрелочные переводы на ВСМ Кёльн – Франкфурт-на-Майне

Железные дороги Германии (DB) намерены в конце ноября и начале декабря 2023 г. выполнить масштабные работы по замене рельсов и стрелочных переводов, а также по модернизации и ремонту оборудования на линии ВСМ Кёльн – Франкфурт-на-Майне протяженностью 180 км, открытой в 2002 г. Первый проект охватывает 20 км участок, на котором расположены мост и три тоннеля, где также будут проводиться ремонтные работы.

Планируется выполнить часть работ преимущественно в ночное время, а затем закрыть линию на неделю с 25 ноября по 2 декабря 2023 г. В этот период часть пассажирских поездов отменят, остальные будут следовать по железным дорогам в долине Рейна, что увеличит время в пути на 80 минут. Для транспортного обслуживания городов вдоль высокоскоростной линии будет также организовано движение замещающих автобусов по автомагистрали, проходящей параллельно ВСМ.

Источник: zdmira.com, 13.11.2023

В Испании одобрено строительство участка ВСМ Vasque Y в Бильбао

Испанское правительство и власти автономного сообщества Страна Басков согласовали строительство участка, связывающего линию ВСМ Vasque Y со станцией Абандо в Бильбао.

Правительство Страны Басков возьмет на себя разработку проекта и строительство подземного участка длиной до 6 км к станции Бильбао-Абандо стоимостью 226,5 млн евро. Министерство транспорта, мобильности и городского развития Испании (MITMA) поручит Adif AV разработку проекта и выполнение работ стоимостью 53,6 млн евро по обустройству железнодорожной инфраструктуры, электрификации, оснащению системами безопасности и связи и др.

В своем окончательном виде линия Vasque Y протяженностью 172 км

свяжет три административных центра провинций Страны Басков: Витория-Гастейс, Бильбао и Сан-Себастьян и может стать частью высокоскоростного коридора между Мадридом и Парижем.

Проект планируется завершить в 2033 г.

Источник: railjournal.com, 21.11.2023 (англ. яз.)

Калифорнийская высокоскоростная железная дорога соединит Голливуд с аэропортом Бёрбанк (США)

Калифорнийское управление высокоскоростных железных дорог (CHSRA) достигло соглашения с администрацией аэропорта Бёрбанк-Глендейл-Пасадена, которая отзовёт иск администрации аэропорта против проекта строительства ВСМ.

Достигнутое соглашение будет включать совместное с CHSRA строительство станции с прямым сообщением с голливудским аэропортом Бёрбанк, где планируется обновление пассажирского терминала.

Сообщение аэропорта и станции ВСМ позволит соединить два высокоскоростных вида транспорта, способствуя развитию мультимодальных перевозок по всей Южной Калифорнии и за её пределами.

По словам генерального директора CHSRA Брайана Келли, соглашение отражает напряжённую работу двух государственных учреждений, стремящихся предоставить населению новые, ультрасовременные транспортные средства и услуги, отвечающие требованиям пассажиров – новый терминал аэропорта, подключенный к экологически чистой, быстрой и безопасной железной дороге. Соглашение также отражает понимание того, что наилучшим способом предоставления этих услуг является сотрудничество.

По соглашению, CHSRA и администрация аэропорта будут сотрудничать в области перспективного проектирования, строительства и эксплуатации станции ВСМ, прилегающей к аэропорту.

Теперь соглашение позволяет начать строительство линии ВСМ от Бёрбанка до Юнион-стейшн в Лос-Анджелесе. Ранее этот сегмент находился под угрозой из-за экологического иска, ранее поданного администрацией аэропорта, в котором утверждалось, что новая железнодорожная линия может помешать его работе.

Источник: railway-news.com, 17.11.2023 (англ. яз.)

Представлен дизайн будущих поездов для ВСМ в Калифорнии (США)

Калифорнийское Управление Высокоскоростных Железных Дорог представило 3D-модели, эскизы и виртуальные симуляторы будущих высокоскоростных поездов (рис. 1).



Рис. 1. Эскиз салона будущих высокоскоростных поездов

Также были представлены обновленные проекты будущих станций линии ВСМ в Центральной долине.

Публичный показ стал результатом нескольких месяцев работы Управления и является частью процесса доработки проекта для запуска высокоскоростного железнодорожного пассажирского сообщения между Мерседом и Бейкерсфилдом, запланированного в период с 2030 по 2033 год.

В рамках процесса проектирования компания Deutsche Bahn, первый оператор поездов проекта, приступила к сборке первоначальных полномасштабных макетов поездов, что позволит получить более широкую общественную обратную связь от региональных партнеров и фокус-групп.

Полученные в результате этих консультаций предложения по элементам дизайна будут включены в процесс закупок подвижного состава. Начать процедуру Запроса предложений (RFP) планируется в I квартале 2024 г.

В дополнение к работе над подвижным составом, Управление и совместное предприятие Foster+Partners/Arup используют 3D-модели для изучения концептуальных идей четырех станций в Центральной долине в Мерселе, Фресно, Бейкерсфилде и округе Кингс/Туларе (рис. 2).



Рис. 2. 3-D модель станции в Мерселе

Полномасштабный рендеринг поезда будет представлен широкой публике в 2024 г.

Hitachi Rail подписал контракт с Trenitalia на сумму 861 млн евро на поставку 30 высокоскоростных поездов

В рамках нового крупного заказа Hitachi Rail подписала контракт на сумму 861 млн евро с Trenitalia на поставку 30 новых высокоскоростных поездов ETR1000 с опционом на поставку дополнительно ещё 10 поездов на сумму 287 млн евро.

Новые поезда будут производиться на итальянских заводах компании в Неаполе и Пистойе, недалеко от Флоренции. Первые поставки планируется начать весной 2026 г., передавая Trenitalia 8-10 поездов в год.

Новые поезда, как и предыдущие ETR1000, будут иметь традиционную красную окраску Frecciarossa 1000, и будут использоваться в первую очередь на итальянской сети ВСМ. Однако поезда также могут курсировать по всей Европе, в том числе по линиям ВСМ во Франции, Германии, Испании, Австрии, Швейцарии, Бельгии и Нидерландах. Благодаря бортовой технологии поезда способны работать на различных национальных железных дорогах Европы, переключаясь между источниками питания и системами сигнализации.

С 2010 г. по настоящее время для Trenitalia, Ferrovie dello Stato Group, было построено 58 поездов ETR1000, и еще 6 находятся в стадии разработки. С учетом дополнительных 30 поездов, включенных в новый заказ, общее количество произведенных поездов возрастет до 94. Это показывает огромную популярность ETR1000 среди пассажиров и операторов, а также лидерство компании Hitachi Rail в секторе высокоскоростных железных дорог Италии.

В коммерческой эксплуатации ETR1000, способный развивать максимальную скорость 350 км/ч, а также оказывает низкое воздействие на окружающую среду. Параметры ускорения, бесшумного и плавного хода способствуют успеху поезда на международном уровне – поезда ETR1000 курсируют в Испании уже более года, и во Франции, где трансграничное сообщение между Парижем и Миланом началось в 2021 г.

Частью успеха поезда является использование легких сплавов для изготовления кузова – легкие по сравнению с их размерами, ETR1000 имеют отличное соотношение веса и мощности, позволяя достигать превосходные показатели ускорения. Именно ускорение позволяет поездам быстро разгоняться до рабочей скорости, тем самым сокращая время в пути – основной фактор успеха высокоскоростных поездов в Италии.

Конструкция также отличается высокой экологичностью, и в конце срока службы поезда почти все материалы могут быть восстановлены для повторного использования. ETR1000 имеет высокий уровень пригодности для вторичной переработки (94,4%) и извлекаемых материалов (95,8%).

Поезда будут иметь обновленный интерьер, а окончательные детали дизайна будут обнародованы до начала коммерческой эксплуатации. Поезда

ETR1000 имеют длину около 200 м, рассчитаны на 460 посадочных мест и оборудованы зоной питания на борту.

Источник: railway-international.com, 13.11.2023 (англ. яз.)

SNCF готовит новые центры технического обслуживания поездов TGV M

SNCF Voyageurs приступает к реализации масштабной программы модернизации своих центров технического обслуживания для размещения будущих TGV INOUI – пятого поколения французских высокоскоростных поездов. Цель программы – адаптировать средства технического обслуживания для совместимости с будущим поездом, в частности, путем внедрения автоматизированных стендов, способных проверять несколько сотен деталей за несколько секунд. Ввод в эксплуатацию первых поездов TGV M запланирован на 2025 г.

Техцентр Южной Европы (TSEE), куда первые TGV прибыли в 1981 г., будет первым, кто получит будущие TGV INOUI. Имея 850 сотрудников, компания обслуживает около четверти поездов SNCF Voyageurs, работающих во Франции, Италии, Швейцарии, Испании и Германии.

Стоимость проекта модернизации TSEE составляет почти 300 млн евро, он рассчитан на период с 2023 по 2027 г. По словам SNCF, экологический аспект играет важную роль в инвестициях, уделяя особое внимание энергоэффективным решениям. 64% тепла для зданий TSEE будет вырабатываться из возобновляемых источников энергии, а 4 тыс. м² солнечных панелей разместят на крыше автостоянки технического центра.

Первые шаги по модернизации TSEE 4.0 были сосредоточены на адаптации мастерской Voies, которая с июля 2023 г. станет домом для будущего TGV INOUI. По словам SNCF, INOUI обещает «революционизировать» техническое обслуживание TGV, став «умным» поездом, способным предоставлять удаленные технические данные и четкую информацию о состоянии каждого компонента. Это позволит планировать техобслуживание на основе фактического состояния компонентов.

По заявлению SNCF, прибытие высокоскоростных поездов INOUI также изменит характер работы сотрудников по техническому обслуживанию, которые смогут «напрямую коммуницировать с поездом, способным сообщить о своих проблемах». Это приведет к более точной диагностике и упрощению организации работы благодаря анализу всех данных, что позволит предвидеть потребности в инструментах, выполняемых задачах и необходимом времени ремонта.

Alstom, со своей стороны, также запускает несколько промышленных

инноваций для этого пятого поколения TGV. К ним относится создание единой многоцелевой линии, предназначенной для новой силовой установке TGV на заводе Alstom в Белфорте, что позволит сократить занимаемую площадь и потребление электроэнергии и отопления. В Ла-Рошели была запущена новая линия по сборке пассажирских вагонов в соответствии с принципами постоянного совершенствования, направленными на повышение эффективности, упрощение сборки, безопасности оператора и улучшение эргономики рабочих мест. Alstom также создал испытательную лабораторию под названием «Train Lab» на площадке в Ла-Рошели, где функциональная проверка поезда проводится с использованием «цифрового виртуального поезда», что устраняет необходимость в проверке на физическом поезде.

Источник: railtech.com, 25.10.2023 (англ. яз.)

Северная Македония и Сербия планируют строительство высокоскоростной железной дороги

Сербия и Северная Македония подписали меморандум о сотрудничестве по строительству линии ВСМ между южным сербским городом Ниш и столицей Северной Македонии.

Планируемая линия ВСМ, являющаяся частью проекта Коридора X, который соединит города Афины, Салоники, Скопье, Ниш, Белград, Загреб, Люблян и Зальцбург, улучшит транспортную инфраструктуру, а также будет способствовать экономическому сотрудничеству между странами-участницами, заявил премьер-министр Северной Македонии Димитар Ковачевски.

Первый этап 50-км проекта будет сосредоточен на линии Скопье – Ниш – Белград, с участком, соединяющим г. Скопье с международным аэропортом.

В ближайшее время правительства двух стран сформируют рабочую группу для разработки плана действий по проекту.

Обе страны обратились к Европейскому союзу за финансированием для поддержки железнодорожного проекта.

Источник: construction-europe.com, 20.11.2023 (англ. яз.)

Новая сеть высокоскоростных поездов соединит свыше 80 городов Египта

Высокоскоростная сеть расширит межрегиональные связи и ожидается, что расширит железнодорожные перевозки между Египтом и остальной Северной Африкой.

Правительство Египта обнародовало планы по улучшению регионального

сообщения с помощью обширной сети новых высокоскоростных железных дорог. Протяженность четырехпутной системы составит свыше 2250 км и соединит более 80 городов страны. Скорость движения составит до 250 км/ч, что резко сократит время в пути по всей стране, а также расширит железнодорожное сообщение с соседними странами.

Линии будут включать прибрежный маршрут протяженностью 660 км от Айн-Сохны через Александрию до Марса-Матруха на границе с Ливией. Вторая линия протяженностью 1100 км соединит город 6 Октября на севере с Абу-Симбелом на юге, улучшая связь с Суданом и развивая районы Верхнего Египта. Высокоскоростной поезд вдвое сократит время в пути между Каиром и Асуаном.

Недавно правительство Египта получило первый двухэтажный поезд Siemens Desiro HC, который вмещает 849 пассажиров и развивает скорость до 160 км/ч. Парк подвижного состава также пополнится грузовыми поездами Velaro (250 км/ч) и Vectron (120 км/ч.).

Помимо создания рабочих мест и интеграции различных видов транспорта, высокоскоростная сеть призвана связать промышленные и сельскохозяйственные районы с портами и рынками. Это поддержит торговлю, туризм и устойчивое развитие в целом.

Источник: cairoscene.com, 02.11.2023 (англ. яз.)

Марокко инвестирует 1,44 млрд долл. в ВСМ Марракеш – Агадир

Приверженность Марокко модернизации своей железнодорожной сети получила значительный импульс – государство продолжает инвестировать в расширение системы высокоскоростных поездов (TGV) до городов Марракеш и Агадир.

Это событие стало частью более широкого партнерского соглашения, подписанного с Национальным управлением железных дорог Марокко (ONCF), направленного на улучшение транспортной инфраструктуры страны.

Во вступительной записке к законопроекту на 2024 финансовый год говорится, что соглашение ONCF с правительством оценивается в 139,9 млн долл. США и направлено на финансирование исследований и приобретение земли для расширения сети ВСМ (TGV) на период 2023-2027 гг.

В меморандуме между правительством и ONCF не содержится подробной информации о точной стоимости проекта по продлению линии TGV до Марракеша и Агадира. Но по косвенным признакам, завершение этого проекта обойдется примерно в 8,9 млрд долл. США. Ранее в этом году генеральный директор ONCF Мохаммед Раби Кхли сообщил, что проект по продлению

линии TGV в Марокко будет осуществляться в два этапа, а именно Кенитра-Марракеш (390 км) и Марракеш-Агадир (239 км). В то время как участок Кенитра-Марракеш потребует 2500 акров земли и обойдется в 4 млрд долл. США, участок Марракеш-Агадир будет достроен на площади в 1300 Га и обойдется более чем в 4,8 млрд долл. США. По состоянию на конец июня ONCF сообщила о обороте в размере 188 тыс. долл. США, что свидетельствует о 5% увеличении по сравнению с аналогичного периода годом ранее.

В рамках инвестиционной программы на 2024-2026 гг. был выделен значительный бюджет в размере 1,24 млрд долл. США, при этом основное внимание было уделено приобретению нового подвижного состава.

Марокко активно реализует крупные проекты развития. Для облегчения этой трансформации, государство и ONCF планируют заключить программный контракт, разрабатываемый на основе консультаций с различными заинтересованными сторонами и который ляжет в основу для нового плана финансирования программы развития сектора. Всеобъемлющий план ONCF по соединению всей страны железнодорожной сетью включает в себя строительство 1300 км новых высокоскоростных линий, а также 43,2 км обычных линий, которые свяжут 87 городов Марокко (51 город сейчас).

Кроме того, план предусматривает создание десяти региональных центров, призванных усилить координацию и интеграцию между различными видами транспорта.

План также включает проекты, направленные на соединение 14 портов и 12 аэропортов с железнодорожной сетью.

Источник: moroccoworldnews.com, 28.10.2023 (англ. яз.)

Talgo будет участвовать в конкурсе на проект скоростного поезда в Марокко

Испанский производитель подвижного состава – компания Talgo будет конкурировать с французскими железнодорожными производителями за получение контрактов на строительство высокоскоростных поездов для Марокко.

Проект развития ВСМ является частью списка инфраструктурных проектов, которые Марокко планирует завершить в преддверии чемпионата мира по футболу в 2030 г.

Talgo рассматривает Марокко для расширения своего портфеля заказов до конца десятилетия, отметив, что компания заинтересована в участии в различных тендерах, предлагаемых Марокко.

Ожидается, что первый из этих тендеров стоимостью 839 млн евро будет

объявлен в ближайшее время и предназначен для закупки поездов для пригородных и региональных перевозок.

Марокко также выделило в бюджете 1,167 млрд евро на приобретение новых поездов к 2026 г., что открывает двери для второго заказа на высокоскоростные поезда.

Talgo предложит два своих основных поезда: высокоскоростной поезд Avril и легкий пригородный и региональный поезд электропоезд системы множества единиц, который может развивать скорость до 160 км/ч. Поезд Avril недавно получил окончательное разрешение на эксплуатацию на железных дорогах Испании.

Преимущество Talgo заключается в том, что ранее в этом году испанское правительство подписало меморандум о взаимопонимании с Марокко, которое включало поддержку строительства крупных инфраструктурных проектов, включая расширение сети ВСМ. Ранее Марокко выразило заинтересованность в сотрудничестве с Испанией по инфраструктурным проектам.

Железнодорожный оператор Марокко ONCF собирается объявить тендер стоимостью 839 млн евро на приобретение до 120 новых поездов.

Заместитель генерального директора ONCF Мохаммед Семмуни сообщил, что среди заинтересованных в тендере компаний были Talgo, CAF, Alstom и 7 других компаний со всего мира, включая китайскую и японскую.

Победивший участник торгов должен будет наладить в Марокко производство подвижного состава с использованием местной рабочей силы. Ожидается, что новые поезда, придут на замену 50 поездам, срок службы которых истек и будут развивать скорость 200 км/ч для увеличения пропускной способности марокканской сети железных дорог.

Источник: moroccoworldnews.com, 06.11.2023 (англ. яз.)

Строительство ВСМ не будет быстрым, дешевым или легким (Австралия)

Исполняющий обязанности генерального директора Управления высокоскоростных железных дорог (HSRA) Эндрю Хайлз признал, что проект строительства ВСМ вызывает скептицизм, но выгоды превосходят затраты.

Это произошло после того, как в октябре выяснилось, что детального планирования проекта ещё не проводилось, а стоимость проекта, вероятно, превысит текущие оценки в 114 млрд австр. долл. Э.Хайлз признал, что существует скептицизм по поводу строительства ВСМ в Австралии, и оно не будет быстрым или легким. Строительство сопряжено с высокими затратами независимо от того, где она строится по всему миру, и Австралия здесь ничем не будет отличаться.

Для реализации проекта строительства ВСМ всё ещё необходимо решить ряд ключевых вопросов. Крайне важно правильно всё спланировать, чтобы избежать неожиданного увеличения затрат и временных задержек в будущем.

Возможности ВСМ очевидны, но есть и понимание того факта, что строительство такой линии в Австралии столкнется с трудностями, такие как финансирование, приобретение земли, решение острых вопросов окружающей среды и наследия, а также время, необходимое для планирования и завершения строительства.

Необходимо разработать и утвердить технические и эксплуатационные стандарты, которые будут определять, какого рода высокоскоростная система будет построена. С тех пор, как правительство опубликовало свой отчет о ВСМ за 2013 г. многое изменилось, и ряд содержащихся в нем предположений больше не актуальны, включая вероятность строительства терминала ВСМ в районе Рома-стрит в г. Брисбен.

В настоящее время HSRA планирует проведение подробного технико-экономического обоснование для участка Сидней – Ньюкасл. Отчет, который должен быть завершен в 2025 г., будет включать информацию о местоположении станций, прогнозах пассажиропотока, финансовых оценках и сроках реализации проекта. Работа над отчетом начнется в 2024 г. Бизнес-кейс по маршруту Сидней – Ньюкасл планируется завершить в 2026 г.

В программном выступлении «Сейчас самое время для Австралии сделать ВСМ реальностью» председатель Международного управления высокоскоростных железных дорог Масафуми Шукури заявил, что ВСМ между Мельбурном и Сиднеем уменьшит заторы, сократит время в пути и выбросы вредных веществ и улучшит качество жизни. Одним из важных аспектов планирования ВСМ является рассмотрение того, какие новые города должны быть построены вокруг станций. В этом контексте очень важно иметь всеобъемлющий экономический план для нового развития.

HSRA официально приступила к работе 13 июня, ей поручено консультировать, планировать, развивать и контролировать строительство сети ВСМ Восточного побережья Австралии со скоростью движения более 250 км/ч.

HSRA получило 500 млн австр. долл. от федерального правительства на планирование и выполнение работ по созданию коридора для участка сети от Сиднея до Ньюкасла.

На слушаниях по бюджетной смете 23 октября Э.Хайлз признал, что Управление ещё не приступило к детальному планированию. Оно начнется в конце этого или в начале следующего года. Ранее он заявил, что стоимость линии ВСМ «реально будет выше», чем 114 млрд австр. долл., оцененных в 2013 г.

Сингапур объявил о завершении испытаний высокоскоростного железнодорожного пути

Управление наземного транспорта Сингапура (LTA) объявило о завершении первого этапа строительства Сингапурского испытательного железнодорожного центра (SRTC) стоимостью 640 млн долларов, который предполагает ввод в эксплуатацию высокоскоростной испытательной трассы.

Завершение строительства последовало после двух лет строительства на участке площадью около 50 га.

SRTC будет служить «комплексной платформой для тестирования» нескольких железнодорожных систем, включая сигнализацию, связь, энергоснабжение и интегрированные системы диспетчерского управления, прежде чем они будут внедрены на магистральных линиях.

Первый этап создания SRTC включал строительство высокоскоростного железнодорожного пути, который предназначен для испытания поездов на скорости до 100 км/ч. Согласно LTA, первыми должны быть испытаны поезда SCL6.

До строительства специализированных путей испытания проводились за границей или на действующих железнодорожных линиях, что приводило к неэффективности и создавало проблемы для пассажиров.

Полностью завершить строительство SRTC планируется к 2025 г.

Источник: railway-technology.com, 06.11.2023 (англ. яз.)

Продлен срок подачи предложений по ВСМ Куала-Лумпур – Сингапур

Малазийская государственная корпорация MuHSR перенесла срок подачи концептуальных предложений по проекту строительства ВСМ Куала-Лумпур – Сингапур с 15 ноября 2023 г. на 15 января 2024 г. На этом настаивали более 60% компаний, которые намереваются участвовать в квалификационном отборе, но не успевают сформировать консорциумы и договориться об условиях финансирования проекта.

В конце июля 2023 г. MuHSR в присутствии более 700 представителей местных и зарубежных компаний провела презентацию с обзором процесса запроса информации (RFI) как одного из этапов отбора претендентов на участие в проекте новой ВСМ. Проект планируется реализовать на условиях государственно-частного партнерства по модели «проектирование – финансирование – строительство – эксплуатация – передача государству (DFBOT)».

На данном этапе конкурсной процедуры потенциальные претенденты

должны продемонстрировать способность реализовать такой проект в требуемые сроки и с должным уровнем качества, а также обеспечить его финансирование.

Первоначально открыть ВСМ Куала-Лумпур – Сингапур планировалось в 2026 г., но в 2018 г. проект отложили по настоянию властей Малайзии.

Источник: railjournal.com, 07.11.2023 (англ. яз.)

Опасения по поводу спонсируемой Китаем первой ВСМ в Индонезии не оправдались

Второго октября открылась долгожданная, поддерживаемая Китаем, ВСМ Джакарта – Бандунг и её запуск завершил сложный процесс строительства первой ВСМ в Индонезии. Китай оказал существенную финансовую поддержку проекту через свои центральные банки и государственные предприятия.

Этот проект является одним из многих, рассматриваемых через призму геополитического соперничества в Юго-Восточной Азии, хотя он кажется стратегической экономической победой как для Индонезии, так и для Китая, поскольку Индонезия смогла восполнить пробелы в своей инфраструктуре, в то время как Китай смог утвердить свое влияние через свою инициативу «Пояс и путь» (BRI). Однако проект столкнулся с экономическими проблемами.

Поскольку строительство началось в 2016 г. в одном из важных мест китайской инициативы BRI, большая часть финансирования проекта была предоставлена Банком развития Китая, а бюджет проекта составил 4,5 млрд долл. США в виде льготного финансирования через совместные предприятия Индонезии и Китая. Однако из-за COVID-19 и других логистических задержек проект затянулся по времени и превысил бюджет на 1,2 млрд долл. США.

Чтобы покрыть перерасход средств, Китай хотел, чтобы Индонезия предоставила свой государственный бюджет в качестве залога, что вызвало вопросы о том, практикует ли Китай дипломатию долговых ловушек в развивающихся странах.

По-прежнему остаются вопросы о давлении на Индонезию с целью погашения гигантского кредита: Китай настаивает на процентной ставке погашения в размере 3,4%, в то время как Индонезия настаивает на гораздо более низкой ставке в 2%.

Но Китай был не единственной страной, предложившей финансирование для этого проекта. Финансирование ВСМ Джакарта – Бандунг первоначально было предметом конкуренции между Китаем и Японией. После успешного строительства Японии системы общественного железнодорожного транспорта Джакарты в 2000-х годах, было предложено построить ВСМ Бандунг –

Джакарта.

В 2015 г. заявки подали как Китай, так и Япония. В то время как у китайской заявки были дополнительные преимущества, такие как предложение о передаче технологии, ключевой причиной, по которой Япония проиграла заявку, было её требование предоставить гарантию кредита от правительства Индонезии, что было отклонено в стремлении Индонезии сохранить свой финансовый суверенитет.

Учитывая, что Индонезия отклонила заявку Японии на этих основаниях, Индонезия настаивала на том, что потребует того же и от Китая. Однако Пекин проявил твердость, когда Джакарта потребовала возместить превышение бюджета, что создало напряженность в некогда прочных экономических отношениях Индонезии и Китая.

Однако проект ВСМ проиллюстрировал то, что Индонезия намерена сохранить финансовый суверенитет в отношении таких инициатив, что очевидно из её решения оплатить перерасход средств из собственного бюджета. И в Юго-Восточной Азии наблюдается растущая тенденция к тому, что страны следуют этому примеру, несмотря на обещания крупных инвестиций в инфраструктуру со стороны Китая.

Железнодорожное сообщение Восточного побережья Малайзии, финансируемое Экспортно-импортным банком Китая (ЕХИМ), столкнулось с аналогичными проблемами. Приостановленный с 2016 г., с первоначальной предварительной стоимостью в 16 млрд долл. США, проект был пересмотрен премьер-министром Махатхиром Мохамадом в 2019 г. до 11 млрд долл. США и выгодного контракта для малазийских рабочих, чтобы сделать соглашение между Малайзией и Китаем более справедливым.

Аналогичным образом в Таиланде Китай намеревался построить ВСМ, соединяющую Бангкок с Накхонратчасимой, заручившись финансированием китайского банка ЕХИМ и государственного предприятия China Railway International Company Limited. Стоимость проекта оценивается в 5 млрд долл. США, из которых большую часть предоставлял Китай за счет льготного финансирования.

Однако условия финансирования вызвали обеспокоенность у Управления по управлению государственным долгом Таиланда. Условия китайских займов, в частности передача технологии (пункт о займе предусматривал, что Таиланд может использовать только китайские технологии) и требование о том, чтобы для строительства использовались китайские материалы и рабочие, были отклонены властями Таиланда.

Проект строительства индонезийской ВСМ подчеркивает, что, несмотря на то, что экономическая роль Китая остается значительной благодаря его финансированию развития, нельзя сбрасывать со счетов роль стран Юго-

Восточной Азии.

Это имеет широкие последствия для геополитики региона, которые часто рассматриваются только через призму соперничества между США и Китаем. Страны Юго-Восточной Азии в конечном счете будут защищать свои собственные интересы без обязательного выбора «стороны» или зависимости от какой-либо великой державы.

Источник: lowyinstitute.org, 07.11.2023 (англ. яз.)

В Китае открыта высокоскоростная линия Фучжоу – Чжанчжоу

Китайская железная дорога (China Railway) приступила к коммерческой эксплуатации 278-км участка линии ВСМ Прибрежного коридора вдоль западного побережья Тайваньского пролива.

Ожидается, что линия Фучжоу – Сямынь – Чжанчжоу, рассчитанная на скорость 350 км/ч, улучшит транспортное сообщение в провинции Фуцзянь, где оно долгое время было затруднено из-за гористой местности. На линии находятся 3 крупных моста через море. Затраты на строительство, которое началось в сентября 2017 г. составили 53 млрд юаней (7,2 млрд долл.).

Линия обслуживает 8 станций: Фучжоу Нань, Фуцин Си, Путянь, Куанган, Цюаньчжоу Донг, Цюаньчжоу Нань, Сямынь Бэй и Чжанчжоу. Четыре из них являются новыми.

Пассажирские перевозки общего пользования на этом маршруте начались 28 сентября, когда первый поезд отправился из Фучжоу. Самое быстрое время в пути между Фучжоу и Чжанчжоу составляет 89 минут, в то время как время в пути между Фучжоу и Сямынем сократилось до 55 минут, создав «часовой круг» между двумя городами. Первоначально будут курсировать 8 поездов в каждую сторону в день, но при следующем изменении расписания рейсов их число будет увеличено до 26 пар, а к концу этого года – до 32 пар.

Самым длинным из мостов через море является мост через залив Цюаньчжоу протяженностью 20,3 км, который, включает в себя участок проходящий над водой длиной 8960 м, был завершен в ноябре 2021 г. Мост через залив Мэйчжоу протяженностью 14,7 км с участком над водой длиной 10,8 км, является первым вантовым мостом в стране, построенным на линии ВСМ, пересекающей море. Третий морской переход – это мост через залив Аньхай длиной 9460 м. Самым длинным сооружением на линии является мост Сикси протяженностью 24,7 км, проходящий через город Чжанчжоу, в то время как другой виадук протяженностью 18,7 км пересекает долину реки Мулан.

В дополнение к 85 мостам, существует 33 туннеля, на долю которых приходится около 15% линии. Самым длинным туннелем является туннель

Янмейшань протяженностью 10,669 м, который был построен в апреле 2021 г. Туннель Хайвэй расположен между мостами через залив Цюаньчжоу и залив Мэйчжоу, в то время как длина туннеля храма Сяншань составляет 1215 м. Группа туннелей Синюньцзюшань, строительство которой завершено в 2020 г., состоит из 5 отдельных стволов общей протяженностью 4400 м.

Прибрежный коридор является ключевой осью в стратегии развития 8 вертикальных и 8 горизонтальных линий ВСМ. После завершения строительства он пройдет вдоль восточного побережья Китая от Даляня на севере до Фанченгана на юге, через Шэньян, Циньхуандао, Тяньцзинь, Дуньин, Вэйфан, Циндао, Ляньюньган, Яньчэн, Наньтун, Шанхай, Нинбо, Фучжоу, Сямынь, Шэньчжэнь и Чжаныцзян.

Источник: railwaygazette.com, 28.10.2023 (англ. яз.)

Rail Baltica может быть достроена до 2030 года

Железнодорожный проект Rail Baltica всё ещё можно завершить в 2030 г, заявил председатель правления ответственного за строительство Rail Baltica на территории Латвии Eiropas dzelzceļa līnijas (EDzL) Каспар Вингрис. Это зависит от различных обстоятельств, прежде всего от доступности финансирования.

«Я сейчас не решусь сказать «мы сделаем», потому что имеется много обстоятельств, которые находятся вне нашего контроля и возможностей, но соединиться с Литвой можно в 2028 г., в 2030 г. – с Эстонией», – сказал он.

Глава EDzL также отметил, что каждое из государств Балтии выбрало свой подход к строительству Rail Baltica

«Когда мы в Латвии и Эстонии выравнивали линию Мейтене – Валка/Валга – Тарту, которую называли Rail Baltica 1, литовцы уже строили рельсовую инфраструктуру европейской ширины – не скоростную, но все же. Так они оказались впереди других. Второе дело – нормативы по отчуждению имущества, которые в Литве позволяют отчуждать имущество с меньшей бюрократической нагрузкой», – пояснил Вингрис.

При этом он отметил, что в Латвии строительство Rail Baltica начато с самых сложных и долговременных проектов – центра Риги и аэропорта. Эстонцы предпочли начать строительство с мостов и путепроводов.

«В результате я рискну заявить, что все равно нет такого, чтобы кто-то был впереди. Когда мы начнем строительство в Иецаве, скорее всего, вперед выдвинется Латвия», – сказал Вингрис. Он также отметил, что в настоящее время в Литве строительные работы уже ведутся в районе моста через Нерис – в направлении Латвии.

«Смещение сроков есть, но соединение с Литвой в любом случае

произойдет быстрее, чем завершение всей трассы Rail Baltica. Затем последует северное направление», – добавил Вингрис.

Источник: rzd-partner.ru, 08.11.2023