



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

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

№3/МАРТ 2024

СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЯ.....	4
Церемония открытия строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург прошла под председательством Владимира Путина, который присутствовал на мероприятии посредством ВКС	4
Андрей Никитин заявил, что ВСМ поспособствует росту населения Великого Новгорода.	4
Росжелдор в апреле завершит работу над концессией по строительству ВСМ Москва – Санкт-Петербург.....	5
Практически все механизмы финансирования проекта ВСМ Москва – Санкт-Петербург уже готовы	6
ОАО «РЖД» впервые показали дизайн высокоскоростных поездов для ВСМ Москва – Санкт-Петербург.....	7
Группа Синара и ОАО «РЖД» планируют заключить контракт на 2 первых высокоскоростных поезда до середины апреля	7
В Химках начали строить мост для будущей ВСМ Москва – Санкт Петербург	8
ЗА РУБЕЖОМ	10
Изготовлен последний поезд ICE 4 для Deutsche Bahn (Германия).....	10
DB приступает к строительству нового объекта по обслуживанию высокоскоростных поездов ICE (Германия).....	12
Правительство Великобритании направит 4,7 млрд фт. ст. из средств HS2 на развитие транспорта в регионах Север и Мидленд	12
Запущен ещё один инновационный акселератор HS2 (Великобритания).....	13
Компания HS2 пустила в Лондоне третий тоннелепроходческий комплекс	14
Завершается проходка самого протяженного тоннеля на британской ВСМ HS2	14
Бельгия инвестирует 310 млн евро в реконструкцию ВСМ до Франции.....	15
НурерloopTT переносит европейские операции в Италию	15
В Италии представили маглев, работающий на обычном железнодорожном пути	16
Франция на пути либерализации национального рынка пассажирских высокоскоростных перевозок.....	17
К северу от Тулузы реконструируют 19 км пути в рамках проекта ВСМ.....	18
Новый маршрут ВСМ Мадрид – Вальядолид лоукостера Ouigo (Испания).....	18
Испанская Renfe планирует взыскать с Talgo 166 млн евро штрафов за задержку поставок высокоскоростных поездов.....	19
Польша привлечет Испанию для развития высокоскоростного сообщения.....	19
В Сербии успешно работает построенная Китаем 2 года назад высокоскоростная железная дорога.....	20
В США подготовлен законопроект об инвестировании 205 млрд долл. в проекты ВСМ..	21
В Японии запустили в эксплуатацию высокоскоростные поезда новой серии	22
Япония: компания JR Kyushu применяет технологии на основе ИИ для автоматизации осмотра пути высокоскоростных магистралей	23

Южная Корея прекращает исследование по Hyperloop Сеул – Пусан из-за экономической целесообразности проекта.....	24
Сотрудничество Швейцарии и Индии по проекту Hyperloop.....	25
Малайзия возобновит работу над созданием высокоскоростной железной дороги до Сингапура.....	26
Строительство линии ВСМ из Таиланда в Китай задерживается по меньшей мере на 2 года и потребует дополнительных расходов.....	26
Новый высокоскоростной поезд для линии ВСМ Пекин – Шанхай ещё не готов к коммерческой эксплуатации (Китай).....	27
Кения начнет строительство ВСМ за 13,8 млрд долларов.....	28
В Эстонии приступают к строительству магистрали Rail Baltica.....	29
Депутат сейма Латвии Айнар Шлесерс – от проекта Rail Baltica стоит отказаться.....	29

РОССИЯ

Церемония открытия строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург прошла под председательством Владимира Путина, который присутствовал на мероприятии посредством ВКС

Проект охватит территорию 6 российских регионов, включая Москву, Санкт-Петербург, Ленинградскую, Новгородскую, Тверскую и Московскую области, население которых составляет около 30 млн человек. При условии непрерывного движения поезда, время пути между двумя столицами сократится до 2 ч 15 мин. после запуска ВСМ.

«Флагманским, стартовым этапом здесь, как уже говорил, станет именно магистраль между Москвой и Санкт - Петербургом. Она пройдёт по территории шести субъектов Федерации, в которых проживает около 30 млн человек. Это порядка 20% всего населения России.

В перспективе такие выделенные высокоскоростные маршруты соединят и другие наши регионы, будут способствовать росту туризма и деловой активности.

Проект ВСМ предполагает широкую производственную кооперацию, участие многих трудовых коллективов и инженерных команд, а значит – хороший стимул к развитию получит целый ряд отраслей нашей экономики. Будет сделан ещё один шаг в укреплении технологического суверенитета страны.

Основные подходы к реализации этого крупного проекта мы с коллегами недавно обсуждали. Пора переходить к практической реализации. Но должен сказать, коллеги, которые вовлечены в эту работу, знают, что сама эта тема обсуждалась уже очень давно. Но теперь мы в финансовом, экономическом и технологическом смысле созрели, чтобы этот крупный, но нужный нашей экономике проект реализовать», – заявил Президент России.

Источник: rollingstockworld.ru, 15.03.2024

Андрей Никитин заявил, что ВСМ поспособствует росту населения Великого Новгорода

Строительство ВСМ будет способствовать увеличению населения Великого Новгорода более чем в 2 раза, к 2035 г. население города будет насчитывать около 500 тыс. человек, сообщил губернатор Новгородской области Андрей Никитин.

«У нас будет построена ВСМ. Это очень сильно изменит транспортную доступность региона. Из региона в стороне, Новгородская область превратится в регион на самом главном транспортном маршруте нашей страны. Это не только возможности, но и новые вызовы. Например, по данным аналитиков Сбербанка, в городе будет к 2035 г. или раньше проживать около 500 тыс. человек. Это говорит о том, что нам требуется новый генплан, и мы не зря в прошлом году и городу, и Новгородскому району заказали новые генпланы. Очень хотелось бы при развитии города не потерять тот комфорт и условия, которые уже есть. Это тема для очень широкой общественной дискуссии, новгородцы в это будут включаться. С другой стороны – у нас возникает большая агломерация Боровичи-Валдай-Окуловка, и нужно думать, как развивать эту территорию», – сказал А.Никитин.

Как сообщили в областном правительстве, власти региона также ожидают увеличение туристического потока и улучшение экономической ситуации.

«ВСМ очень сильно поможет в развитии Новгородской области. В туристическом плане, естественно, это время в пути получается, в 1,5 раза меньше. То есть мы ожидаем увеличение турпотока по итогам строительства. Что касается экономического эффекта, помимо того, что это большой инвестиционный проект, это еще и рабочие места, это и наши подрядчики, которые будут, собственно, здесь работать. Улучшение экономической ситуации в целом региона, потому что транспортная доступность улучшается, это всегда является драйвером развития. Мы ожидаем приток новых жителей, то есть, естественно, это повлияет на численность региона, на численность Великого Новгорода. Потому что некоторые люди предпочитают жить в таком тихом, спокойном, зеленом городе, а ездить, например, на выходные или на один день в мегаполисы, побывать в театре и обратно вернуться к себе. Вот такой образ жизни сейчас выбирают все больше и больше людей», – пояснили в правительстве региона.

В областном правительстве также пояснили, что проектирование по плану должно быть завершено в 2024 г., начнется выкуп земли, формирование инфраструктуры. С 2025 г. начнется стройка. Первый маршрут ВСМ между Москвой и Санкт-Петербургом пройдет через Тверь и Великий Новгород.

Источник: tass.ru, 18.03.2024

Росжелдор в апреле завершит работу над концессией по строительству ВСМ Москва – Санкт-Петербург

Росжелдор планирует в апреле завершить подготовку проекта концессии строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург, сообщил руководитель

Росжелдора Алексей Дружинин в интервью в Координационном центре правительства РФ на Международной выставке-форуме «Россия».

«Мы для себя ставим срок для того, чтобы эту работу (по проработке концессионного соглашения) максимально приблизить к какому-то результату. Приблизительно – апрель этого года. То есть мы понимаем, что оно, возможно, ещё не будет в эти сроки подписано, но постараемся сделать всё, чтобы сам проект был максимально отработан, были сглажены те дискуссионные моменты, которые сейчас существуют», – сказал А. Дружинин.

По его словам, концессионных соглашений такого масштаба в железнодорожном транспорте в России ещё не было. «Проект, конечно, крайне важен для страны, потому что это новые технологии. Что касается сроков строительства – они определены поручениями президента до 2029 г., мы предполагаем, проект будет готов», – отметил А. Дружинин.

Строительство ВСМ Москва – Санкт-Петербург предусмотрено проектом Транспортной стратегии РФ до 2030 г. с прогнозом на период до 2035 г. Целевые показатели проекта предусматривают рост пассажиропотока высокоскоростного сообщения между двумя столицами с порядка 5 млн пассажиров до 23 млн к 2030 г. Строительство необходимо будет финансировать из бюджета почти на 610 млрд рублей. Для реализации проекта ВСМ была создана компания «ВСМ – две столицы».

Источник: tass.ru, 12.03.2024

Практически все механизмы финансирования проекта ВСМ Москва – Санкт-Петербург уже готовы

«Сбер» совместно с ВЭБ.РФ, а также пулом банков и НПФ готовы к началу финансирования проекта ВСМ Москва – Санкт-Петербург, практически все механизмы для этого уже подготовлены. Объем финансирования составит 1,5 трлн руб., заявил глава Сбербанка Герман Греф в ходе церемонии начала строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург.

По словам Г. Грефа, практически все механизмы финансирования готовы, мы также готовы начать финансирование строительства совместно с ВЭБ по механизму Фабрики проектного финансирования завода. Дальше уже, конечно, строительство железнодорожного пути, – сказал он.

Источник: tass.ru, 14.03.2024

ОАО «РЖД» впервые показали дизайн высокоскоростных поездов для ВСМ Москва – Санкт-Петербург

Представители ОАО «РЖД» впервые показали, как будут выглядеть поезда, которые начнут курсировать по ВСМ Москва – Санкт-Петербург после её строительства и ввода в эксплуатацию.

По сравнению с обычными высокоскоростными поездами, составы для ВСМ обладают более обтекаемой и острой передней частью. При разработке внешнего вида поезда за основу взяли чёрный и серый цвета. При этом нижнюю часть головного вагона выделили красным цветом.

Ранее генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозёров говорил, что в поездах для первой в России высокоскоростной железнодорожной магистрали будет от 8 до 16 вагонов. Учитывая, что максимальная скорость такого состава достигнет 400 км/ч, минимальное время в пути между Москвой и Санкт-Петербургом сократится до 2 ч 15 мин.

Как писал «Деловой Петербург», разработкой поездов, которые планируют представить к 2027 г., ОАО «РЖД» занимается совместно с группой «Синара». Последняя является головным исполнителем проекта по производству подвижного состава для ВСМ на площадке завода «Уральские локомотивы» в кооперации с «Трансмашхолдингом».

Ранее стало известно, что завод «Уральские локомотивы» уже завершил подготовку к строительству новых корпусов, где будут собирать поезда для высокоскоростной железнодорожной магистрали. Кроме того, осенью прошлого года представители «Синары» рассказывали, что новый завод по выпуску поездов для ВСМ могут построить в Зеленограде.

Накануне президент России Владимир Путин принял участие в церемонии, посвящённой началу полномасштабного магистрали, а глава Минтранса Виталий Савельев заявил, что концессионное соглашение по строительству ВСМ уже проходит согласование в Кабмине.

Источник: tass.ru, 15.03.2024

Группа Синара и ОАО «РЖД» планируют заключить контракт на 2 первых высокоскоростных поезда до середины апреля

Об этом сообщил гендиректор Группы Синара Виктор Леш в рамках проходившего сегодня совещания с Президентом России Владимиром Путиным: глава государства дал старт реализации проекта высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург. Также, по словам руководителя машиностроительного холдинга, в ближайшее время должен быть заключен контракт с ГТЛК и на последующие серийные поставки в

лизинг.

В феврале глава Минтранса России Виталий Савельев докладывал Владимиру Путину, что первая партия должна включать 28 машин, стоимость закупки составит 148 млрд руб. Восьмивагонные электропоезда будут иметь эксплуатационную скорость 360 км/ч, смогут работать в вдвоенном режиме по системе многих единиц, иметь 4 класса вагонов, также в них предполагается высокая степень автоматизации.

Подвижной состав будет выпускаться Группой Синара в кооперации с «Трансмашхолдингом» в части комплектующих. Также тяговые электродвигатели для поезда должна создать компания «Русские электрические двигатели», тормозное оборудование – «МТЗ Трансмаш» и «Транспневматика», подшипники – «ТЕК-КОМ». Головной структурой по разработке машины является Инжиниринговый центр железнодорожного транспорта – совместное предприятие ОАО «РЖД» и Группы Синара.

Как указывал ранее Виталий Савельев, первый поезд должен быть готов и отправлен на испытания в 2026 г. В ходе совещания вице-премьер – глава Минпромторга России Денис Мантуров сообщил, что в развитие мощностей «Уральских локомотивов» (входят в Группу Синара) под выпуск нового подвижного состава планируется направить 35 млрд руб., из которых 80% должны составить средства льготного заемного финансирования. Это должно позволить заводу построить 2 новых корпуса площадью 60 тыс. м² и наладить с 2027 г. выпуск около 100 вагонов высокоскоростных поездов в год. Проектная документация по развитию завода публиковалась в 2022 г.

Источник: rollingstockworld.ru, 15.03.2024

В Химках начали строить мост для будущей ВСМ Москва – Санкт Петербург

Уникальную операцию провели железнодорожные строители в акватории канала имени Москвы в Химках. Самый большой пролёт моста для будущей высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург за 38 ч переместили с левого берега на временные опоры в центре канала.

Возведение нового железнодорожного моста через канал имени Москвы между платформой Левобережная и станцией Химки ведётся по проекту строительства V и VI главных путей на участке от столичного Ленинградского вокзала до остановочного пункта Алабушево (рис. 1). В роли генерального подрядчика работ выступает строительно-монтажный трест ВСМ – филиал АО «РЖДстрой».

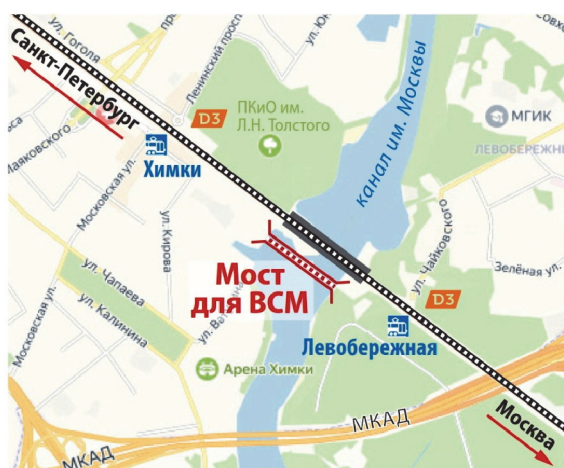


Рис. 1. Схема строительства моста для ВСМ Москва – Санкт-Петербург

«Ворота» для входа ВСМ в столицу строятся чуть ниже по течению реки рядом с существующим арочным мостом 1935 г. Работы ведутся в условиях непрерывного движения электропоездов МЦД-3, скоростных «Сапсанов», электричек и поездов дальнего следования.

Общий вес металлических пролётных строений нового моста, проект которого разработало АО «Мосгипротранс», составляет 3953 тонны, длина сооружения – 399 м. Строители провели уникальную операцию по надвижке пролёта длиной 132 м и весом 2263 тонны с левого берега, где собирали конструкцию, на временные опоры в центре канала. Работы длились 38 ч.

На левом берегу канала был возведён стапель для сборки фермы арочного типа. На стапеле осуществлялась сборка пролётного строения, которое будет установлено в проектную ось методом продольно-поперечной надвижки. Для этой цели построены два пирса на правом и левом берегах, оборудован причал для плавопоры, которая участвовала в продольном перемещении пролётного строения со стапеля в сторону русла канала.

Финальная стадия – поперечная надвижка пролёта на постоянные опоры – планируется в конце весны. Остальные пролётные строения длиной 33,6 м будут монтироваться краном грузоподъёмностью 280 тонн.

Всего на перегоне Москва – Алабушево в рамках строительства V и VI главных путей планируется возвести 11 искусственных сооружений, в том числе 6 мостов, 4 путепровода и 1 эстакаду.

Общий вес пролётов нового моста в Химках составляет почти 4 тыс. тонн.

Источник: riato.ru, 19.03.2024

ЗА РУБЕЖОМ

Изготовлен последний поезд ICE 4 для Deutsche Bahn (Германия)

137-й поезд InterCity Express 4 (ICE) отбыл из центра тестирования и валидации Siemens Mobility (рис. 2) и является последним поездом ICE 4, изготовленным Siemens Mobility для оператора Deutsche Bahn (DB). Это знаменует собой своевременное завершение крупнейшего в истории Siemens Mobility заказа высокоскоростных поездов в Германии.



Рис. 2. Последний ICE 4 для DB покидает центр тестирования и валидации Siemens Mobility

В мае 2011 г. Siemens Mobility заключила рамочный контракт с DB с возможностью поставки 300 поездов. Первоначально был размещен заказ на 130 поездов типа ICE 4. Испытания ICE 4, который DB называет «основой перевозок на дальние расстояния», начались в октябре 2016 г. с двух поездов, после чего в конце 2017 г. поезда были введены в коммерческую эксплуатацию.

Поезда ICE 4 призваны заменить устаревающий парк Intercity и Eurocity, построенных в период с 1971 по 1991 г. Последующая замена поездов ICE 1 и ICE 2 запланирована на более поздний этап.

Дизайн ICE 4

Для обеспечения оптимального комфорта пассажиров были внедрены многочисленные усовершенствования, включая новую систему информирования пассажиров на 6 мониторах в каждом вагоне, обеспечивающую обновление информации о поездке в реальном режиме времени. ICE 4 предлагает такие удобства, как помещение для хранения велосипедов, адаптивное освещение, а также передовые возможности Wi-Fi и телекоммуникаций (рис. 3).



Рис. 3. Интерьер ICE 4

Сиденья в ICE 4 оснащены выдвигающимися вперед спинками, что сводит к минимуму неудобства для пассажиров, сидящих сзади. Предусмотрено достаточно места для багажа. Приоритет отдается доступности благодаря выделенным местам для инвалидных колясок, лифтам и тактильным системам навигации в вагоне.

Несмотря на значительную вместимость, ICE 4 имеет заметно меньший вес, что достигается благодаря модульной конструкции поезда, позволяющей создавать конфигурации с минимальным количеством компонентов. Использование облегченных прицепных тележек с внутренними подшипниками и оптимизированных по весу силовых тележек, наряду с улучшениями аэродинамического дизайна, в совокупности способствуют снижению энергопотребления.

Конфигурации

Сейчас парк ICE 4 включает 137 поездов модульной конструкции, разработанной совместно с Bombardier в конфигурации из 7, 12 и 13 вагонов. Более длинные поезда используются DB на наиболее загруженных линиях.

Конфигурация 7-вагонного поезда (19 единиц), введенная в эксплуатацию в 2020 г. обеспечивает в общей сложности 444 посадочных места. Эти поезда имеют длину 202 м и вес 389 т в порожнем состоянии. 12-вагонные поезда (50 единиц) эксплуатируются с 2017 г., вмещают 830 пассажиров при длине 346 м и весе 670 т.

Конфигурация поездов из 13 вагонов, запущенных в 2021 г. (43 поезда), на 918 посадочных мест, имеют длину 374 м и вес 731 т.

Все три конфигурации ICE 4 развивают максимальную скорость 250 км/ч.

Следующее поколение поездов

В декабре 2023 г. DB начали тендерный процесс на новый парк высокоскоростных поездов ICE. Проект включает разработку, постройку и утверждение парка поездов, ввод в эксплуатацию которого запланирован на начало 2030-х годов. DB намерена заключить рамочное соглашение, предусматривающее поставку до 95 единиц. Начальный этап предусматривает приобретение 33 поезда, каждый длиной 400 м и минимальной скоростью 300 км/ч, рассчитанных примерно на 940 посадочных мест.

DB сотрудничали с Alstom Transport Deutschland и Siemens Mobility в разработке независимых концепций транспортных средств после проведения первоначального тендера. В тесном сотрудничестве с этими компаниями, DB сформулировали нейтральные требования к производителю для следующего поколения высокоскоростных поездов.

Ранее в этом году DB также разместили свой второй в истории по величине заказ на 73 новых поезда ICE. Испанский производитель Talgo планирует выпустить 56 низкопольных поездов ICE-L, а Siemens Mobility изготовит дополнительно 17 единиц ICE 3neo, которые являются новой версией

поезда ICE 3, дебютировавшей на железных дорогах Германии в 2022 г. Первый низкопольный ICE L планируется ввести в парк поездов дальнего следования в конце 2024 г.

Источник: railwaypro.com, 16.02.2024 (англ. яз.)

DB приступает к строительству нового объекта по обслуживанию высокоскоростных поездов ICE (Германия)

Началось строительство второго цеха на объекте технического обслуживания ICE Deutsche Bahn (DB) в Котбусе.

Новый цех длиной более 500 м с четырьмя путями дополнит существующий двухпутный комплекс, что сделает его самым крупным и современным объектом техобслуживания DB. Строительство второго цеха началось в январе этого года и планируется завершить к 2026 г.

На новом объекте будут использоваться инновационные технологии, включая очки дополненной реальности, приложения для управления материалами и прочие для ускорения техобслуживания поездов.

Планируется, что к 2026 г. в рамках проекта будет создано около 1200 новых рабочих мест, что продаст серьезный экономический импульс региону.

К 2025 г. DB полностью возьмут на себя управление предприятием, предоставляя возможности для обучения своих работников, а также для сотрудников, переходящих из других отраслей, затронутых структурными изменениями.

Источник: railtech.com, 07.03.2024 (англ. яз.)

Правительство Великобритании направит 4,7 млрд фт. ст. из средств HS2 на развитие транспорта в регионах Север и Мидленд

Правительство Великобритании заявило, что регионы Север и Мидленд, где отменили строительство линии ВСМ HS2, получат финансирование в размере 4,7 млрд фт. ст. для улучшения транспортного сообщения.

Благодаря направленным на улучшение инфраструктуры и транспортных услуг инвестициям, с апреля 2025 г. регион Север получит 2,5 млрд фт. ст., а регион Мидленд – 2,2 млрд фт. ст.

Между тем, 8,3 млрд фт. ст. будет вложено в ремонт дорог по всей стране, а дополнительный 1 млрд фт. ст. направлен на улучшение автобусного сообщения на Севере и в Мидленде. 200 млн фт. ст. будут вложены в установление по всей Англии лимита максимального размера оплаты за проезд

на автобусе в размере 2 фт. ст.

Это первый транспортный бюджет такого рода, поскольку он специально ориентирован на небольшие города, поселки и сельскую местность. Он также даёт возможность инвестировать в транспортные проекты, которые наиболее важны на местах, а не в те, которые выбирает правительство страны.

Инвестиции позволят местным властям осуществить:

- строительство новых дорог и улучшить транспортные развязки;
- организовать или расширить системы общественного транспорта;
- увеличить количество пунктов зарядки электромобилей;
- реконструкцию автобусных и железнодорожных вокзалов;
- повысить доступность для пешеходов.

Объявление о перераспределении средств последовало после отмены в октябре 2023 г. реализации второго этапа HS2. С тех пор ряд организаций выразили разочарование тем, что большая часть этого финансирования теперь будет инвестирована в строительство дорог, а не в общественный транспорт.

Источник: railwaypro.com, 16.02.2024 (англ. яз.)

Запущен ещё один инновационный акселератор HS2 (Великобритания)

Шестая программа инновационного акселератора HS2 была запущена в связи с тем, что компания HS2 Ltd, стоящая за крупнейшей в Великобритании программой инфраструктурного строительства, ищет новые способы реализации крупных проектов.

Работая в партнерстве с Connected Places Catapult, программа обращается к новым и существующим технологическим фирмам с просьбой предложить инновационные технологии для ускорения проектирования, автоматизации строительных работ и усиления роли экономики замкнутого цикла при выводе объекта из эксплуатации.

Строительство ВСМ HS2, которое свяжет Лондон и Бирмингем, сейчас идет полным ходом. После его завершения, время в пути между двумя крупнейшими городами Великобритании сократится почти вдвое и освободится место для большего количества местных поездов на наиболее загруженных участках существующей магистрали Западного побережья.

Первая очередь линии между западным Лондоном и Уэст-Мидлендс должна быть открыта в период с 2029 по 2033 г.

Заявки на участие можно подать до 28 апреля через сайт Connected Places Catapult. В июне 2024 г. к программе присоединятся до 6 компаний.

После 5 месяцев разработки в рамках акселератора, решения фирм будут продемонстрированы и представлены отраслевым инвесторам и подрядчикам

HS2, состоящей из тысяч компаний, начиная от крупнейших международных инженеров и заканчивая специализированными поставщиками для проекта.

Источник: railwaypro.com, 18.03.2024 (англ. яз.)

Компания HS2 пустила в Лондоне третий тоннелепроходческий комплекс

Компания HS2 Ltd. 25 февраля 2024 г. задействовала на строительстве ВСМ HS2 в западных районах Лондона третий тоннелепроходческий комплекс (ТВМ) Emily и в дальнейшем планирует пустить четвертый (Anne). Первые два комплекса Caroline и Sushila с октября 2022 г. ведут проходку двухтрубного тоннеля Нортхолт на участке Вест-Райслип – Грин-Парк-уэй. ТВМ Emily и Anne пойдут им навстречу – от шахты Виктория-роуд (около станции Олд-Оук-Коммон) к шахте Грин-Парк-уэй. Им предстоит пройти стволы длиной по 5,47 км.

Сборка ТВМ, построенных немецкой компанией Herrenknecht, организована в котловане шахты Виктория-роуд. Машины массой по 1700 т с режущей головкой диаметром 9,11 м спроектированы для работы в слоях Лондонской глины. Выбранный грунт по конвейеру будет поступать в шахту Виктория-роуд для вывоза по железной дороге и использования на площадках в Кембридже, Кенте и Рагби. Четыре ТВМ завершат работу в 2025 г., после чего в разобранном виде их извлекут через шахту Грин-Парк-Уэй.

HS2 готовится к строительству еще одного лондонского тоннеля – между станциями Олд-Оук-Коммон и Юстон. В январе 2024 г. завершена проходка технологического тоннеля Атлас-роуд, который необходим для удаления грунта и доставки тубингов в тоннель Юстон. Планируется, что в конце 2024 г. два ТВМ начнут проходку от станции Олд-Оук-Коммон в направлении Юстона

Источник: zdmira.com, 28.02.2024

Завершается проходка самого протяженного тоннеля на британской ВСМ HS2

Тоннелепроходческий комплекс (ТВМ) Florence 27 февраля 2024 г. завершил прокладку одного из стволов самого длинного на британской высокоскоростной магистрали HS2 16-км тоннеля Чилтерн. Этот комплекс – первый из 10 задействованных в строительстве тоннельных участков ВСМ HS2, суммарной длиной около 52 км, начал работу в мае 2021 г. ТВМ Cecilia закончит проходку второго ствола в ближайшие недели. Четыре аналогичные машины задействованы в западных районах Лондона, две – в Бирмингеме.

Двуствольный тоннель Чилтерн проходит на глубине до 80 м под одноименной возвышенностью, автомобильной дорогой М25, линиями местных железных дорог и дважды под руслом реки Мисборн. Контроль за уровнем и качеством подземных вод на протяжении всего периода тоннельных работ не выявил недопустимых отклонений в их составе. Извлеченные породы в объеме 3 млн м³ будут использованы для рекультивации меловых лугов на площади 127 га.

Источник: railuk.com, 28.02.2024 (англ. яз.)

Бельгия инвестирует 310 млн евро в реконструкцию ВСМ до Франции

Бельгийский распорядитель железнодорожной инфраструктуры Infrabel инвестирует 310 млн евро в реконструкцию старейшей линии ВСМ в своей сети – HSL1 из Брюсселя во Францию. Работы займут около 10 лет, а поезда ВСМ между Лондоном и Парижем будут перенаправлены на другие линии.

В последние годы линия HSL1 демонстрирует явные признаки износа. Чтобы обеспечить её эксплуатационные характеристики и, в более общем плане, конкурентоспособность европейских железных дорог, разные участки линии будут обновлены в ближайшие 10 лет. Общий бюджет работ составит 310 млн евро, которые были включены в многолетний инвестиционный план Infrabel, утвержденный федеральным правительством в декабре 2022 г.

Каждое лето движение по линии будет полностью прерываться примерно на 2 недели. На I этапе работ движение поездов по линии будет прервано в обоих направлениях с 12 по 30 августа этого года. Дата начала была выбрана специально: она приходится на следующий день после закрытия Олимпийских игр в Париже. Во время работ, которые будут проводиться круглосуточно, поезда в Париж и Лондон и обратно будут курсировать по обычной линии.

ВСМ HSL1 была введена в эксплуатацию в 1997 г. и имеет длину более 74 км. Ежедневно по ней курсирует около 100 поездов со скоростью 300 км/ч. На Бельгию приходится чуть более 200 км высокоскоростной линии.

Источник: railtech.com, 14.03.2024 (англ. яз.)

HyperloopTT переносит европейские операции в Италию

Компания Hyperloop Transportation Technologies (HyperloopTT), пионер в разработке устойчивых высокоскоростных перевозок, объявила о переезде из Тулузы (Франция) в Венето (Италия).

Решение было принято после подписания контракта по совместному

предприятию «Hyper Transfer», который заложил основу для переезда. Переезд знаменует завершение деятельности в Тулузе, где у HyperloopTT был свой центр исследований и разработок. Переезд HyperloopTT в Италию последовал за успешной заявкой на участие в итальянском тендере в 2023 г.

Компания откроет новые офисы за пределами Венеции, в дополнение к сотрудничеству со своим давним партнером по исследованиям, Туринским политехническим университетом, и офисом Hyperloop Italia в Апулии. Все необходимые компоненты, включая капсулы, вакуумные насосы, центры управления, системы левитации и двигательные установки, будут перевезены в Италию. Персонал из Тулузы продолжит работу над Hyperloop и другими проектами.

С момента своего основания в Тулузе в 2017 г. компания HyperloopTT внесла значительный вклад в местную экономику и достигла ряда успехов, включая создание 320-метровой испытательной трассы с полномасштабными трубами и пилонами, а также успешное завершение различных испытаний на движение и левитацию. Демонтаж оригинальной трассы HyperloopTT в Тулузе начался в феврале. Ожидается, что переезд будет завершен в течение 6 месяцев.

Источник: railtech.com, 27.02.2024 (англ. яз.)

В Италии представили маглев, работающий на обычном железнодорожном пути

Итальянская компания IronLev испытала тележку с технологией магнитной левитации на 2-км участке действующей железной дороги. Сообщается, что прототип весом в 1 тонну развил скорость 70 км/ч. Для испытаний модифицировать рельсы не пришлось, как и добавлять какие-либо элементы к существующей инфраструктуре.

Применение технологии маглева на обычных железнодорожных путях стало возможно благодаря использованию постоянных магнитов в конструкции тележки. В других современных маглев-проектах в Китае используются электромагниты, которые требуют особой инфраструктуры и установки электромагнитов на самом пути. В тележке IronLev же применяются U-образно расположенные постоянные магниты, которые не дают горизонтально расположенным колесам соприкоснуться с рельсами, создавая левитацию.

В сравнении с существующими вариациями технологии маглева, инфраструктурные издержки проекта IronLev будут в 10 раз меньше, сообщает компания. Основная выгода проекта в том, что обычные маглев-линии требуют огромных инвестиций, тогда как новые поезда на тележке IronLev смогут курсировать по уже существующей инфраструктуре.

После успешных испытаний прототипа весом 1 тонну и на скорости 70 км/ч IronLev планирует перейти к следующему этапу проекта. Компания проведет испытания 20-тонного прототипа и разгонит его до скорости 200 км/ч.

Источник: techzd.ru, 18.03.2024

Франция на пути либерализации национального рынка пассажирских высокоскоростных перевозок

Во Франции был сделан важный шаг на пути к либерализации рынка пассажирских железнодорожных перевозок: SNCF больше не является единственным оператором высокоскоростных перевозок между Парижем, Лиллем, Страсбургом и Лионом. Оператор Kevin Speed подписал рамочный договор с SNCF Réseau – оператором железнодорожной инфраструктуры Франции, условия которого гарантируют предоставление ему ниток графика на линиях ВСМ, соединяющих эти города. Для перевозок пассажиров оператор намерен использовать 20 высокоскоростных поездов Alstom, испытательные поездки которых планируются начать в 2026 г. Ввод в коммерческую эксплуатацию запланирован на конец 2028 г.

Отмечается, что это первый во Франции рамочный договор о доступе к железнодорожной инфраструктуре (Track Access Framework Agreement, TAFA) для высокоскоростного движения, заключенный после достижения соглашения между французским правительством и SNCF Réseau об открытии рынка пассажирских перевозок для негосударственных операторов и частного капитала. Договор подписан на 10 лет с возможностью продления. Подписание договора TAFA с SNCF Réseau позволяет оператору Kevin Speed открыть новый раунд финансирования, в ходе которого планируется привлечь 1,2 млрд евро, и подписать с Alstom контракт на производство поездов, рассчитанных на скорость до 300 км/ч.

Оператор Kevin Speed рассчитывает выйти на рынок под брендом ilisto и предоставлять услуги пассажирских перевозок низкобюджетного сегмента с высокой интенсивностью движения между крупнейшими городами Франции по образцу японских высокоскоростных поездов Синкансен. Предполагаются плотная расстановка кресел в вагонах, быстрый оборот поездов и остановки на всех промежуточных станциях маршрутов.

Оператор намерен построить для обслуживания поездов три депо, в которых будет занято 450 сотрудников. Для финансирования этих проектов планируется получить средства по государственной программе поддержки французской промышленности.

Источник: railtech.com, 01.03.2024 (англ. яз.)

К северу от Тулузы реконструируют 19 км пути в рамках проекта ВСМ

Во Франции префектурой департамента Верхняя Гаронна (регион Окситания) выдано экологическое разрешение на реализацию проекта AFNT стоимостью 900 млн евро, предусматривающего реконструкцию участка длиной 19 км к северу от Тулузы. Строительные работы в рамках данного проекта должны начаться в марте 2024 г. Ранее французские природоохранные органы выступили против выдачи такого заключения в связи с обитанием в затрагиваемой строительством зоне охраняемого вида – европейской выдры.

Проект AFNT формирует часть более широкой программы строительства линии ВСМ между Бордо и Тулузой. Проект AFNT предусматривает сооружение третьего и четвертого путей с целью разделения высокоскоростных и региональных поездов, а также строительство новых или реконструкцию существующих станций на региональной линии. Одна из этих станций станет пересадочным узлом с линиями трамвая и метро Тулузы.

Новые пути для региональных поездов откроют в 2031 г., для высокоскоростных – в 2032 г.

Будущая ВСМ Бордо – Тулуза длиной 200 км станет продолжением ВСМ Sud Europe Atlantique между Туром и Бордо и позволит сократить время в пути между Тулузой и Парижем до 3 ч (сейчас оно составляет около 4,5 ч).

Источник: zdmira.com, 26.02.2024

Новый маршрут ВСМ Мадрид – Вальядолид лоукостера Ouigo (Испания)

Национальная комиссия Испании по рынкам и конкуренции (CNMC) одобрила допуск иностранных операторов на новую линию на испанской железнодорожной сети.

После направлений в Севилью, Барселону и Аликанте, маршрут из Мадрида в Вальядолид станет четвертым, открытым для иностранных операторов, и третьим под управлением лоукостера Ouigo, дочерней компании французского национального оператора SNCF.

По данным испанских властей, CNMC согласовала эту линию для эксплуатации французским лоукостером Ouigo, поскольку она «не влияет на экономический баланс на контракт по обеспечению общественных услуг, подписанного между Министерством транспорта и устойчивой мобильности и оператором Renfe Viajeros».

Город Вальядолид, расположенном в 190 км от Мадрида, переживает настоящий бум спроса на услуги железнодорожного транспорта – средняя заполняемость превышает 90%. Сейчас существует большой спрос, особенно на нерегулярные поездки, который удовлетворит SNCF, добавив новое

направление из Мадрида после Барселоны, Валенсии и Аликанте.

Два других лоукостера – Avlo (принадлежит национальному железнодорожному оператору Renfe) и итальянская компания Iryo, уже запускают поезда на первых трех линиях испанской сети ВСМ.

Источник: railwaypro.com, 07.03.2024 (англ. яз.)

Испанская Renfe планирует взыскать с Talgo 166 млн евро штрафов за задержку поставок высокоскоростных поездов

Как сообщают местные СМИ, национальный перевозчик Renfe решил увеличить сумму штрафа с ранее анонсированных 116 млн евро до 166 млн евро, чтобы компенсировать недополученные доходы от пассажирских перевозок. В Talgo утверждают, что официальный иск пока не получали.

В 2016-2017 гг. Renfe заказал 30 поездов семейства Avril, рассчитанных на движение с максимальной скоростью 330 км/ч. Стоимость контракта составила почти 1,5 млрд евро. Поставка первой партии планировалась в январе 2021 г., но до сих пор не состоялась.

Talgo объясняла срыв сроков нарушением цепочек поставок. По словам гендиректора Talgo Гонсало Уркихо, поставка поездов ожидается в марте – апреле. Сейчас поезда проходят испытания в Испании, в ходе которых должны преодолеть 25 тыс. км пробега. За последнее время 75% поездов закончились внезапным торможением в середине маршрута из-за некорректной работы системы безопасности.

Источник: rollingstockworld.ru, 05.03.2024

Польша привлечет Испанию для развития высокоскоростного сообщения

Польский Центральный железнодорожный порт (СРК) подписал меморандум о взаимопонимании с распорядителем железнодорожной инфраструктурой Испании ADIF, с целью укрепления стратегического сотрудничества и развития сети ВСМ Польши.

ADIF является одним из самых опытных распорядителей высокоскоростной железнодорожной инфраструктуры в Европе, а сеть ВСМ Испании – самая протяженная на континенте: почти 4000 км существующих линий и еще 1600 км на стадии планирования.

В соответствии с соглашением, СРК и ADIF будут сотрудничать в реализации ряда инициатив, такие как проведение совместных учебных программ, посвященных либерализации железнодорожного рынка, и

организацию ознакомительных поездок для изучения таких тем, как укладка пути на линиях ВСМ, а также модернизация систем сигнализации и телекоммуникационной инфраструктуры. Кроме того, будут организованы взаимные технические консультации для поддержки развития и модернизации железнодорожной сети, включая внедрение системы тягового электроснабжения напряжением 2x25 кВ.

По словам генерального директора СРК Миколая Вильды, работа с железнодорожной отраслью Испании ведется с 2021 г. Такое сотрудничество привело к разработке собственных стандартов в области ВСМ, которыми Польша сейчас делится с партнерами в Центральной и Восточной Европе. Сотрудничество с ADIF станет важным следующим шагом в сборе лучших и наиболее перспективных решений, которые сделают железнодорожный транспорт более доступным, конкурентоспособным и открытым для удовлетворения потребностей пассажиров.

Польша и Испания работают над развитием ВСМ в Польше в соответствии с межправительственным соглашением о сотрудничестве, заключенным в мае 2021 г. В рамках работы СРК и ADIF осуществили ряд совместных мероприятий, включая формирование рабочей группы, занимающейся внедрением ВСМ в Испании и либерализацией железнодорожного рынка. В этой группе испанская команда поделилась с представителями СРК знаниями и опытом в области методологии открытия железнодорожного рынка и стратегий увеличения пропускной способности железнодорожной сети и развития железнодорожных узлов, а также затронула технические вопросы. Основное внимание было уделено тому, как достичь и поддерживать максимально возможный уровень транспортной безопасности и эффективности, что необходимо для успеха и надежности высокоскоростных железнодорожных перевозок.

Благодаря сотрудничеству с ADIF, СРК стремится расширить свои знания по ряду других важных аспектов развития сети ВСМ в Польше, включая эффективное техническое обслуживание линий ВСМ и управление ими в условиях либерализации железнодорожного рынка. Приобретение опыта в этой области имеет основополагающее значение для продвижения процесса планирования, проектирования и внедрения эффективной сети ВСМ в Польше.

Источник: railwaypro.com, 16.02.2024 (англ. яз.)

В Сербии успешно работает построенная Китаем 2 года назад высокоскоростная железная дорога

За 2 года эксплуатации построенной Китаем высокоскоростной железной

дороги в Сербии было совершено более 6,8 млн пассажирских поездок, а оставшийся участок линии будет введен в эксплуатацию к концу этого года.

Девятнадцатого марта отмечалась вторая годовщина открытия участка Белград – Нови-Сад Сербско-венгерской железной дороги, первой ВСМ в Сербии, а также знакового проекта инициативы «Пояс и путь» в Европе.

Число пассажиров, путешествующих к историческим и культурным достопримечательностям, расположенных в местах, где проходит линия, постоянно растет, создавая рабочие места, предоставляя возможности для развития большому числу предприятий и в значительной степени способствуя социально-экономическому росту региона.

По словам начальника отдела инфраструктуры сербских железных дорог Марко Еремича, сейчас люди охотней едут из Белграда на работу в Нови-Сад, потому что время в пути составляет около 30 минут, а до открытия линии поездка занимала около 90 минут. Сотрудничество с China Railway International по строительству ВСМ позволило Сербии стать железнодорожным лидером Западных Балкан. Ни в одной другой соседней стране – Хорватии, Венгрии или Болгарии – нет скоростных линий со скоростью движения более 160 км/ч.

Железная дорога Белград – Нови-Сад протяженностью 80 км и расчетной скоростью 200 км/ч является частью железной дороги Сербия – Венгрия протяженностью 342 км, связывающей Будапешт с Белградом.

После завершения строительства протяженность сербского участка железной дороги составит 183 км с расчетной скоростью 200 км/ч. Протяженность венгерского участка составит 159 км, с расчетной скоростью 160 км/ч.

Ожидается, что сербский участок начнет полностью функционировать к концу этого года. Венгерский участок находится в стадии строительства. После завершения строительства время в пути между Белградом и Будапештом сократится с 8 до примерно 3 часов.

Железная дорога является флагманским проектом сотрудничества между Китаем и странами Центральной и Восточной Европы, а также первым проектом по приведению железнодорожных технологий и оборудования Китая в соответствие с техническими требованиями Европейского союза к железнодорожному сообщению.

Источник: econs.cn, 20.03.2024 (англ. яз.)

В США подготовлен законопроект об инвестировании 205 млрд долл. в проекты ВСМ

В Конгресс США внесен законопроект об инвестировании 205 млрд долл.

в сеть высокоскоростных железных дорог США в течении 5 лет – по 41 млрд долл. ежегодно. Государственное финансирование проектов ВСМ в таком объеме также поможет привлечь 38 млрд долл. частных инвестиций в развитие общенациональной железнодорожной сети.

В качестве цели развития сети высокоскоростных магистралей, в законопроекте указывается необходимость соединения экономических мегарегионов США для повышения уровня производительности и глобальной конкурентоспособности. В основе внесенного документа лежат 34 проекта ВСМ, некоторые из которых (Лос-Анджелес – Сан-Франциско и Лас-Вегас – Лос-Анджелес) в настоящее время финансируются либо в частном порядке, либо Министерством транспорта в рамках закона администрации Д.Байдена о финансировании инфраструктуры.

На сегодняшний день центром развития ВСМ в США является Калифорния. Её сеть, которая в будущем соединит два крупнейших города штата, является первым в США проектом, предполагающим строительство ВСМ для движения поездов со скоростью до 350 км/ч. В августе 2023 г. Калифорнийским управлением высокоскоростных железных дорог (CHSRA) был объявлен тендер на поставку 6 высокоскоростных поездов для линии Мерсед – Бейкерсфилд, которая будет частью сети, призванной соединить крупнейшие города штата: Лос-Анджелес и Сан-Франциско (фаза 1), Сакраменто и Сан-Диего (фаза 2).

Источник: techzd.ru, 14.03.2024

В Японии запустили в эксплуатацию высокоскоростные поезда новой серии

Шестнадцатого марта в Японии запущен в эксплуатацию первый поезд Shinkansen новой серии E8. Семивагонный состав на скорости до 300 км/ч проследовал от станции Синдзё в префектуре Ямагата до вокзала в Токио.

Максимальная эксплуатационная скорость поездов Shinkansen Series E8 составляет 300 км/ч. Каждый поезд будет состоять из 7 вагонов: 5 моторных и 2 прицепных. Для защиты от сильного снегопада тележки поездов оснащены системами подогрева для растапливания снега. Для уменьшения веса кузов изготовлен из алюминиевого сплава; поезд оснащен одноштанговыми малошумными токоприемниками. Поезда могут работать на переменном токе с напряжением 20 кВ или 25 кВ. Изготавливают новые составы на предприятиях Kawasaki Railcar и Hitachi Rail.

Общая пассажироместимость поезда составляет 355 человек. 7 вагонов будут разделены на два класса обслуживания: 1 вагон с 26 местами первого

класса и 6 вагонов с 329 местами второго класса. В стандартных вагонах создана «солнечная» атмосфера с сиденьями желто-оранжевого оттенка. Сиденья в вагоне первого класса выполнены в зеленом цвете, вдохновленным рекой Могами и горой Гассан в префектуре Ямагата. Под каждым креслом во всех вагонах размещены электрические розетки.

В 2020 г. национальный японский перевозчик JR East заказал у Kawasaki Railcar Manufacturing и Hitachi Rail 17 электропоездов Shinkansen Series E8, однако в 2022 г. объем закупки решили сократить до 15 из-за снижения пассажиропотока в связи с пандемией Covid-19. Все 15 составов Series E8 должны быть поставлены перевозчику до 2026 г. По плану они должны будут постепенно заменить поезда серии E3, эксплуатирующийся с 1997 г. Series E8 будет эксплуатироваться на двух линиях Синкансэн: Тохоку, где сможет развивать максимальную скорость в 300 км/ч, и Ямагата, где скорость будет ограничена 130 км/ч.

Источник: techzd.ru, 18.03.2024

Япония: компания JR Kyushu применяет технологии на основе ИИ для автоматизации осмотра пути высокоскоростных магистралей

Японская компания JR Kyushu применяет технологию обработки изображений на основе искусственного интеллекта (ИИ) для повышения уровня автоматизации процесса осмотра пути линий ВСМ. Это дает возможность минимизировать необходимость совершения пеших обходов сотрудниками.

Путеизмерительная тележка движется по со средней скоростью 20 км/ч; предусмотрено два места для сидения: один специалист осуществляет управление, а второй осуществляет мониторинг изображений и данных на планшете. В случае выявления проблем, таких как слабо закрученный болт, они останавливаются и производят более детальный осмотр.

Технология машинного зрения, разработанная компанией Tokyo Artisan Intelligence (TAI), использует высокоскоростные камеры с программным обеспечением AMD Kria K26 SOM на основе технологии ИИ, предназначенным для комплексной обработки изображений.

Представитель руководства компании TAI отметил, что одним из ключевых преимуществ, которые дает использование данного оборудования, является существенное сокращение расходов и повышение эксплуатационно-экономической эффективности.

Источник: railwaygazette.com, 03.03.2024 (англ. яз.)

Южная Корея прекращает исследование по Hyperloop Сеул – Пусан из-за экономической целесообразности проекта

Предполагалось, что этот инновационный вид транспорта известный как Hyperloop, будет курсировать между Сеулом и Пусаном с отправлением каждые 20 минут и со скоростью 1000 км/ч. Разработчики по всему миру стремятся достичь этого, а Китай недавно установил новый рекорд – Китайская корпорация аэрокосмической науки и промышленности (CASIC) достигла скорости 623 км/ч во время 2-км тестового запуска своей собственной системы Hyperloop T-Flight, что стало самой высокой скоростью, зарегистрированной для Hyperloop. CASIC планирует повысить производительность T-Flight за счет постепенного увеличения испытательной дистанции.

Страны, как Германия и Канада, также продвигают разработку технологии Hyperloop, хотя и с разным уровнем прогресса, ставя целью коммерциализировать наработки к середине 2030-х годов.

Несмотря на то, что Корея является мировым лидером в области передовых железнодорожных технологий, включая ВСМ, она недавно остановила свои разработки по технологии Hyperloop.

Инициатива Hyperloop в Корее была известна как проект по разработке технологии Hypertube, возглавляемый Министерством земельных ресурсов, инфраструктуры и транспорта и Министерством науки (рис. 4). Этот проект был направлен на обеспечение 8 фундаментальных технологий, необходимых для коммерциализации Hyperloop, с целевым сроком реализации с 2025 по 2030 г. На I этап исследований и разработок было выделено 252 млн долларов, а на II этап – 589 млн долларов.

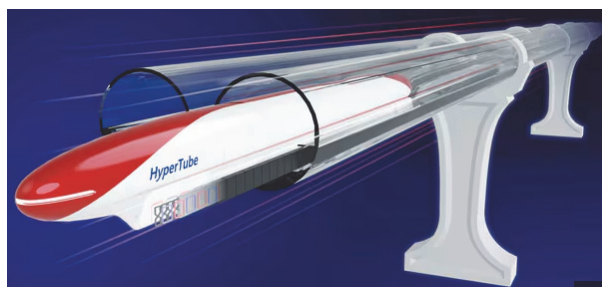


Рис. 4. Эскиз корейского проекта Hypertube

Однако в 2023 г. предварительное технико-экономическое обоснование проект не прошел. Несмотря на ведущуюся с 2018 г. исследовательскими институтами и правительственными ведомствами подготовку, дальнейшей реализации проекта препятствовала его экономическая нецелесообразность.

В рамках инициативы планировалось построить 2-км испытательный полигон в Саэмангеуме для разработки основных транспортных технологий, силовых установок, магнитной левитации и интегрированных операционных систем для Hyperloop. Однако все технологические разработки были приостановлены из-за опасений по поводу экономической целесообразности.

Предварительное ТЭО, проведенное Институтом научно-технической политики (STEP), поставило под сомнение жизнеспособность проекта Hyperloop. В отчете подчеркивались трудности при проверке технических характеристик технологии Hyperloop для скорости 1200 км/ч на тестовом участке протяженностью 2 км. Однако следует отметить, что многочисленные международные исследовательские организации, включая китайскую CASIC, начинали испытания технологии Hyperloop также на трассе длиной 2 км.

Двенадцать экспертов, участвовавших в составлении отчета, разделились во мнениях относительно политической целесообразности проекта Hyperloop в Корее: 5 высказались «за», 7 – «против». Однако все 12 экспертов согласились с отсутствием экономической целесообразности. В отчете сделан вывод, что Hyperloop экономически нежизнеспособен, поскольку лежащая в его основе технология ещё не существует. Утверждается, что текущий бизнес-план, ориентированный на развитие базовой технологии, не может быть связан с выгодами от коммерциализации и, следовательно, экономически не обоснован.

Отчет также противоречил поставленной корейским правительством цели коммерциализации Hyperloop к 2044 г., ссылаясь на «высокую неопределенность и риск возникновения значительных невозвратных затрат в случае неудачи разработки конкретной технологии». В случае с технологией Hyperloop, правительство Кореи отозвало первоначальное финансирование, сославшись на «высокую неопределенность и риск».

Источник: chosun.com, 19.03.2024 (англ. яз.)

Сотрудничество Швейцарии и Индии по проекту Hyperloop

Компании Swisspod Technologies и TuTr Hyperloop совместно с правительствами Швейцарии и Индии подписали Меморандум о взаимопонимании (MoU) по созданию основы для разработки и внедрения технологии Hyperloop в Индии. Целью является продвижение устойчивых решений для высокоскоростных перевозок.

Доктор Ральф Хекнер, посол Швейцарии в Индии и Бутане, провел церемонию подписания, которая состоялась в швейцарской резиденции в Нью-Дели. Главным гостем была г-жа Джая Варма Синха, председатель и исполнительный директор Правления железных дорог Индии.

Сотрудничество швейцарской компании по транспортным технологиям Swisspod и стартапа TuTr Hyperloop направлено на ускорение исследования и разработку технологии Hyperloop в Индии – определение потенциальных коммерческих транспортных маршрутов и разработку стратегического плана для финансирования и строительства.

Обе компании планируют совместно спроектировать и профинансировать испытательный центр в Индии для совершенствования технологии Hyperloop, проведения различных экспериментов и возможной её реализации в реальных условиях.

Источник: metrorailnews.in, 19.03.2024 (англ. яз.)

Малайзия возобновит работу над созданием высокоскоростной железной дороги до Сингапура

Власти Малайзии приняли решение возобновить проект строительства ВСМ, которая соединит столицу страны Куала-Лумпур и Сингапур.

После того как правительства двух стран не смогли достичь соглашения по предыдущим версиям проекта, власти Малайзии готовят новое предложение по строительству ВСМ. По их словам, завершить работу над проектом планируется как можно скорее желательно в течение ближайших 3-4 месяца.

Протяженность линии составит около 350 км. Обсуждается также вариант строительства магистрали от Куала-Лумпура только до южного штата страны Джохора, если Сингапур решит отказаться от участия в проекте.

Власти двух стран подписали соглашение о строительстве линии ВСМ в конце 2016 г. Время в пути между двумя городами должно было составить около 90 мин. вместо 4 ч езды на автомобиле. Планировалось, что проект стоимостью 12,5 млрд долл. США будет реализован к 2026 г. Однако в 2018 г. тогдашний премьер-министр Малайзии Махатхир Мохамад заявил, что намерен отказаться от строительства в рамках сокращения государственных расходов.

Источник: rzd-partner.ru, 06.03.2024

Строительство линии ВСМ из Таиланда в Китай задерживается по меньшей мере на 2 года и потребует дополнительных расходов

Проект строительства высокоскоростной железной дороги Таиланда, целью которого является соединение столицы Бангкока с китайским городом Куньмин через Лаос, вероятно, будет отложен примерно на 28 месяцев и потребует дополнительного финансирования в размере свыше 131 млн долларов США.

Проект стоимостью 12,1 млрд долларов США был впервые предложен ещё в 2010 г. а в конце 2014 г. правительства двух стран пообещали свое участие в его реализации.

В 2022 г. Таиланд заявил, что хочет завершить I этап к 2026 г. и

официально открыть его в 2027 г. Но 26 февраля было сообщено, что государственный железнодорожный оператор Таиланда согласился изменить конструкцию участка железной дороги, что привело к задержке и дополнительным затратам на строительство. Участок пути протяженностью 7,9 км, который первоначально должен был находиться на уровне земли, теперь будет поднят, чтобы смягчить воздействие строительства и дальнейшей эксплуатации на проживающее вдоль линии население. Этот шаг был предпринят в ответ на жалобы жителей провинции Накхонратчасима.

В случае реализации проекта, железнодорожная линия протяженностью 609 км соединит Бангкок с граничащей с Лаосом тайской провинцией Нонг Кхай.

Первый этап реализации проекта проходит примерно в 251 км от Бангкока до провинции Накхонратчасима, его бюджет составляет около 4,7 млрд долларов США. Этот участок железной дороги в настоящее время находится в стадии строительства и завершен более чем на 15%.

Затем будет построен мост через реку Меконг, который соединит тайскую ВСМ с линией Лаос – Китай, железной дорогой стоимостью 6 млрд долларов США, которая была запущена в декабре 2021 г. и соединяет столицу Лаоса Вьентьян с Куньмином.

Таиланд берет на себя все расходы по строительству I фазы проекта, в то время как Китай несет ответственность за проектирование, развертывание систем и закупку поездов.

В 2016 г. проект ВСМ в Таиланде был отложен, когда Бангкок отклонил предложенное Китаем финансирование из-за высоких процентных ставок.

Источник: [businesstimes.com.sg](https://www.businesstimes.com.sg), 27.02.2024 (англ. яз.)

Новый высокоскоростной поезд для линии ВСМ Пекин – Шанхай ещё не готов к коммерческой эксплуатации (Китай)

Обсуждение того, что время в пути между Пекином и Шанхаем сокращается до 2,5 часов благодаря новому высокоскоростному скоростному поезду, недавно стало популярным в китайских социальных сетях. Эксперты заявили, что техническая составляющая поезда реализуема, но экономические аспекты и аспекты безопасности требуют дальнейшего рассмотрения, прежде чем он будет запущен в коммерческую эксплуатацию.

Высокоскоростной поезд CR450 с экспериментальной скоростью 450 км/ч будет запущен на линии ВСМ Пекин – Шанхай в 2025 г. и сократит время в пути между двумя городами с более чем 4 часов до 2,5 часов.

Эксплуатационные расходы ВСМ, включая затраты на электроэнергию,

износ железной дороги, а также стоимость билета вырастут, если скорость поезда будет увеличена до 450 км/ч, сообщил профессор Пекинского университета Цзяотон Сунь Цзянь, подчеркнув, что самая серьезная проблема – в безопасности.

Согласно отчету изданию Science and Technology Daily, Китайская железная дорога (China State Railway Group) в январе 2021 г. объявила, что начнет научные исследования поезда CR450, чтобы сделать его с высоким уровнем безопасности, экологичности и интеллектуальными функциями, адаптированными к 5G.

В июне 2023 г. Китайская железная дорога провела пробную эксплуатацию поезда CR450 на участке Фуцин – Цюаньчжоу линии ВСМ Фучжоу – Сямынь в восточнокитайской провинции Фуцзянь. CR450 прошел испытания на скорость на мосту (453 км/ч) и в туннеле (420 км/ч).

Высокоскоростной поезд CR450 был технически проверен в ходе многочисленных испытаний, но необходимо дополнительно обеспечить безопасность и снизить эксплуатационные расходы, прежде чем он поступит в коммерческую эксплуатацию.

Источник: globaltimes.cn, 29.02.2024 (англ. яз.)

Кения начнет строительство ВСМ за 13,8 млрд долларов

В 2025 г. Кения планирует реализовать амбициозный проект по строительству ВСМ стоимостью 13,8 млрд долларов США, которая пройдет от порта Ламу в Индийском океане до Эфиопии и Южного Судана. Данный масштабный инфраструктурный проект под управлением Lapsset Corridor Development Authority, включает в себя строительство железной дороги стандартной колеи длиной 3 тыс. км, которая соединит порт с городами Исиоло, Аддис-Абеба, Джубы и Найроби.

ВСМ является лишь частью более обширного проекта – транспортного коридора Порт Ламу-Южный Судан-Эфиопия (Лапсет).

Помимо этого, Кения и Уганда планируют ускорить реализацию совместного проекта по строительству новой железной дороги между городами Найваша и Кисуму и приступить к строительству уже в текущем году. После завершения участка между городами Найваша и Кисуму, планируется его продление до границы с Угандой.

Уганда уже смогла получить финансирование и заключила контракт с турецкой компанией на строительство железной дороги протяженностью 273 км, соединяющей Малабу и Кампалу – столицу Уганды. Развитие инфраструктуры железнодорожного сообщения в этом регионе обещает стать

значимым шагом к укреплению торгово-экономических связей и интеграции стран в рамках регионального сотрудничества.

Источник: gorodche.ru, 25.02.2024

В Эстонии приступают к строительству магистрали Rail Baltica

Компания Rail Baltic Estonia, отвечающая за реализацию проекта ВСМ Rail Baltica в Эстонии, по итогам тендера подписала с компаниями Verston и Järelpinge Inseneribüroo два контракта общей стоимостью 107 млн евро на строительство 16-км участка магистрали к югу от Таллина.

На первом этапе предстоит построить инфраструктурные объекты на участке длиной 9,4 км от границы между уездами Харьямаа и Рапламаа до поселка Лооне в волости Кохила. Контракт предусматривает создание экодука для диких животных, 5 автомобильных эстакад и 1 пешеходного тоннеля, а также подготовку площадки под строительство станции Кохила. Контрактная стоимость первого этапа составляет 60 млн евро.

На втором этапе намечено построить верхнее строение пути на участке длиной 7,1 км с соответствующими водоотводами, уникальный для Эстонии железнодорожный мост через реку Кейла длиной 224 м, автомобильную (112 м) и 2 железнодорожные эстакады (107 и 16 м), 2 экодука (115 и 114 м). Предусмотрены мероприятия по рекультивации земель и возведение 5 км шумозащитных экранов. Кроме того, планируется проложить 10 км технологических и подъездных автомобильных дорог.

Начать работы намечено летом 2024 г., а завершить – к осени 2027 г. Проект получит финансирование из фонда Connecting Europe Facility Евросоюза (до 85%).

Это уже второй контракт на строительство магистрали Rail Baltica в Эстонии. Ранее в 2024 г. был подписан контракт на сооружение первого в Эстонии участка магистрали Rail Baltica в уезде Харьюэ.

Источник: railway-news.com, 26.02.2024 (англ. яз.)

Депутат сейма Латвии Айнар Шлесерс – от проекта Rail Baltica стоит отказаться

Латвии следует объявить о выходе из амбициозного проекта железнодорожной инфраструктуры Rail Baltica, поскольку это может привести страну к банкротству, заявил в интервью латвийской программе LTV «Утренняя Панорама» депутат сейма Латвии, бывший министр транспорта

Латвии, лидер партии «Латвия на первом месте» и бизнесмен Айнар Шлесерс.

«Что касается Rail Baltica, то, что сейчас происходит, абсурдно – сейчас формируются какие-то группы, они совещаются, по сути, тянут время, потому что понимают – миллиардов нет, они исчезли», – заявил политик.

А. Шлесерс сказал, что если бы он сейчас был в правительстве, то предложил бы «уведомить Европу о том, что Латвия отказывается от этого проекта и сказать, что не будем реализовывать этот проект в прежнем виде». Однако, по его словам, этап проекта строительства железной дороги между центром Риги и аэропортом должен быть реализован.

Он также заявил, что Эстония является главным инициатором проекта, поэтому «пусть бегают и помогают привлечь новые средства».

А. Шлесерс считает, что этот проект приведет Латвию к банкротству.

«Надо сказать – та часть, которая связана с транзитом, необходима для военной безопасности. Пожалуйста, нам нужны дополнительные средства на военные нужды», – сказал политик.

По данным издания, в Брюсселе настаивают, что грузовые и пассажирские перевозки по железнодорожной линии Rail Baltica должны начаться до 2030 г. – независимо от того, будет она соединена с Центральным вокзалом в Риге или нет.

Источник: rzd-partner.ru, 04.03.2024