



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

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

№2/ФЕВРАЛЬ 2024

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|--|----|
| РОССИЯ..... | 4 |
| Президент Путин провел совещание по строительству ВСМ Москва – Санкт-Петербург.. | 4 |
| Минск ждет от Москвы ответа по очередности реализации проекта ВСМ..... | 8 |
| Стало известно, куда будут приходить поезда ВСМ в Москве..... | 9 |
| ЗА РУБЕЖОМ..... | 10 |
| Среди самых дорогостоящих начатых железнодорожных проектов в мире в 2023 г. – два ВСМ..... | 10 |
| HS2 рассматривает возможность отказа от кресел первого класса для сохранения пассажировместимости (Великобритания)..... | 11 |
| Британские политики подвергли резкой критике стоимость ВСМ HS2..... | 12 |
| HS2 выбрала претендентов на строительство автоматизированной транспортной системы в Солихалл (Великобритания)..... | 13 |
| Станцию ВСМ HS2 Керзон-стрит построят в викторианском стиле (Великобритания)..... | 13 |
| Объем перевозок Eurostar приближается к допандемийному уровню..... | 14 |
| Hitachi Rail завершила тестирование цифровой системы блокировки сигнализации на ВСМ Париж – Лион..... | 15 |
| Высокоскоростные поезда на линии между Лёвенем и Льежем будут работать на солнечной энергии (Бельгия)..... | 15 |
| Talgo с партнерами построят первый в мире высокоскоростной водородный поезд (Испания)..... | 16 |
| Запланировано открытие высокоскоростного сообщения между Миланом (Италия) и Любляной (Словения)..... | 18 |
| SBB заказывает больше высокоскоростных поездов Giguno для быстрорастущих швейцарско-итальянских перевозок..... | 19 |
| Чехия планирует строительство первой в стране линии ВСМ..... | 20 |
| Минтранс США одобрил выпуск облигаций на 2,5 млрд долл. для финансирования ВСМ из Лас-Вегаса в Южную Калифорнию..... | 20 |
| Калифорнийские высокоскоростные поезда интерьером будут напоминать авиалайнеры (США)..... | 21 |
| ОАЭ готовятся приступить к строительству ВСМ..... | 23 |
| Австралия потратит 80 млн долл. на бизнес-обоснование строительства ВСМ Сидней - Ньюкасл..... | 24 |
| Hyundai ROTEM планирует поставить высокоскоростные поезда в Узбекистан..... | 25 |
| Туркменистан и Италия обсудили сотрудничество в области строительства высокоскоростных железных дорог..... | 25 |
| В Китае запустили первое в мире высокоскоростное грузовое сообщение пассажирскими поездами..... | 26 |
| В Китае началась эксплуатация скоростных поездов CRRC модификации CR200J-C со спальными вагонами с четырех- и шестиместными купе..... | 26 |

| | |
|--|----|
| В высокоскоростных поездах Китая планируется внедрить «вагоны тишины» | 27 |
| В Китае продолжают работу над проектом маглев-поезда по технологии Hyperloop | 28 |
| В Индии построят новое депо для технического обслуживания высокоскоростных поездов | 28 |
| Rail Baltica: утвержден план развития железнодорожного узла Каунаса..... | 29 |
| Rail Baltica готовится к началу крупномасштабных строительных работ | 30 |

РОССИЯ

Президент Путин провел совещание по строительству ВСМ Москва – Санкт-Петербург

Президент России в Верхней Пышме провел совещание по строительству высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург.

Глава государства на площадке предприятия «Уральские локомотивы» ознакомился с производством современного подвижного состава, а затем в формате видеоконференции предложил обсудить строительство ВСМ и перспективы высокоскоростных железных дорог.

Участниками встречи стали первый вице-премьер Правительства РФ Андрей Белоусов, вице-премьер Марат Хуснуллин, вице-премьер – министр промышленности и торговли Денис Мантуров, министр транспорта Виталий Савельев, министр экономического развития Максим Решетников, министр финансов Антон Силуанов, генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров, мэр Москвы Сергей Собянин, топ-менеджеры предприятий железнодорожного машиностроения и губернаторы регионов, через которые будет построена первая отечественная ВСМ.

Владимир Путин напомнил, что строительство ветки Москва – Санкт-Петербург должно стать первым, стартовым этапом развития высокоскоростного железнодорожного сообщения в России. «А это принципиально другой уровень технологий и транспортных услуг, современные рабочие места и передовые компетенции, новые возможности для граждан и наших регионов», – подчеркнул он.

Президент подчеркнул, что готовность браться за такие сложнейшие проекты и способность их реализовать – это интегральный показатель возросшего технологичного, научного, кадрового, индустриального потенциала. «Это новые компетенции, и мы подошли к тому, чтобы их реализовывать» – убежден он.

Глава государства определил дальнейшие перспективы строительства ВСМ: в направлении Рязани, Казани, Екатеринбурга, Адлера, а также столицы Белоруссии – Минска. По мнению Владимира Путина, все эти планы вполне естественные и реализуемые. «Что касается Минска, то с Президентом Белоруссии Александром Григорьевичем Лукашенко мы обсуждали этот вопрос, он тоже поддерживает» – заметил российский лидер.

Высокоскоростные маршруты помогут заметно нарастить пропускную способность железных дорог, разгрузят аэропорты, будут способствовать росту внутреннего туризма и деловой активности.

«Мы уже давно обсуждаем, анализируем подходы к строительству высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург. Сегодня прошу представить подготовленные предложения по источникам и механизмам финансирования, обозначить сроки и этапы работ, а также условия привлечения инвесторов и наших институтов развития. Все эти вопросы, возможные риски должны быть заранее детально, всесторонне проработаны и просчитаны», – отметил Владимир Путин.

Как подчеркнул президент страны, реализация проекта, создание всей необходимой инфраструктуры и подвижного состава должны вестись именно на собственной технологической базе. «Сегодня показали на площадке «Уральских локомотивов», что сделано за последние годы предприятием и инженерным центром и что готовы сделать в самое ближайшее время. То есть заделы все созданы. На мощностях завода может быть налажено серийное производство и высокоскоростных поездов», – убежден Владимир Путин.

Он обратил внимание участников встречи, что организация высокоскоростного движения – важнейший технологический проект для отрасли машиностроения в целом. В крупной, долгосрочной, технологически сложной программе развития высокоскоростного сообщения примут участие десятки, если не сотни, трудовых коллективов, научных институтов, подрядных организаций по всей стране.

«Уже сейчас, – заверил Владимир Путин, – нужно заниматься вопросами тесной кооперации, выстраивания эффективных производственных цепочек.

Президент также поручил губернаторам областей, через которые проектируется ВСМ, принять участие в проекте. Это шесть регионов: Москва, Санкт-Петербург, Ленинградская, Новгородская, Тверская, Московская области. Суммарно в них проживает около 30 млн человек. Это 20% всего населения страны. «В целом рассчитываю, что региональные власти, федеральные ведомства, компания «Российские железные дороги», другие наши ведущие компании, бизнес примут самое активное и заинтересованное участие в предстоящей масштабной работе, – заявил Владимир Путин. – По итогам нашего совещания нам надо выйти на конкретные решения, чтобы как можно быстрее приступить к практической работе».

Он также уточнил, что предстоит строить дополнительные мощности на Октябрьской железной дороге, чтобы обеспечить провоз и скорость передвижения грузов по этой важнейшей магистрали.

Стоимость этих работ по словам генерального директора ОАО «РЖД» Олега Белозёрова оценивается в 580 млрд рублей.

«Всё равно надо будет развивать эту часть Российских железных дорог. Нужно подойти к этому по-хозяйски и посмотреть на то, чтобы эта комплексная работа, была выстроена максимально оптимальным образом.

И грузовую часть нужно обеспечить и использовать тогда имеющиеся магистрали, и высокоскоростную часть сделать», – отметил Владимир Путин.

Министр транспорта России Виталий Савельев представил параметры схемы развития высокоскоростных железнодорожных магистралей. Сеть объединит шесть федеральных округов, на территории которых проживает около 110 млн граждан.

Реализация ВСМ является для России проектом века и позволит войти в круг стран, имеющих высокоскоростное железнодорожное сообщение, сделать большой рывок в направлении технологического суверенитета, приобретая новые компетенции в железнодорожном строительстве и машиностроении, обеспечить качественно новый уровень мобильности и жизни граждан нашей страны. Проект ВСМ от Москвы до Санкт-Петербурга является для России первым, не имеющим аналогов.

Отдельная линия ВСМ позволит вернуть грузовое движение на основной ход между Москвой и Санкт-Петербургом, что дополнительно создаст возможности перевозки грузов в Северо-Западном направлении в объеме порядка 74 млн тонн в 2030 г., в том числе 30 млн тонн за счет реализации ВСМ. Время в пути между Москвой и Санкт-Петербургом сократится почти в 2 раза – с 4 часов до 2 часов 15 минут.

Между Москвой и Тверью время в пути составит всего 39 минут. Санкт-Петербург и Великий Новгород – время в пути у граждан займёт всего 29 минут. Поезда будут ходить с частотой в 10-15 минут.

Фактически данные города станут одной единой агломерацией с огромным положительным эффектом для каждого жителя нашей страны. По маршруту Москва – Санкт-Петербург в 2019 г. по всем видам транспорта пассажиропоток составил 32,3 млн человек. При вводе ВСМ в 2030 г. общий пассажиропоток вырастет на 35% – до 43,4 млн пассажиров, из которых на ВСМ придется 23 млн человек.

По мнению Виталия Савельева после открытия ВСМ сократится спрос на авиаперелеты между столицами. Высвобожденные самолеты будут перераспределены на другие направления.

Проект ВСМ предусматривает два участка строительства, а также закупку подвижного состава. Первый участок – от Санкт-Петербурга до Зеленограда. Его стоимость оценивается в 1,755 трлн рублей. Строительство предлагается осуществлять в рамках концессионного соглашения.

Второй участок – это строительство выходов из Москвы. Строительство планируется осуществить в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД». Общая стоимость оценивается в 221,5 млрд рублей. «Российские железные дороги», по словам главы Минтранса, уже вложили порядка 40 млрд рублей в его развитие.

Закупки подвижного состава для ВСМ потребует 148 млрд рублей на первую партию, состоящую из 28 поездов, планируемых к поставке на линию к 2028 г. Уже в 2026 г. необходимо создать опытный образец поезда и начать сертификационные испытания. Предусмотрено создание полностью отечественного поезда на базе производственных мощностей «Группы Синара» и «Трансмашхолдинг». Проектирование поезда ведется ОАО «РЖД» с 2020 г.

При формировании финансовой модели концессионного участка просчитано 4 варианта и 8 сценариев. Рассмотрены различные сценарии привлечения средств ФНБ в размере: в первом сценарии – 580,6 млрд рублей, второй сценарий – 300 млрд рублей, третий сценарий – без привлечения средств ФНБ.

В качестве базового сценария принята следующая структура финансирования.

Первое – 218,5 млрд рублей – взносы в основной уставный капитал концессионера.

Второе – это 290 млрд рублей облигаций пенсионного фонда «Газфонд».

Еще 903,8 млрд рублей – привлекаемые кредитные средства банков «Сбербанк», ВТБ, «Газпромбанк», которые готовы участвовать в проекте.

Четвертое. Также потребуется совокупная поддержка государства в объеме 609 млрд рублей на период строительства работ по проекту, в том числе 580,6 млрд рублей – за счет средств ФНБ под 3% годовых с полным возвратом к 2050 г. и 28,5 млрд рублей – это капгрант на выкуп земельных участков за счет средств федерального бюджета.

Кроме того, потребуется субсидия федерального бюджета в размере 299,4 млрд рублей в 2028-2038 гг. на поддержку операционной деятельности концессионера на начальном этапе эксплуатации.

Организационная схема проекта предусматривает государственно-частное партнерство на основе заключаемого концессионного соглашения. Уже создана компания, которая планирует выступить акционером концессионера, «ВСМ – Две столицы». В качестве концедента предполагается определить Росжелдор.

Реализация проекта принесет огромные эффекты: будет создан импортонезависимый высокоскоростной подвижной состав, обеспечены заказы и дополнительные рабочие места, всё транспортное машиностроение получит огромное развитие, повысится связанность регионов, что положительно повлияет на увеличение туристического потока и мобильности населения, увеличатся налоговые поступления, развитие прилегающих территорий и агломераций. Прямые эффекты для бюджетных и внебюджетных фондов уже на стадии стройки перекроют запрашиваемую сумму для проекта. Посредованный эффект от реализации проекта, от увеличения грузоперевозок

ОАО «РЖД», а также налоги и взносы, которые получит страна, перекрывают затраты практически в 3 раза.

Опыт реализации подобных проектов ВСМ, например, в Китае, где строится ежегодно около одной тысячи километров высокоскоростных путей, эти эффекты полностью подтверждает. Население и экономика регионов с ВСМ растет быстрее, чем в остальных регионах.

Для старта проекта ВСМ, по словам Виталия Савельева необходимо принятие ряда ключевых решений.

Первое – поддержать заключение концессионного соглашения. Это позволит подписать договор на поставку подвижного состава и начать модернизацию производственных мощностей завода.

Второе решение – это поддержать выделение средств ФНБ в объеме 580,6 млрд рублей под 3% годовых.

Третье решение – это выделить средства в объеме федерального бюджета 327,9 млрд рублей. И 299,4 млрд рублей, начиная с 2027-2038 гг., на субсидирование операционной деятельности.

Четвертое. Для реализации проекта совету директоров ОАО «РЖД» необходимо принять два решения. Первое – это включение в инвестиционную программу в текущем году средств в объеме 8,3 млрд рублей на завершение проектирования линии и запланировать необходимое финансирование в инвестиционной программе ОАО «РЖД» для строительства выходов из Москвы и из Санкт-Петербурга в объеме 248,7 млрд рублей.

Также предстоит изменить Налоговый кодекс для применения ставки НДС в 0% к перевозкам и организации перевозок, а также исключить из расчета налогового потенциала субъектов налога на имущество при реализации проекта. Предлагается предусмотреть рыночное регулирование при перевозках пассажиров на ВСМ. Цена билета будет определять окупаемость проекта.

Для реализации проекта ВСМ необходимы рекомендации Банку России рассмотреть возможность использования средств некоммерческих пенсионных фондов и снижения риск-веса проекта до 20%.

Источник: kommersant.ru, 16.02.2024

Минск ждет от Москвы ответа по очередности реализации проекта ВСМ

Белоруссия ждет от России ответа по тому, в какой очередности будет реализовываться проект по строительству высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ) от Москвы до Рязани, Казани, Екатеринбурга, Адлера и Минска, заявил в пятницу журналистам белорусский посол в РФ Дмитрий Крутой.

Накануне президент России Владимир Путин заявил, что белорусский президент Александр Лукашенко поддерживает строительство ВСМ от Москвы до Минска. В.Путин добавил, что в перспективе организация строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали в направлении Рязани, Казани, Екатеринбурга, Адлера.

«Мы ждем от российской стороны четкого ответа: будут ли эти проекты Москва – Санкт-Петербург, Москва – Екатеринбург, Москва – Минск реализовываться параллельно либо... последовательно. Когда мы поймем свое место в этой очередности, тогда будем делать финальные расчеты», – сказал дипломат журналистам в ходе пресс-конференции по итогам открытия дней Витебской области на ВДНХ.

Источник: Iprime.ru, 16.02.2024

Стало известно, куда будут приходить поезда ВСМ в Москве

Вокзал еще строится. Откроется он на севере столицы.

О строительстве Петровско-Разумовского вокзала в своем телеграм-канале сообщил мэр Москвы Сергей Собянин. Он также упомянул, что именно на этот вокзал будут прибывать поезда высокоскоростной магистрали из Санкт-Петербурга.

«В будущем вокзал сможет принимать поезда высокоскоростной магистрали из Санкт-Петербурга. Пассажиры будут делать удобную пересадку, не доезжая до центра города», – написал мэр.

Вокзал свяжет между собой и станет хабом для строящейся станции МЦД-1, МЦД-3, двух линий метро и маршрутов наземного транспорта. Уже завершена реконструкция путепроводов через железнодорожные пути, строятся пассажирская платформа и надземный вестибюль для МЦД-1.

Источник: rzd-partner.ru, 26.01.2024

ЗА РУБЕЖОМ

Среди самых дорогостоящих начатых железнодорожных проектов в мире в 2023 г. – два ВСМ

В 2023 г. в мире было начато 250 проектов по строительству железных дорог общей стоимостью 249,8 млрд долл. Капитальные затраты сократились почти вдвое по сравнению с показателем 2022 г. в 500 млрд долл. Как и раньше, этом списке доминирует Азия – 42% новых железнодорожных проектов были начаты там. Больше всего проектов было в сегменте ВСМ и метро.

На 5 месте китайская ВСМ Яньань – Юйлинь стоимостью 5,6 млрд долл. Линия обеспечит сообщение между провинцией Шэньси на северо-западе Китая и южной провинцией Гуанси. Проект предполагает строительство ВСМ протяженностью 239,7 км с проектной скоростью 350 км/ч. Она является частью планируемой Китаем сети ВСМ «Восемь по вертикали и восемь по горизонтали». Проект включает в себя строительство 6 новых станций, мостов, туннелей и диспетчерских пунктов, а также установку электрооборудования, систем освещения и безопасности. Строительство проекта началось в ноябре 2023 г., и ожидается, что новая линия будет завершена к концу 2027 г.

На 1 месте в рейтинге самых дорогостоящих железнодорожных проектов оказалась Польша и её Центральный коммуникационный порт стоимостью 8,9 млрд долл. Этот мегапроект предусматривает строительство с нуля нового аэропорта в 40 км к юго-западу от Варшавы, включая создание двух взлетно-посадочных полос, здания аэровокзала, коммерческих объектов, автостоянки и соединительных дорог. Также возле аэропорта будет построен новый город, и осуществлена модернизация 2400 км существующих железнодорожных линий. Предполагается строительство 1800 км новых линий ВСМ. Новые линии позволят за 15 минут добраться до Центрального железнодорожного вокзала Варшавы и за 25 минут до железнодорожного вокзала Лодзь-Фабрична. Также планируется создание высокоскоростного сообщения с Франкфуртом-на-Одере, что сократит время в пути между новым польским аэропортом и Берлином (расстояние между Франкфурт-на-Одере и Берлином составляет 80 км) по железной дороге до менее чем 3,5 ч. Строительство аэропорта, который будет выступать в качестве хаба для польских авиалиний LOT, началось в октябре 2023 г. При этом ожидается, что первая очередь аэропорта и несколько участков железнодорожных линий будут завершены уже к IV кварталу 2027 г.

Источник: railway-technology.com, 13.02.2024 (англ. яз.)

HS2 рассматривает возможность отказа от кресел первого класса для сохранения пассажироместимости (Великобритания)

Места первого класса могут быть отменены на новой ВСМ HS2, поскольку чиновники ищут способы избежать снижения пассажиропотока после того, как была отменена большая часть запланированного маршрута.

В октябре 2023 г. премьер-министр страны сократил северный участок HS2 от Бирмингема в Мидлендсе до Манчестера, чтобы обуздать растущие расходы на её строительство. ВСМ теперь будет построена только от Лондона до Бирмингема, а построенные на заказ поезда будут курсировать по существующим путям оставшуюся часть пути до севера Англии.

В одном из внутренних правительственных документов говорилось, что пропускная способность сократится с 1690 до 1530 мест в час на участке между Лондоном и Манчестером. Это что подрывает первоначальную цель HS2 по значительному увеличению пропускной способности железнодорожной системы между севером и югом.

Ответственная за проект компания HS2 Ltd изучает способы изменения спецификаций заказанных поездов, чтобы справиться со снижением пропускной способности, но по словам представителей отрасли и правительства, изменения в контракты пока не вносились.

Одна из обсуждаемых идей заключается в том, чтобы убрать все места первого класса из новых поездов, что позволило бы вернуть вместимость на линии ближе к изначально запланированному уровню. Отказ от первого класса могло бы стать краткосрочным решением проблем с пропускной способностью. Однако потеря мест в первом классе также снизит потенциальные доходы на линии, что может сделать контракт на эксплуатацию поездов HS2 менее привлекательным для частных операторов.

Министерство транспорта заявляет, что правительство по-прежнему планирует использовать места первого класса.

Новый подвижной состав HS2, построенный совместным предприятием Hitachi и Alstom, будет иметь длину 200 м, что примерно на 60 м короче нынешних поездов Avanti на магистрали Западного побережья.

Согласно первоначальному плану HS2, поезда должны были курсировать исключительно по выделенной линии и приходить на специально построенные и модернизированные станции. Сдвоенные поезда должны были образовывать единый 400-метровый состав на 1100 посадочных мест.

В соответствии с новыми планами премьер-министра, на существующие станции к северу от Бирмингема, куда планируется перенаправить поезда HS2, не имеют платформ достаточной длины для сдвоенных поездов.

По словам исполнительного председателя HS2, очевидно, что на маршруте Лондон – Манчестер будет меньше мест. Одним из решений было

«перенастроить» поезда длиной 250 м, чтобы сделать их примерно такой же длины, как нынешние поезда Avanti Pendolinos. Но это также привело бы к снижению пропускной способности, поскольку сделало бы сдвоенный состав неприменимый даже для новых станций HS2 в Лондоне и Бирмингеме.

Источник: ft.com, 27.01.2024 (англ.яз.)

Британские политики подвергли резкой критике стоимость ВСМ HS2

Британские парламентарии 7 февраля опубликовали отчет, в котором подвергли резкой критике урезанный план строительства ВСМ High Speed 2, заявив, что у HS2 «очень низкое соотношение цены и качества».

Заключение межпартийного комитета по контролю за государственными расходами (РАС) было сделано после того, как правительство в 2023 г. отменило строительство ключевого участка HS2, идущего на север страны.

Первоначально предполагалось, что поезда будут курсировать между Лондоном на юго-востоке Англии и Манчестером на севере, но в октябре прошлого года проект был радикально изменен, когда премьер-министр Р.Сунак заявил, что линия ВСМ будут построена только между столицей и Бирмингемом в центре страны.

Это произошло после того, как стоимость проекта почти утроилась и составила более 100 млрд фт. ст. (126 млрд долл.), отчасти из-за резкого роста инфляции.

Ожидается, что оставшийся маршрут, соединяющий Лондон с Бирмингемом, откроется не ранее 2029 г., но всё равно может обойтись в 67 млрд фт. ст., говорится в отчете РАС.

Р.Сунак заявил, что миллиарды фунтов стерлингов, сэкономленные от сокращения участка Бирмингем-Манчестер, будут направлены на улучшение действующих железнодорожных, автомобильных и автобусных сетей.

Однако в отчете РАС говорится, что, несмотря на экономию, затраты на проект «значительно перевешивают выгоды от него». Так же в нём отмечено, что «плохое управление затратами указывает на провал управления и надзора» со стороны Министерства транспорта (DfT) и государственной компании HS2 Ltd, которые совместно руководят проектом.

Законодатели потребовали в течение 6 месяцев предоставить ответы относительно того, как эти вопросы будут поставлены под должный подотчетный контроль.

В ответ на критику, DfT в заявлении заявил, что «продолжит реализацию проекта HS2 по самой низкой разумной цене для налогоплательщиков».

HS2 Ltd. заявила, что, несмотря на сокращение бюджета из-за растущей

инфляции, в настоящее время она «контролирует расходы и извлекает уроки из случившегося».

Источник: barrons.com, 07.02.2024 (англ.яз.)

HS2 выбрала претендентов на строительство автоматизированной транспортной системы в Солихалл (Великобритания)

Компания HS2, реализующая проект одноименной высокоскоростной магистрали в Великобритании, выбрала двух претендентов на строительство, эксплуатацию и текущее содержание автоматизированной транспортной системы (APM) в пересадочном узле Солихалл, входящем в агломерацию Бирмингема. Приглашение к участию в тендере получили британская Doppelmauer Cable Car UK и французская РОМА.

Автоматизированная транспортная система свяжет пересадочный узел Солихалл с Национальным выставочным центром, станцией Бирмингем-Интернешнл и международным аэропортом. Она обеспечит перевозки минимум 2100 чел./ч в каждом направлении, в перспективе предусматривается увеличение провозной способности до 3900 чел./ч в каждом направлении. Линия АРМ должна быть надземной, поскольку её трасса пересекает автомобильную дорогу М42 и проходит над путями железнодорожной магистрали West Coast.

Узлу Солихалл отводится лидирующая роль в планах экономической трансформации региона Западный Мидленд. Эта станция является ключевым элементом проекта Arden Cross коммерческой и жилой застройки стоимостью 3,2 млрд фт. ст., который поможет создать 27 тыс. новых рабочих мест и до 3 тыс. объектов жилья.

Источник: railtechnologymagazine.com, 01.02.2024 (англ. яз.)

Станцию ВСМ HS2 Керзон-стрит построят в викторианском стиле (Великобритания)

В Бирмингеме 24 января 2024 г. было начато строительство станции HS2 Керзон-стрит. Контракт стоимостью 570 млн фт. ст. был заключен в 2021 г. с британским совместным предприятием Mace Dragados.

Дизайн станции предложен архитектурными бюро WSP и Grimshaw Architects с использованием идей арочных станционных конструкций железных дорог Викторианской эпохи. Проект разработан в соответствии со стандартом BREEAM Excellent – международной системы сертификации зданий по их

экологической эффективности. Климатически нейтральный уровень выбросов CO₂ в атмосферу обеспечат применение природосберегающих технологий, включая сбор дождевой воды, и использование возобновляемых источников энергии за счет оснащения навесов над платформами солнечными панелями площадью 2800 м².

В соответствии с программой строительства, в январе 2024 г. начаты земляные работы по подготовке площадки под фундамент. Летом 2024 г. планируется приступить к сооружению здания станции, через год – к отделке фасадов, а осенью 2025 г. начать монтаж стального арочного каркаса над конкурсом и крыши. Внутренние отделочные работы планируется начать в конце 2025 г. и завершить к концу 2028 г. Программа испытаний и поэтапного ввода в эксплуатацию рассчитана на 2026-2028 гг. Открытие станции ожидается в период 2029-2033 гг.

Источник: railjournal.com, 25.01.2024 (англ. яз.)

Объем перевозок Eurostar приближается к допандемийному уровню

Оператор Eurostar отмечает рост объема пассажирских перевозок, который в 2023 г. приблизился к допандемийному уровню. В 2019 г. поезда Eurostar перевезли 19 млн чел., а в 2023 г. уже 18,6 млн чел., что на 22% больше, чем в 2022 г. (14,8 млн чел.).

Наибольший рост в 2023 г. по сравнению с 2022 г. отмечен на маршрутах: Лондон – Амстердам (+38%, 1,1 млн чел.), Лондон – Брюссель (+33%, 2,2 млн чел.) и Лондон – Париж (+25%, около 8 млн чел.).

В январе 2023 г. компания Eurostar Group, созданная в результате слияния операторов Thalys и Eurostar, представила обновленный бренд. С октября 2023 г. высокоскоростные поезда обращаются под новым логотипом. С декабря 2023 г. сезонные поезда Eurostar Snow начали курсировать между Лондоном и горнолыжными курортами во Французских Альпах.

В настоящее время поезда Eurostar обслуживают пассажиров в пяти странах по 28 маршрутам.

В период XXXIII летних Олимпийских игр в Париже, которые пройдут с 26 июля по 11 августа 2024 г., а также Паралимпийских игр (с 28 августа по 8 сентября 2024 г.) Eurostar планирует доставить около 2 млн пассажиров в столицу Франции.

С июня 2024 г. по январь 2025 г. в связи с реконструкцией Центрального вокзала Амстердама будет приостановлено движение поездов Eurostar между Лондоном и Нидерландами; пассажирам, следующим в Амстердам и Роттердам, придется совершать пересадку в Брюсселе.

Eurostar рассчитывает увеличить годовой объем перевозок до 30 млн. чел. к 2030 г.

Источник: zdmira.com, 29.01.2024

Hitachi Rail завершила тестирование цифровой системы блокировки сигнализации на ВСМ Париж – Лион

Компания Hitachi Rail успешно завершила первые динамические испытания системы микропроцессорной централизации (МПЦ) нового поколения SEI+ на линии ВСМ Париж – Лион, которая является старейшей во Франции и наиболее интенсивно используемой ВСМ в Европе. Ввести МПЦ в эксплуатацию планируется в августе 2024 г. Работы выполняются по контракту в 129,3 млн евро, подписанного с Hitachi Rail в декабре 2019 г.

Тестирование проводилось на участке в Парижском регионе и подтвердило корректную работу системы при пропуске испытательного поезда, оборудованного бортовым устройством европейской системы управления движением поездов ETCS. Управление МПЦ осуществлялось из диспетчерского центра в Лионе, расположенного на расстоянии более 500 км от участка. В проекте задействовано более 100 чел., включая 30 сотрудников Hitachi Rail, отвечающих за разработку МПЦ SEI+.

Сложность испытаний была обусловлена возможностью их проведения только в ночное время, чтобы не прерывать коммерческие перевозки на ВСМ. Специалисты Hitachi Rail контролировали работу исполнительных постов МПЦ на линии и помогали сотрудникам французской SNCF в диспетчерском центре в Лионе собирать и анализировать результаты испытаний.

Завершить модернизацию систем железнодорожной автоматики и телемеханики на ВСМ Париж – Лион планируется в 2025 г. За развертывание системы ETCS на этой линии отвечает компания Alstom.

Системы МПЦ нового поколения для SNCF разрабатываются в рамках проекта Argos, инициированного распорядителем железнодорожной инфраструктуры SNCF Réseau.

Источник: railfactor.com, 05.02.2024 (англ. яз.)

Высокоскоростные поезда на линии между Лёвеном и Льежем будут работать на солнечной энергии (Бельгия)

Оператор инфраструктуры железных дорог Бельгии – компания Infrabel обнародовала планы по устройству парка солнечных батарей в провинции Льеж

в рамках проекта стоимостью около 2 млн евро, из которых 90% предоставит в виде субсидий федеральное правительство. Более 3800 фотоэлектрических панелей установят в районе тяговой подстанции Аверна, работы займут около года. Батареи, занимающие площадь 3 га, смогут генерировать 2700 МВт·ч электроэнергии ежегодно, что соответствует годовому потреблению 650 домохозяйств. Её будут использовать для питания еженедельно курсирующих между Бельгией и Германией 120 высокоскоростных поездов и 350 поездов местного сообщения Лёвен – Льеж. В пасмурную погоду предусмотрено переключение тяговой подстанции Avernas на питание от близлежащей ветряной электростанции или высоковольтной линии электропередачи.

Эта ВСМ станет второй в Бельгии, использующей энергию солнца. С 2022 г. ВСМ от Антверпена до границы с Нидерландами подключена к солнечным электростанциям в Схотене и Брассате. Infrabel также изучает возможность установки солнечных панелей вдоль высокоскоростных линий. Вырабатываемая электроэнергия будет прямо поступать в воздушную контактную сеть, не проходя через тяговую подстанцию. Infrabel подписал соглашение о намерениях с оператором высокоскоростных поездов Eurostar.

В Бельгии железные дороги являются вторым крупнейшим потребителем электроэнергии, ежегодно расходуя 1500 ГВт·ч. Около 85% этого объема Infrabel продает компаниям-операторам железнодорожных перевозок по себестоимости, остальное используется депо, железнодорожными предприятиями, дата-центрами, офисами и т.д.

Компания Infrabel стремится утроить к 2026 г. долю потребления энергии, получаемой из возобновляемых источников.

Источник: newmobility.news, 08.02.2024 (англ. яз.)

Talgo с партнерами построят первый в мире высокоскоростной водородный поезд (Испания)

Десять испанских компаний во главе с Talgo объединили усилия для проектирования и постройки первого в мире высокоскоростного поезда, работающего на возобновляемых водородных топливных элементах.

В рамках проекта Humpulso компании разработают набор технологий, которые могут быть применены к поезду Talgo 250, что позволит использовать вырабатываемую полностью из возобновляемых источников энергию даже на линиях без воздушной контактной сети.

В проекте Humpulso в качестве партнеров также участвуют Goldust, Ingeteam, Optimus 3D, Repsol и Sener. Университет Понтифика Комильяса и

Tecnalia являются соучастниками, а Adif выступает в качестве эксперта.

Проект получил грант в размере 6,5 млн евро и является частью испанской программы стимулирования инновационной цепочки создания стоимости и знаний о возобновляемом водороде в рамках Плана восстановления, трансформации и устойчивости.

Масштаб проекта

По заявлению Talgo, проект Humpulso будет носить комплексный характер – он запустит всю цепочку создания стоимости возобновляемого водорода в железнодорожной системе, от производства до потребления. Проект также позволит проанализировать влияние возможного перевода на водород в будущем различных активов железнодорожной инфраструктуры, находящиеся в ведении Adif, включая объекты техобслуживания и железнодорожные пути.

Результатом проекта станет совместное производство установок обеспечения водородом, адаптированных к железным дорогам – как мобильным, так и стационарным – и новаторский прототип гибридного бимодального пассажирского поезда с автоматической сменой ширины колеи, который сможет курсировать как по обычным, так и по высокоскоростным линиям, используя контактную сеть или водород и аккумуляторные батареи при её отсутствии.

Как отметили в Talgo, такой подход является основополагающим, поскольку решение многих серьезных технологических проблем, связанных с внедрением возобновляемого водорода на железнодорожном транспорте, потребует участия множества заинтересованных сторон на всех уровнях, как из государственного, так и из частного секторов.

Целью Talgo будет разработка, производство и испытания двухгибридной тяги на водородных элементах для поезда Talgo 250. В каждом поезде имеются по два тяговых концевых вагона (СЕТ), которые сейчас используются для выработки электроэнергии из дизельного топлива для питания тяговых агрегатов на неэлектрифицированных участках. В рамках проекта Humpulso одна из этих дизельных установок будет заменена на другую – оснащенную топливными элементами и батареями для обеспечения на 100% экологически чистой электроэнергией из возобновляемого водорода.

Компания Ingeteam разработает, изготовит и испытает преобразователи, способные заряжать аккумуляторы от контактной сети. Repsol и Golendus будут отвечать за разработку двух установок для заправки водородом. Repsol развернет мобильное предприятие, в то время как водородный завод Golendus будет стационарным комплексом по производству и снабжению.

Для объектов снабжения водородом и железнодорожной инфраструктуры Sener проведет общий анализ рисков и имитацию работы служб. В обоих случаях будет разработана платформа управления логистикой для мониторинга

использования водорода в сети.

Optimus3D на базе Alava будет работать над более эффективными и долговечными новыми материалами, основанными на аддитивном производстве, и новыми процессами для использоваться в водородных приложениях.

Что касается эксперта проекта, то Adif планирует расширить свои компетенции в области определения требований и вариантов использования водородных технологий на железнодорожной инфраструктуре. Он разработает требования безопасности, связанные с инфраструктурой и интерфейсами с транспортным средством и заправочной станцией, а также спроектирует стандартизированные заправочные станции.

Источник: electricandhybridrail.com, 24.12.2023 (англ.яз.)

Запланировано открытие высокоскоростного сообщения между Миланом (Италия) и Любляной (Словения)

Между Миланом и Любляной откроется новое высокоскоростное железнодорожное сообщение, которое будет обслуживаться поездами ETR 700, разработанными Pininfarina (рис. 1).



Рис. 1. Высокоскоростной поезд ETR 700

Предварительная дата начала высокоскоростного сообщения Милан – Любляна назначена на 9 июня 2024 г.

Поезд под номером 139/137, будет отправляться с центрального аэропорта Милана в 15:15 с остановками в Брешии, Пескьера-дель-Гарда, Вероне, Порто-Нуова, Виченце, Падуе, Венеция-Местре, Портогруаро, аэропорту Триеста, Монфальконе, Центральном аэропорту Триеста, Вилла-Опичина, Дивача, Постояна и Любляна, куда будет прибывать в 22:09.

В обратном направлении поезд 136/138 отправится из Любляны в 6:55 и, сделав те же остановки, только вместо Дезенцано остановка будет в Пескьера-дель-Гарда, прибудет на Центральный вокзал Милана в 13:45.

Поезд Trenitalia ETR 700, первоначально NS Hispeed V250 – это высокоскоростной поезд, спроектированный Pininfarina и построенный AnsaldoBreda первоначально для NS International и NMBS/SNCB для

обслуживания высокоскоростного сообщения Фура Амстердам – Брюссель.

Поезда модели V250 были поставлены со значительной задержкой. Полноценные коммерческие перевозки на V250 начались 9 декабря 2012 г, но были прекращены 39 дней спустя, 17 января 2013 г., после того, как Бельгийское агентство железнодорожной инспекции приостановило действие лицензии на эксплуатацию поездов из-за проблем с безопасностью и конструкцией. Все они были выведены из эксплуатации и отправлены обратно производителю AnsaldoBreda в Италии.

В августе 2017 г. Trenitalia приобрела все 19 составов V250 для расширения своего парка высокоскоростных поездов и переименовала их в ETR700. После ремонта они поступили в эксплуатацию на линии Frecciargento на Адриатической железной дороге между Миланом и Лечче в 2019 г. Семнадцать составов будут использоваться для коммерческой работы, а два других – как источник запасных частей.

Источник: railwaypro.com, 02.02.2024 (англ.яз.)

SBB заказывает больше высокоскоростных поездов Giruno для быстрорастущих швейцарско-итальянских перевозок

Федеральные железные дороги Швейцарии (SBB) объявили о покупке 5 дополнительных высокоскоростных поездов Giruno у Stadler Rail, расширяя свой парк для удовлетворения растущего спроса на международные перевозки между Швейцарией и Италией.

Поезд Giruno, основанный на модели Stadler SMILE, уникален для рынка как первый полностью безбарьерный высокоскоростной поезд в Европе.

Этот последний заказ последовал за поставкой первых 29 поездов Giugno в 2021 г. и дополняет 7 поездов, заказанных в 2022 г. для работы в Германии. Пять новых поездов будут построены на заводе Stadler в Бусснанге, Швейцария, и, как ожидается, будут поставлены к концу 2025 г.

По словам исполнительного вице-президента по маркетингу и продажам Stadler Ансгара Брокмейера, поезд Giruno олицетворяет инновационную мощь Stadler и является результатом давнего и успешного сотрудничества с SBB.

Поезда Giruno состоят из 11 вагонов, имеют максимальную скоростью движения 250 км/ч и работают на двойной тяге с числом посадочных мест чуть более 800. Составы, которые поступили в эксплуатацию в 2021 г., в настоящее время курсируют между Базелем и Цюрихом, а также через итальянскую границу в Милан, Геную и Болонью.

Источник: railtechnologymagazine.com, 14.02.2024 (англ.яз.)

Чехия планирует строительство первой в стране линии ВСМ

В Чехии с нетерпением ожидают решения по первой в истории страны линии ВСМ, которая соединит крупные чешские города с Германией. Однако некоторые жители вблизи предполагаемого маршрута возражают против неудобств, которые она вызовет.

Новая линия ВСМ со скоростью движения свыше 300 км/ч сократит время в пути от Усти-над-Лабем до Праги или Дрездена всего до 30 минут. Курсировать поезда смогут каждые 10 минут. Завершить строительство первых 58 км линии планируется в течение 6 лет, а остальная часть будет достроена в период с 2038 по 2045 г. Стоимость проекта составляет около 150 млрд чешских крон (около 7 млрд евро).

Однако по мере приближения срока для окончательного согласования всех деталей проекта в конце июня, возникли опасения и противодействие, которые угрожают сорвать прогресс.

Предложенный маршрут столкнулся с противодействием со стороны местных жителей, которые подали более 600 жалоб, включая призывы к изменению маршрута. Были высказаны возражения по поводу потенциальных рисков и затрат, связанных с проектом. Жители Усти-над-Лабем, на которых ляжет основная тяжесть строительных работ, ссылаются на проблемы с шумом и ухудшении ситуации на дорогах.

Другие критики проекта говорят, что если проект в конечном итоге будет реализован – администрация железной дороги должна провести качественный архитектурный конкурс, чтобы найти наилучшую фирму для строительства новых путей и станций.

Министр транспорта М.Купка настаивает на том, что предпринимаются все усилия для решения проблем и вовлечения граждан в процесс принятия решений. «Мы стараемся тщательно подходить к планированию и вести диалог с местными властями. Мы не оставляем это без внимания», – заявил он.

Несмотря на опасения, государственные чиновники полны решимости продвигать проект. Две рабочие группы рассмотрят жалобы и планируют выступить посредниками в достижении компромисса между застройщиками и жителями.

Источник: railwaypro.com, 12.02.2024 (англ.яз.)

Минтранс США одобрил выпуск облигаций на 2,5 млрд долл. для финансирования ВСМ из Лас-Вегаса в Южную Калифорнию

Министерство транспорта США (US DOT) обеспечило дополнительную

финансовую помощь для строительства ВСМ общей стоимостью 12 млрд долларов из Лас-Вегаса в Южную Калифорнию, строительство которой долгое время откладывалось. 23 января было объявлено, что US DOT выделит 2,5 млрд долл. в виде облигаций для реализации 350 км проекта Brightline West.

Железнодорожная линия в основном будет идти вдоль автодороги I-15. Конечной станцией на западе будет Ранчо Кукамонга в Калифорнии. Планируется, что поезда смогут развивать скорость 300 км/ч, сокращая время в пути до 2 часов, что примерно вдвое меньше времени, чем сейчас.

Начать строительство планируется в этом году. Оно займет около 4 лет.

Новая финансовая помощь US DOT последовала за выделением в 2020 г. частных облигаций в объеме 1 млрд долл. и грантом в рамках Закона об инвестициях в инфраструктуру и рабочих местах на сумму 3 млрд долл. для Минтранса штата Невада в декабре прошлого года.

Источник: enr.com, 23.12.2023 (англ.яз.)

Калифорнийские высокоскоростные поезда интерьером будут напоминать авиалайнеры (США)

Калифорнийские высокоскоростные поезда могут быть оснащены вагонами-ресторанами с барами, игровыми площадками для семей с детьми и сиденьями различных классов, как у авиакомпаний, когда они начнут курсировать по Центральной долине в начале следующего десятилетия.

Недавно опубликованные предварительные эскизы впервые показывают, как возможно будут выглядеть интерьеры высокоскоростных поездов.

На дизайнерских рендерах показаны интерьеры поездов с различными конфигурациями сидений. Ряды «гибких» сидений включают в себя два или три места, а некоторые секции включают раздвижные столики, чем-то похожие на аналогичные в поездах Amtrak Capitol Corridor. Обращенные вперед сиденья оснащены выдвижными лотками для ноутбуков, а ряды с тремя сиденьями будут иметь выдвижные подлокотники на среднем сиденье (рис. 2).



Рис. 2. Предварительный эскиз «гибких» сидений

Другой тип сидений, который власти описывают как «комфортные

сиденья», состоит из более широких сидений с удобными подголовниками, сконфигурированными аналогично гибким сиденьям (рис. 3).

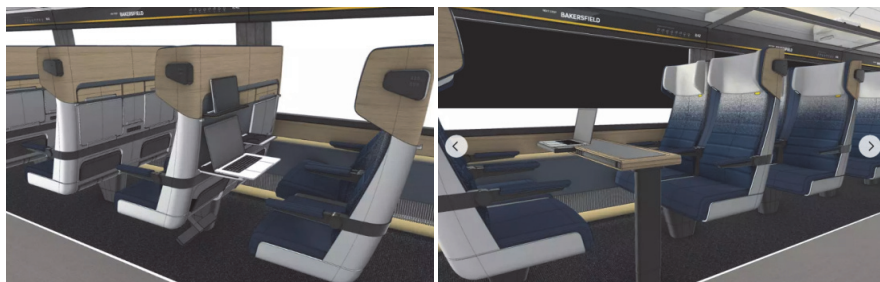


Рис. 3. Предварительный эскиз комфортных сидений

Управление высокоскоростных железных дорог также рассматривает возможность проектирования поездов с «местами-коконами» – слегка приподнятыми, полузакрытыми сиденьями у окон (рис. 4).



Рис. 4. Эскиз мест - «коконов»

Пассажиры получат больше места для ног, если будет принято решение о размещении сидений «премиум» класса (рис. 5). Согласно эскизам, эти закрытые сиденья, напоминающие кресла первого класса в самолетах, имеют место для хранения вещей и выдвижные подставки для ног.

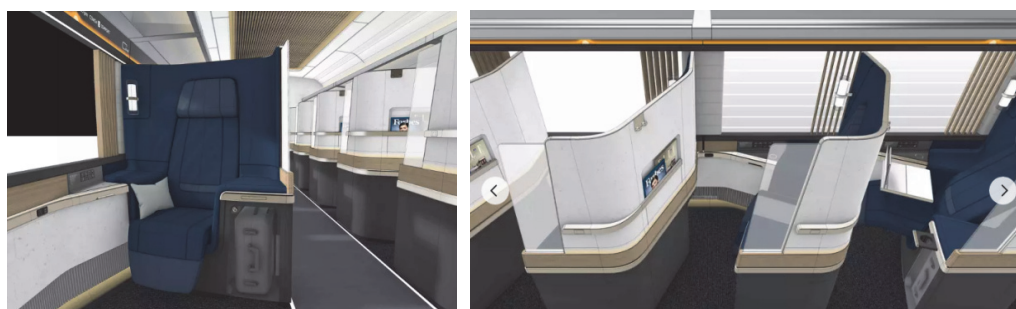


Рис. 5. Предварительный эскиз сидений «премиум» класса

Поезда будут иметь ширину не менее 3,2 м и будут таким образом, чтобы пользователи инвалидных колясок могли перемещаться по поезду без ограничений. Ранние проекты предусматривали просторные туалеты.

Окончательные решения по дизайну интерьера планируется принять к осени этого года.

Контракт на строительство поездов планируется заключить к концу этого года. В шорт-лист попали два поставщика: Alstom Transportation Inc. и Siemens Mobility Inc.

Планируется, что участок ВСМ проекта Центральной долины от Мерседа до Бейкерсфилда откроется между 2030 и 2033 гг. Поезда будут обслуживать 5 станций и развивать скорость до 350 км/ч.

В последнее время проект получил значительный импульс от многомиллиардных федеральных средств, выделяемых на завершение проекта в Центральной долине.

Источник: sfchronicle.com, 24.01.2024 (англ. яз.)

ОАЭ готовятся приступить к строительству ВСМ

Проект ВСМ сократит время в пути между двумя крупнейшими городами и экономическими центрами ОАЭ.

Первые работы по строительству сети ВСМ в ОАЭ будут включать расчистку подрядчиком и подготовку строительных площадок для начала фактических работ. Обычно это включает в себя земляные работы и перенос существующей инфраструктуры или инженерных коммуникаций в районе проведения работ.

Уже начались предварительные работы по тестированию площадки. Базирующаяся в Дубае испытательная лаборатория Matcon и международная инженерно-исследовательская компания Abu Dhabi Engineering & Research International проводят буровые испытания для определения грунтовых условий в районах, через которые пройдет ВСМ. Одна из областей, где проводятся испытания, находится в районе Джаддаф в Дубае.

Инженерными консультантами проекта являются испанские инжиниринговые фирмы Sener и Ineco.

В конце 2021 г. ОАЭ запустили программу с бюджетом в 13,6 млрд долл. США по созданию интегрированной системы грузовых и пассажирских перевозок по всей стране.

Программа включает в себя 3 проекта, первым из которых является компонент грузовых железнодорожных перевозок.

Второй проект, «Железнодорожные пассажирские перевозки», направлен на соединение 11 городов ОАЭ от Эль-Силы до Фуджейры, где поезда будут развивать скорость 200 км/ч. Время в пути между Абу-Даби и Дубаем сократится до 50 минут, а между Абу-Даби и Фуджейрой – до 100 минут.

Ожидается, что к 2030 г. этой системой будут пользоваться более 36,5 млн пассажиров.

Третий проект в рамках программы «Интегрированные транспортные услуги» предполагает создание инновационного центра для интегрирования интеллектуальных транспортных решений в общий план. Сеть легкорельсового

транспорта будет соединена с пассажирской железнодорожной системой в городах ОАЭ.

Источник: meed.com, 01.02.2024 (англ. яз.)

Австралия потратит 80 млн долл. на бизнес-обоснование строительства ВСМ Сидней - Ньюкасл

Недавно сформированное Управление высокоскоростных железных дорог (HSRA) к концу года должно представить правительству экономическое обоснование и определить предлагаемую трассу, расположение станций и тип используемых поездов.

Действующее правительство Австралии подверглось резкой критике за медленные темпы реализации проекта высокоскоростной железной дороги. Потребовалось почти 7 месяцев после образования HSRA в июне прошлого года, чтобы назначить первого генерального директора – бывшего руководителя проекта метро Сиднея Тима Паркера.

К.Кинг также подверглась критике за заявление, что открыта для изучения возможности финансирования за счет средств частного сектора, таких как пенсионные фонды.

В декабре 2023 г. представитель оппозиции по транспорту Б.Маккензи заявила, что правительство «абсолютно ничего не добилось» в реализации планов по развитию высокоскоростных перевозок.

HSRA официально приступило к работе только в июне прошлого года после принятия закона, позволяющего упразднить Национальное агентство скоростных железных дорог (NFRA) – органа, созданного предыдущим правительством в 2019 г., который так и не смог реализовать предыдущие проекты по развитию ВСМ.

Линия Сидней – Ньюкасл уже давно рассматривалась в предложениях по развитию ВСМ как идеальный первоначальный коридор, но эксперты отметили дорогостоящие и логистически сложные требования к прокладке туннелей.

В 2019 г. правительство Нового Южного Уэльса взяло на себя обязательство построить собственную скоростную железнодорожную линию между двумя городами, но потом тихо отказалось от этой идеи, потратив 4 года и примерно 100 млн долл. на технико-экономическое обоснование.

Источник: theguardian.com, 29.01.2024 (англ. яз.)

Hyundai ROTEM планирует поставить высокоскоростные поезда в Узбекистан

Южнокорейская компания Hyundai ROTEM ведет переговоры о поставке 6 высокоскоростных поездов в Узбекистан. Этот вопрос обсуждался в ходе встречи посла Узбекистана Виталия Фана с президентом Hyundai ROTEM Ли Ен Бэ.

Встреча также послужила платформой для изучения возможностей сотрудничества в транспортном секторе. Предусмотренная задача по поставке высокоскоростных электропоездов соответствует целям, изложенным в указе главы Узбекистана от 10 октября 2023 г. Указ направлен на улучшение железнодорожной инфраструктуры в стране, включая установление сообщения между Ташкентом и историческими городами, такими как Самарканд, Бухара и Хива. Ожидается, что эта инициатива повысит удобство как для жителей, так и для туристов.

Обсуждение также коснулось участия Hyundai ROTEM в предстоящем Ташкентском международном инвестиционном форуме, запланированном на начало мая. Компания планирует направить делегацию на форум для изучения инвестиционных возможностей в Узбекистане и обсуждения потенциальных направлений сотрудничества.

Правительство Узбекистана планирует завершить заключение прямых соглашений с Hyundai Rotem и Skoda Transportation о приобретении в общей сложности 36 электропоездов. Закупка включает в себя 6 высокоскоростных поездов производства Hyundai Rotem, которые будут профинансированы за счет кредита в объеме 185 млн евро от Фонда экономического развития и сотрудничества Республики Корея (EDCF). Оставшиеся 30 электропоездов будут закуплены у Skoda Transportation при содействии чешских банков по фиксированной процентной ставке в размере 5,5% годовых сроком на 15 лет.

Источник: daryo.uz, 14.02.2024 (англ. яз.)

Туркменистан и Италия обсудили сотрудничество в области строительства высокоскоростных железных дорог

Туркменистан и Италия обсудили вопросы сотрудничества в строительстве высокоскоростных железных дорог в ходе встречи Чрезвычайного и Полномочного Посла Туркменистана в Италии Тойли Комекова с президентом итальянской компании Rete Ferroviaria (RFI) Дарио Ло Боско, генеральным директором RFI Джанпьеро Стрискульо и заместителем министра инфраструктуры и транспорта Италии Эдоардо Рикси.

В ходе беседы стороны обсудили возможность обмена опытом по строительству высокоскоростных поездов, а также автомобильных дорог.

Источник: en.trend.az, 27.01.2024 (англ. яз.)

В Китае запустили первое в мире высокоскоростное грузовое сообщение пассажирскими поездами

В середине января в Китае по линии Чжэнчжоу – Чунцин запустили первый грузовой рейс пассажирскими поездами модели CRH380BL. Сообщается, что два поезда DJ5811 и DJ5812 ежедневно курсируют между двумя городами. Ранее составы CRH380BL на этой линии использовались только для пассажирских перевозок.

Для перевозки грузов пассажирские сиденья в поездах накрыли накидками, чтобы составить на них коробки с товарами. Основные виды грузов в этих поездах – свежие продукты питания, биофармацевтические препараты, деловая корреспонденция и электроника.

Каждый поезд способен перевезти до 15 тонн груза на расстояние 1028 км менее чем за 5 часов. Средняя скорость движения составляет более 206 км/ч, что делает такие рейсы конкурентоспособной альтернативой автомобильным и авиагрузовым перевозкам. Высокоскоростной железнодорожный маршрут позволяет экономить один день в сравнении с автомобильными перевозками.

Высокоскоростные поезда модели CRH380BL – часть серии поездов CRH3, которые разрабатывались Changchun Railway Vehicles совместно с Siemens и Tangshan Railway Vehicle. CRH380BL выпускаются с 2009 г., их максимальная конструкционная скорость составляет 350 км/ч, а вместимость – 1043 человека.

Сейчас в рамках серии CRH3 в Китае разрабатываются уже полноценные высокоскоростные грузовые поезда. Предполагается создание двух платформ новой модели CRH3X со скоростью 250 км/ч и 350 км/ч. Составы будут включать от 2 до 16 вагонов, которые, в зависимости от задачи, могут быть пассажирскими, пассажирскими двухэтажными или грузовыми.

Источник: techzd.ru, 13.02.2024

В Китае началась эксплуатация скоростных поездов CRRC модификации CR200J-C со спальными вагонами с четырех- и шестиместными купе

Девять ночных и шесть дневных поездов стали курсировать по маршрутам в центральном регионе Китая. Ночной поезд длиной 459 м

включает 2 головных электровоза мощностью по 5600 кВт каждый. Также в поезде 16 пассажирских вагонов (13 спальных 1-го и 2-го классов и 3 сидячих) общей вместимостью 1012 пассажиров (рис. 6).



Рис. 6. Поезд CRRC модификации CR200J-C

Дневные поезда длиной 232 м выполнены по схеме push-pull. В составе находится один локомотив, 7 промежуточных сидячих вагонов 2-го класса и один концевой вагон с кабиной управления и пассажирским салоном. Всего в составе 676 мест.

Поезда платформы CR200J Fuxing с конструкционной скоростью 160 км/ч эксплуатируются в Китае с 2019 г. Всего выпущено свыше 360 составов. Новая модификация отличается более широким кузовом (3360 мм) и улучшенным интерьером.

Источник: rollingstockworld.ru, 26.01.2024

В высокоскоростных поездах Китая планируется внедрить «вагоны тишины»

Для удовлетворения потребности широкого круга пассажиров в спокойной и комфортной обстановке в поездках, железные дороги Китая (CR) приняли решение с 20 января 2024 г. внедрить услугу «вагон тишины» еще в 35 электропоездах Fuxing, доведя число таких поездов до 72. Пилотный проект был запущен в декабре 2023 г. на высокоскоростных линиях Пекин – Шанхай и Чэнду – Чунцин. Но потом, в связи с повышенным спросом, сервис был распространен в поездах Пекин – Гуанчжоу и Чжэнчжоу – Чунцин, а теперь будет доступен еще на 5 высокоскоростных линиях.

Желающие могут приобрести билеты в «вагон тишины» по интернету. Пассажиры такого вагона обязаны соблюдать ряд требований, в том числе контролировать спокойное поведение детей, перевести мобильные телефоны в беззвучный режим и пользоваться наушниками.

Пассажиры поддержали нововведение и выразили пожелание распространить сервис «вагон тишины» на другие виды транспорта, в том числе метро. В некоторых городах Китая в соответствии с предпочтениями

пассажиров летом в поездах метро есть вагоны с разным температурным режимом – более и менее прохладным.

Источник: zdmira.com, 30.01.2024

В Китае продолжают работу над проектом маглев-поезда по технологии Hyperloop

В начале февраля прошло первое тестирование капсулы на новой испытательной линии в 2 км в Датуне без разрежения атмосферы в трубе. Заявляется, что в ходе него была проверена работа сверхпроводящих магнитов и системы тяги, а также безопасность системы. Скорость, которую удалось развить капсуле, не раскрывается, но сообщается, что она превысила нормативные значения.

Этот проект под названием T-Flight реализуется под руководством аэрокосмической корпорации CASIC. Предполагается, что он позволит организовать движение поезда по технологии Hyperloop: в низковакуумной среде со скоростью 1000 км/ч. В ноябре 2023 г. CASIC завершила строительство первой очереди испытательной линии, которая стала самой протяженной такой трассой в мире.

Ранее самым длинным испытательным полигоном Hyperloop была 500-метровая трасса в США, принадлежавшая закрывшейся в прошлом году компании Hyperloop One.

Источник: rollingstockworld.ru, 05.02.2024

В Индии построят новое депо для технического обслуживания высокоскоростных поездов

Национальная корпорация высокоскоростных железных дорог Индии (NHSRCL) выдала письмо о принятии на проектирование и строительство депо высокоскоростного подвижного состава в Тхане, штат Махараштра. Строить и оборудовать депо будет Dineshchandra-DMRC JV – индийская компания, занимающаяся развитием инфраструктуры и строительством, в том числе в области железных дорог.

Возведение нового депо будут включать в себя строительство инспекционных ангаров, депо техобслуживания, а также установку, тестирование и ввод в эксплуатацию объектов техобслуживания. Депо проектируются с учетом опыта обслуживания высокоскоростных поездов Shinkansen в Японии. В депо будут установлены до 200 единиц оборудования

40 различных типов, в том числе аппараты для замены тележек и колес, считыватели данных, ультразвуковые дефектоскопы, установки для промывки составов.

Депо строится в рамках проекта первой в Индии ВСМ, которая соединит Мумбаи и Ахмадабад. Условия тендера на высокоскоростной подвижной состав предполагают поставку 24 японских поездов модели E5 Series Shinkansen производства Hitachi Rail и Kawasaki Heavy Industries. Поезда серии E5 с максимальной конструкционной скоростью 320 км/ч будут оснащены противосходными и сейсмостойкими технологиями, усовершенствованной подвеской и комплексными системами мониторинга. Стоимость закупки составляет около 110 млрд рупий (1,33 млрд долл.). Движение по магистрали должно быть запущено в 2026 г.

Источник: techzd.ru, 17.01.2024

Rail Baltica: утвержден план развития железнодорожного узла Каунаса

Правительство Литвы утвердило план развития Каунасского железнодорожного узла в рамках проекта строительства магистрали Rail Baltica. На западном подходе к Каунасу предусмотрено разветвление магистрали. Северный участок пройдет через станцию Каунас. Пути колеи 1435 мм будут расположены в северной части этой станции, пути колеи 1520 мм перенесут в ее южную часть. К востоку от города оба ответвления вновь соединятся на станции Палемонас и пройдут вблизи Каунасского мультимодального терминала, который получит таким образом доступ к магистрали Rail Baltica.

В ходе реконструкции Каунасского узла планируется построить или реконструировать 120 км железнодорожных путей. Предусмотрено сооружение двух мостов через реку Неман, железнодорожного тоннеля на северном ответвлении в районе станции Палемонас, пяти новых железнодорожных эстакад и семи автомобильных тоннелей. Также будут реконструированы пять существующих мостов и устроены пешеходные переходы. К проектированию объектов планируется приступить в I квартале 2024 г.

Ожидается, что в I половине 2024 г. будут утверждены планы развития участков магистрали Rail Baltica на территории Литвы, проходящих от Каунаса к литовско-польской границе и к Вильнюсу.

Источник: railmarket.com, 30.01.2024 (англ. яз.)

Rail Baltica готовится к началу крупномасштабных строительных работ

Компания LTG Infra, ответственная за строительство железной дороги Rail Baltica на территории Литвы, начала консультации с заинтересованными сторонами относительно работ по строительству верхнего строения пути на участке от Каунаса до латвийской границы.

«В направлении Латвии будет построена железнодорожная линия протяженностью почти 170 км, пассажирские поезда будут курсировать со скоростью до 249 км/ч. Таким образом, эта закупка отличается своим масштабом и технологическими требованиями к будущим железнодорожным строителям. Наша цель – выяснить ожидания и возможности потенциальных участников проекта, выслушать их мнения и рекомендации относительно планируемых закупок, – говорит Довидас Палайма, генеральный менеджер LTG Infra Rail Baltica Management. – Всё это очень важно при подготовке условий закупок, которые не только соответствовали бы нашим ожиданиям и рыночным возможностям, но и обеспечивали бесперебойное выполнение контракта».

Консультации с заинтересованными сторонами планируется провести в течение 1-2 месяцев, а о закупках предварительно будет объявлено до конца I квартала этого года. Подрядчик должен будет обеспечить поставку материалов, при необходимости развернуть складские и сборочные базы, выполнить работы по установке балласта, рельсов, шпал, стрелочных переводов, железнодорожных переездов и стабилизации железнодорожного пути, а также отделочные работы. При необходимости подрядчику придется выполнить другие требуемые работы.

В настоящее время уже ведется строительство главной железнодорожной линии на участке от Каунаса до латвийской границы. Здесь возводится нижнее строение пути и инженерные сооружения на участке протяженностью почти 30 км, а также активизируется строительство самого длинного железнодорожного моста в Прибалтике через реку Нерис. В 2024 г., после подписания новых контрактов на выполнение работ, строительство этого участка ускорится.

Источник: globalrailwayreview.com, 08.02.2024 (англ. яз.)