



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

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

№5/МАЙ 2023

СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЯ.....	3
Российские железные дороги проводят испытание верхнего строения пути для ВСМ	3
Суд взыскал с Siemens неустойку за неисполнение договора с ОАО «РЖД»	3
Суд обязал финского партнера ОАО «РЖД» перезапустить сервис Allegro	4
ЗА РУБЕЖОМ	6
Генеральный план развития ВСМ в Европе.....	6
Промоакция SNCF: 10 тыс. билетов на поезд проданы по цене 1 евро (Франция).....	7
Лоукостер OUIGO за 10 лет перевез 110 млн пассажиров (Франция).....	8
Германия заказала еще 17 высокоскоростных поездов ICE 3neo	9
RFI заключила контракты на сумму более 3,7 млрд евро в Южной Италии	10
Власти Италии планируют проложить линию Hyperloop между Падуей и Венецией	10
Франция запрещает перелеты на короткие расстояния в пользу высокоскоростных поездов....	12
Открыто движение по ВСМ Анкара – Сивас (Турция).....	13
Подписан контракт на строительство ВСМ в Саудовской Аравии	13
По высокоскоростной линии Haramain за месяц Рамадан перевезено 930 тыс. пассажиров	14
Инвестиции в железные дороги продолжают расти (Китай)	14
Завершена укладка пути на ВСМ Наньчан – Цзиндэчжэнь – Хуаншань (Китай).....	15
Hitachi и Toshiba получили контракт на поставку Тайваню высокоскоростных поездов	15
CRRC отправила последнюю партию высокоскоростных поездов в Индонезию	16
Индийские железные дороги выведут высокоскоростной поезд Vande Bharat Express на расчетную скорость 240 км/ч	16
Стратегия Buy America препятствует появлению сети ВСМ в США.....	17
Новый высокоскоростной поезд во Флориде позволит ездить из Майами до Орlando за менее, чем 3 часа (США)	19

РОССИЯ

Российские железные дороги проводят испытание верхнего строения пути для ВСМ

На испытательном полигоне в подмосковном г. Щербинка начали тестировать верхнее строение пути для будущих высокоскоростных магистралей.

Разработчиком инновационной безбалластной конструкции выступила компания АО «РЖДстрой». Все детали были произведены в России.

Новый вид путей представляет собой бетонное основание с установленными на нём плитами с полушпалками, в которые укладывают рельсы. После установки вся конструкция замоноличивается.

Такое решение поможет добиться плавности хода за счёт равномерного распределения жёсткости, а также организовать движение поездов на скорости до 400 км/ч.

По данным разработчиков, жизненный цикл конструкции составит 60 лет без текущих эксплуатационных расходов. Благодаря изоляционному слою каждую плиту можно будет заменить независимо от других.

Опытный участок уложили на Экспериментальном кольце ВНИИЖТа. Сейчас изделие проходит проверку составом весом 8 тыс. тонн. Так специалисты определяют, насколько изделие способно выдерживать высокие нагрузки и сохранять геометрию. На сегодняшний день провезено более 500 из 600 млн тонн брутто.

Предварительный вердикт учёных – конструкция полностью соответствует заявленным характеристикам.

Источник: rollingstockworld.ru, 15.05.2023

Суд взыскал с Siemens неустойку за неисполнение договора с ОАО «РЖД»

Арбитражный суд Москвы по заявлению ОАО «РЖД» взыскал с Siemens Mobility судебную неустойку в размере более 6 млн рублей за каждый день неисполнения решения суда, которым был признан незаконным отказ дочерней структуры немецкого концерна Siemens от исполнения договора на поставку 13 высокоскоростных электропоездов «Сапсан» и которым ответчика обязали исполнять этот договор от 7 июня 2019 г.

Отмечается, что суд удовлетворил заявление истца частично – ОАО «РЖД» просило взыскать астрент в размере около 30 млн рублей в день.

В апреле, после того как Девятый арбитражный апелляционный суд отклонил жалобу Siemens Mobility, это февральское решение арбитражного суда Москвы вступило в законную силу. Как пояснил представитель истца 22 мая, ходатайство о присуждении астрента заявлено, чтобы понудить ответчика исполнить судебный акт в части продолжения исполнения договора.

Ответчик заявил, что астрент (разновидность денежного штрафа, определяемого судом, на случай неисполнения должником обязательства, установленного судебным решением) – институт российского права, а договор регулируется немецким, поэтому истцу следует отказать. Кроме того, по словам ответчика, астрент присуждается, когда решение в принципе исполнимо, в данном же случае сотрудники Siemens не могут его исполнять под страхом уголовной ответственности. Наконец, представитель немецкой компании обратил внимание суда на то, что под видом неустойки фактически заявлены убытки, а также на ее чрезмерный размер. Как отметил ответчик, в случае ее присуждения истец через год получит сумму, равную прибыли за 2021 г.

Соглашение на закупку и техническое обслуживание новых «Сапсанов» ОАО «РЖД» заключило в июне 2019 г. Siemens Mobility и АО «Группа «Синара» обязались поставить 13 десятивагонных составов с сентября 2022 по июль 2023 г. Общая стоимость контракта на поставку – 513,5 млн евро, говорилось в сообщении ОАО «РЖД». Кроме того, Siemens взял на себя техобслуживание и ремонт подвижного состава в течение всего срока его службы (30 лет). Стоимость дополнительного соглашения на техническое обслуживание составила еще 583,1 млн евро.

Но в октябре Siemens Mobility направила в адрес ОАО «РЖД» уведомление о расторжении договора «по причине введенных санкций в отношении российских юридических лиц», как говорится в решении суда.

Суд, удовлетворяя иск ОАО «РЖД», указал, что «санкционное законодательство США и ЕС противоречит публичному порядку, а как следствие не должно применяться на территории РФ», следовательно, ответчик не имел права расторгнуть договор в одностороннем порядке. Кроме того, суд отметил, что ограничительные меры, согласно разъяснениям самого ЕС, «не подлежат применению к уже имевшим место и исполнявшимся договорам».

Источник: ria.ru, 22.05.2023

Суд обязал финского партнера ОАО «РЖД» перезапустить сервис Allegro

Арбитражный суд Москвы обязал финскую компанию VR Group и ее совместное с ОАО «РЖД» предприятие Oy Karelian Trains Ltd продолжать исполнять обязательства по договорам, в том числе по эксплуатации поездов

Allegro, следует из информации в картотеке арбитражных дел. Решение по иску Российских железных дорог было вынесено 26 апреля.

Как следует из материалов дела, российский перевозчик требовал признать незаконными действия VR Group Plc по одностороннему отказу от пассажирского и грузового железнодорожного движения, признать незаконным односторонний отказ VR Group Plc от договоров, а также обязать VR Group Plc исполнять договоры. В случае неисполнения решения суда ОАО «РЖД» просит взыскать с VR Group Plc 10 млн руб., а также с VR Group Plc и Oy Karelian Trains Ltd (солидарно) 1,26 млн руб. за каждый день неисполнения судебного акта, начиная с даты вступления в силу. Поскольку у VR Group нет в России имущества, за исключением доли в 99% в компании ООО «Финнлог», российский перевозчик просил суд в качестве обеспечительной меры приостановить ее ликвидацию.

«Иск удовлетворить полностью», – говорится в карточке дела. Полный текст решения не опубликован.

Ранее суд принял решение по другому иску ОАО «РЖД» и запретил VR Group Plc инициировать судебные разбирательства в иностранных судах по договорам с российским перевозчиком.

Кроме того, суд признал прекращенным договор поручительства между ОАО «РЖД» и OP Corporate Bank plc. Речь идет о кредите компании Oy Karelian Trains Ltd, «дочке» ОАО «РЖД» и финской VR, от 2007 г. Именно эта компания взяла в долг 131 млн евро на приобретение поезда Allegro и сдавала состав в аренду учредителям.

Совместный проект финской VR и ОАО «РЖД» – поезд Allegro – прекратил курсировать между Санкт-Петербургом и Хельсинки в конце марта 2022 г. Несколько месяцев спустя, в конце августа, VR сообщила о списании составов, которые остались на территории Финляндии.

Источник: fontanka.ru, 27.04.2023

ЗА РУБЕЖОМ

Генеральный план развития ВСМ в Европе

Задачу по наращиванию сети ВСМ можно решать как за счет строительства новых линий, так и благодаря реконструкции имеющихся с применением технологий цифровизации и автоматизации, включая переход на европейскую систему управления движением поездов ETCS. Оба подхода важны с точки зрения планирования и создания единого европейского железнодорожного пространства с дополнительным синергическим эффектом для транспортной системы в целом.

С 1980-х годов общая протяженность линий, пригодных для высокоскоростного движения, в Западной Европе выросла до 13-15 тыс. км. Однако единой европейской сетью их считать нельзя в силу фрагментарности и отсутствия ВСМ в странах Восточной Европы. Это препятствует привлечению пассажиров на высокоскоростные железные дороги с менее экологически чистых видов транспорта. Между тем расширение к 2050 г. европейской сети ВСМ до 49,4 тыс. км могло бы способствовать увеличению к 2070 г. доли этого вида транспорта в перевозке пассажиров до 54%. При этом ожидаемый социально-экономический эффект составит 750 млрд евро.

Такие выводы сделаны в исследовании *Smart and affordable rail services in the EU: a socio-economic and environmental study for high speed in 2030 and 2050*, выполненном британской аудиторско-консалтинговой компанией Ernst and Young совместно с миланским Университетом Боккони по заказу партнерства Europe's Rail, европейской Ассоциации независимых операторов (ALLRAIL), Сообщества европейских железных дорог и инфраструктурных компаний (CER) и Европейской ассоциации железнодорожной промышленности (UNIFE).

Для оценки рыночного потенциала ВСМ и масштаба инвестиций в их развитие были проанализированы варианты поездок, конкурирующих с высокоскоростным поездом: обычный поезд дальнего следования, автомобиль, междугородный автобус (расстояние более 100 км) и короткий авиарейс (время полета до 3 ч). В исследовании рассматривались три сценария развития сети ВСМ:

– базовый, при котором в периоды до 2030 и 2050 гг. сеть не расширяется и состоит из эксплуатируемых ВСМ для движения со скоростью более 250 км/ч, и реконструированных линий (200-250 км/ч) суммарной протяженностью 15,2 тыс. км;

– сценарий 2030 с умеренным расширением сети за счет появления 5,3 тыс. км новых и реконструированных линий. Это позволит привлечь дополнительно 86 млн чел. и тем самым увеличить приблизительно на 16 п.п.

долю ВСМ по сравнению с базовым сценарием. К 2070 г. их доля вырастет до 32%, пассажирооборот увеличится до 958 млрд пасс.-км;

– сценарий 2050 предусматривает значительные инвестиции в масштабное расширение сети. Планируется обеспечение связей с сетью ВСМ всех крупных европейских городов (включая их пригородные зоны) с населением более 250 тыс. чел. Сценарий охватывает расширенную базовую сеть TEN-T (создание которой должно быть завершено к 2040 г.) и развитую сеть TEN-T (завершение к 2050 г.). Численность населения, обслуживаемого ВСМ протяженностью 49,4 тыс. км, оценивается в 216 млн чел.

Расходы с применением трех уровней удельных затрат оцениваются в диапазоне от 410 млрд до 855 млрд евро.

*Источники: по материалам сайта rail-research.europa.eu (англ. яз.);
International Railway Journal. – 2023. – №3. – pp. 32-35 (англ. яз.)*

Промоакция SNCF: 10 тыс. билетов на поезд проданы по цене 1 евро (Франция)

Национальное общество железных дорог Франции (SNCF) по случаю первой годовщины запуска поездов локомотивной тяги Ouigo Classique организовало промоакцию по продаже 10 тыс. билетов по цене 1 евро. Данное предложение будет действовать с 7 утра 23 мая 2023 г. в течение одних суток на поездки, которые можно будет совершить на этих поездах с 24 мая по 5 июля 2023 года по двум маршрутам: Париж – Лион и Париж – Нант с 14 остановками.

Продажа билетов и соответствующая информация доступны на сайте OUIGO.com, в мобильном приложении OUIGO или на сайтах www.sncf-connect.com и сотрудничающих с SNCF туристических онлайн-агентств.

Невысокая стоимость билетов на Ouigo Classique объясняется невысокой скоростью движения этих поездов. Из Парижа в Нант поездка длится около 4 ч, а в Лион – примерно 5 ч. Для сравнения, время в пути высокоскоростных поездов TGV на этих же маршрутах составляет около 2 ч. Тем не менее Ouigo Classique уже завоевали популярность – с момента запуска ими перевезено 1,3 млн пассажиров и сейчас рассматривается возможность расширения географии маршрутов таких поездов.

Что касается обычных билетов на поезда Ouigo Classique, то для взрослых их стоимость колеблется от 10 до 30 евро, для детей составляет 5 евро. В январе 2023 г. пассажирский оператор SNCF Voyageurs вынужден был повысить цены на 5% из-за значительного роста эксплуатационных расходов.

Источник: htnewz.com, 22.05.2023 (англ. яз.)

Лоукостер OUIGO за 10 лет перевез 110 млн пассажиров (Франция)

Национальное общество железных дорог Франции (SNCF) отметило 10-летие с момента запуска поездов бюджетного бренда Ouigo, которые перевезли за это время 110 млн пассажиров. Первые поезда оператора были введены в обращение в апреле 2013 г. в сообщении Парижа с Лионом и Нантом.

В 2022 году OUIGO обслужил 24 млн пассажиров, из которых 5 млн чел. отправлялись в путешествие семьями. В SNCF отмечают, что половина всех пассажиров предпочитает поезда этого оператора из-за более дешевых билетов – в 2022 году поездки в один конец обходились им менее чем по 25 евро.

На данный момент прямыми поездами лоукостера охвачено 50 городов Франции, еще в 2 тыс. пунктов назначения можно добраться поездами этого оператора с пересадкой. В 2023 г. лоукостер запустил пять новых поездов на юге Франции назначением на Сет, Агд, Безье, Нарбонн и Перпиньян. Планируется также увеличить число поездов локомотивной тяги OUIGO Vitesse Classique с модернизированными вагонами Corail.

Стратегической задачей SNCF является увеличение ежегодного объема перевозок, выполняемого поездами OUIGO и TGV INOUI, до 200 млн чел. к 2030 г. В 2027 г. OUIGO увеличит парк двухэтажных высокоскоростных поездов TGV Duplex с 38 до 50 ед. Поезда будут отличаться улучшенными интерьерами и еще большей вместимостью пассажиров.

Невысокую цену билетов лоукостер обеспечивает, прежде всего, за счет их продажи только через Интернет, интенсивного использования подвижного состава с ежегодным пробегом вагонов почти 700 тыс. км, увеличения вместимости на 25% по сравнению с поездами TGV, а также благодаря проведению мелких видов ремонта только в ночное время. Кроме того, в поездах OUIGO пассажирам не предоставляется питание, но в то же время имеются возможности для размещения крупного багажа.

Бренд OUIGO успешно развивается и в Испании, где в мае 2021 г. были введены в обращение поезда Мадрид – Барселона и Мадрид – Валенсия, а в апреле 2023 г. к ним прибавился поезд Мадрид – Альбасете – Аликанте.

OUIGO Spain, испанская дочерняя компания SNCF, еженедельно предлагает пассажирам более 28 тыс. мест стоимостью от 9 евро. В обращении между Мадридом и Барселоной и Мадридом и Валенсией находятся по 5 пар поездов. За последние 2 года ими перевезено свыше 5 млн пассажиров.

Оператор рассчитывает расширять свою сеть в Испании, в том числе за счет включения в нее Севильи, Кордовы и Малаги. В перспективе число находящихся в обращении поездов лоукостер планирует увеличить до 30, тогда ежегодный пассажиропоток сможет вырасти до 10 млн чел.

Германия заказала еще 17 высокоскоростных поездов ICE 3neo

Компания Siemens Mobility поставит железным дорогам Германии (DB) дополнительно 17 восьмивагонных электропоездов ICE 3neo стоимостью около 600 млн евро, рассчитанных на скорость движения до 320 км/ч. Таким образом, DB выбрали весь опцион из 60 поездов, предусмотренный рамочным договором от 2020 г., который включал в себя твердый заказ на 30 поездов. В результате в 2028 г. парк поездов ICE 3neo железных дорог Германии достигнет 90 ед.

Поезда ICE 3neo построены на конструктивной платформе экспрессов ICE 3 (Velaro), курсирующих в Германии с начала 2000-х годов. Выбор в пользу этой платформы обусловлен стремлением максимально ускорить производство и ввод поездов в эксплуатацию. Первые поезда ICE 3neo уже эксплуатируются, а предприятие Siemens Mobility в Крефельде передает DB по три состава в месяц.

По сравнению с экспрессами ICE 3 в новых поездах реализован ряд новшеств, направленных на повышение уровня комфорта пассажиров. В частности, остекление вагонов пропускает сигналы сотовой радиосвязи, использованы светильники, изменяющие цвет в зависимости от времени суток, предусмотрено больше места для размещения багажа и велосипедов, все пассажирские кресла оборудованы розетками и держателями для планшетов. Для ускорения посадки-высадки увеличено число дверей в вагонах поезда, кроме того, имеется подъемник новой конструкции, облегчающий доступ в поезд пассажиров на инвалидных колясках (рис. 1). Вместимость ICE 3neo составляет 439 пассажиров.



Рис. 1. Подъемник новой конструкции, облегчающий доступ в вагон пассажиров на инвалидных колясках

Поезда ICE 3neo выполнены четырехсистемными, что позволит эксплуатировать их в будущем в международных сообщениях с Бельгией и Нидерландами.

RFI заключила контракты на сумму более 3,7 млрд евро в Южной Италии

Распорядитель инфраструктуры железных дорог Италии Rete Ferroviaria Italiana (RFI) подписал с консорциумом компаний Webuild, Ghella и Impresa Pizzarotti два контракта общей стоимостью свыше 3,7 млрд евро.

Первый контракт на сумму более 2 млрд евро включает проектирование и строительство участка Баттипалья – Романьяно длиной 35 км в составе ВСМ Салерно – Реджо-Калабрия, рассчитанной на скорость движения 300 км/ч, и формирующей часть Скандинавско – Средиземноморского коридора трансъевропейской транспортной сети TEN-T.

Работы включают сооружение тоннелей общей протяженностью 14 км с использованием тоннелепроходческих комплексов, строительство мостовых сооружений суммарной длиной 6 км; еще 5 км тоннелей предстоит проложить открытым способом. В Романьяно планируется обустроить примыкание к линии Баттипалья – Метапонто – Потенца. Ожидается, что в рамках выполнения контракта будет создано более 2 тыс. рабочих мест.

Работы по второму контракту, который оценивается в 1,65 млрд евро, включают строительство на острове Сицилия участка Леркара – Кальтаниссетта-Ксирби в составе линии ВСМ Палермо – Катания, которая также входит в Скандинавско-Средиземноморский коридор. С её вводом в эксплуатацию время в пути между Палермо и Катанией сократится на 60 мин, до 2 ч.

Оба контракта финансируются в рамках национальной программы восстановления и устойчивого развития (National Recovery and Resilience Plan).

В начале мая 2023 г. RFI заключил контракт с консорциумом в составе Webuild и Ghella стоимостью 1,2 млрд евро на строительство участка Кальтаниссетта-Ксирби – Нуова Энна длиной 27 км, прилегающего к линии Палермо – Катания.

Источник: railwaypro.com, 16.05.2023 (англ. яз.)

Власти Италии планируют проложить линию Hyperloop между Падуйей и Венецией

Министерство транспорта Италии изучает возможность внедрения технологии Hyperloop – компании HyperloopTT, Hyperloop Italia, региональное управление автомобильных дорог Венето (CAV) и министерство транспорта подписали меморандум о взаимопонимании.

В соответствии с ним четыре стороны будут изучать возможность прокладки тоннеля вдоль автомагистрали между Падуей и Венецией. Система может быть готова уже к зимней Олимпиаде 2026 г., говорится в пресс-релизе.

Италия печально известна инфраструктурными провалами. Например – коррупция, организованная преступность и политики срывали строительство моста между Калабрией и Сицилией на протяжении десятилетий. Поэтому есть большие сомнения, что кто-то на зимних Олимпийских играх 2026 г. сможет воспользоваться Hyperloop.

По словам генерального директора HyperloopТТ Андрес Де Леона, мы готовы к строительству. Компания имеет команду из 800 инженеров и других специалистов по всему миру, а также более 50 корпоративных и университетских партнеров.

Компания управляет научно-исследовательским полигоном площадью 3 тыс. м² в Тулузе. HyperloopТТ утверждает, что эксплуатирует первую в мире полномасштабную систему Hyperloop. Однако, насколько известно, компания не давала людям прокатиться на своей системе, как это сделали конкуренты из Virgin Hyperloop One.

По утверждению HyperloopТТ ведется строительство коммерческого прототипа пассажирской Hyperloop, а также грузовой системы HyperPort – «plug-and-play» решение для портовых операторов, которое может перемещать грузовые контейнеры на сотни километров за минуту.

Hyperloop – гигантская труба, из которой большая часть воздуха удалена вакуумными насосами. Низкое давление позволяет проталкивать через тоннель на высоких скоростях капсулы на магнитном подвесе.

Теоретически, система может достичь скорости самолета за счет снижения давления. Например, в HyperloopТТ говорят, что их капсула может двигаться со скоростью свыше 1220 км/ч. Расстояние между Падуей и Венецией составляет 46,4 км, следовательно, капсула может преодолеть его за 3-4 минуты, двигаясь со скоростью 20 км/мин.

По оценкам сервиса картографии Google, в настоящее время такая поездка занимает час по автомагистралям E70 и A57. Одно из преимуществ Hyperloop заключается в том, чтобы уменьшить число автомобилей на дорогах и снизить трафик.

Другое преимущество заключается в том, что тоннель позволит туристам приземляться в аэропорту Падуи, чтобы посетить Венецию – один из самых популярных туристических центров мира, где по оценкам в обычный день город посещают до 110 тыс. туристов. Для сравнения, только 55 тыс. человек проживают Венеции и рядом.

Основатель HyperloopТТ Бибоп Греста учредил дочернюю компанию Hyperloop Italia для строительства проектов Hyperloop в стране. В пресс-релизе

утверждается, что Hyperloop Italia – «первая компания в мире, получившая эксклюзивную лицензию на коммерческую реализацию проекта по технологии Hyperloop».

Источник: rollingstockworld.ru, 24.05.2023

Франция запрещает перелеты на короткие расстояния в пользу высокоскоростных поездов

Пассажиры, желающие совершить перелет внутри Франции, больше не смогут воспользоваться внутренним авиарейсом на короткие расстояния, когда есть альтернативное высокоскоростное железнодорожное сообщение. Новый запрет вступил в силу 23 мая.

Как заявил министр транспорта Клеман Бон, поскольку мы неустанно боремся за обезуглероживание нашего образа жизни, как мы можем оправдать использование самолета между крупными городами, которые выигрывают от регулярного, быстрого и эффективного железнодорожного сообщения?

Согласно заявлению, этот шаг является частью более масштабного обязательства страны по декарбонизации транспорта, на долю которого приходится 30% выбросов.

Указ запрещает полеты на короткие расстояния, если поездка на поезде занимает менее 2,5 часов.

Пока что были затронуты только 3 маршрута, не включая стыковочные рейсы: аэропорт Париж-Орли между Нантом, Бордо и Лионом.

Через 3 года будет оценена эффективность этой меры и, возможно, под запрет попадет больше маршрутов.

Некоторые ставят под сомнение фактические последствия запрета. По данным европейской некоммерческой организации Transport & Environment, на 3 запрещенных маршрута приходится лишь 3% выбросов от внутренних рейсов на материковой части Франции.

Европа работает над улучшением своей транспортной инфраструктуры в рамках недавнего проекта TREND, включая более быстрое и эффективное железнодорожное сообщение.

В 2019 г. президент Франции Эммануэль Макрон предложил запретить внутренние рейсы продолжительностью менее 4 часов, если до места назначения можно добраться на поезде. Нынешний запрет на 2,5 часа был введен в 2021 г. после противодействия со стороны таких групп, как авиакомпания Air France-KLM.

Источник: usatoday.com, 23.05.2023 (англ. яз.)

Открыто движение по ВСМ Анкара – Сивас (Турция)

В Турции 26 апреля 2023 г. введена в эксплуатацию высокоскоростная линия Анкара – Сивас. Двумя неделями ранее о намерении открыть эту ВСМ объявил министр транспорта страны Адиль Карайсмайлоглу (Adil Karaismailoğlu). Срок пуска линии многократно пересматривался, в том числе из-за выявленных ошибок при проектировании тоннелей.

ВСМ Анкара – Сивас станет частью планируемого коридора, который пройдет по всей территории Турции с востока на запад. Новая высокоскоростная линия, пересекающая 11 городов, сократила расстояние между двумя городами почти на 200 км – с 603 км до 405 км, сократив время в пути с 12 ч всего до 2 ч. Линия обеспечила доступ к высокоскоростному железнодорожному сообщению 1,4 млн граждан. Время в пути из Анкары в Сивас занимает 2 ч, а из Стамбула – 6 ч при скорости движения поездов 250 км/ч.

На церемонии пуска ВСМ Адиль Карайсмайлоглу заявил, что протяженность железных дорог страны достигла 13,2 тыс. км, а правительство страны планирует довести ее в будущем до 28 тыс. км.

Источник: railwaypro.com, 27.04.2023 (англ. яз.)

Подписан контракт на строительство ВСМ в Саудовской Аравии

Девелоперская структура NEOM подписала с совместным предприятием в составе компаний Webuild и Shibh Al Jazira Contracting контракт стоимостью 1,4 млрд евро на строительство в Саудовской Аравии высокоскоростной линии длиной 57 км, которая войдет в состав коридора Connector, связывающего плавучий город Охагон – центр высокотехнологичной и экологически чистой промышленности с умным городом The Line. В задачи СП входит строительство двух путей для движения пассажирских поездов с максимальной скоростью 230 км/ч и двух для грузовых поездов, а также железнодорожных и автомобильных мостов и подземных переходов. Для выполнения оговоренного контрактом объема работ потребуется создать более 4 тыс. рабочих мест.

В октябре 2021 г. консорциум в составе консалтинговой компании Egis с дочерним предприятием AuditSafe и сертификационного агентства CERTIFER был выбран в качестве независимого эксперта по безопасности на этапах разработки требований к рельсовой транспортной системе The Line.

Проект компании NEOM планируется выполнять поэтапно. Город Охагон примет первых жителей в 2024 г., горный курорт Trojena мирового класса – в 2026 г. Модули The Line – города без машин, улиц и выбросов углекислого

газа – станут обитаемыми в 2026-2030 гг. К 2045 г. прогнозируется рост числа жителей четырех построенных по проекту NEOM городов (включая островной курорт Sindalah) с 1 до 9 млн чел.

Источник: railwaypro.com, 12.05.2023 (англ. яз.)

По высокоскоростной линии Haramain за месяц Рамадан перевезено 930 тыс. пассажиров

В период с 23 марта по 25 апреля 2023 г. (священный месяц Рамадан) по высокоскоростной линии Haramain между городами Мекка и Медина 2875 рейсами поездов было перевезено более чем 930 тыс. пассажиров, при этом точность выполнения графика движения составила 96,9%. Пик интенсивности пришелся на 14 апреля, когда 115 поездами со 100%-ным выполнением графика было перевезено 37355 пассажиров.

Специальный график движения, действовавший вплоть до окончания праздника Ураза-байрам, в отдельные дни включал ночные перевозки, а пассажирские станции были переведены на круглосуточный режим работы.

Торжественное открытие линии Haramain состоялось 25 сентября 2018 г. и было приурочено к национальному празднику – Дню провозглашения Королевства Саудовская Аравия. Перевозки по линии, эксплуатация которой доверена испанским компаниям Renfe и Adif, выполняются парком из 36 поездов Talgo 350, рассчитанных на движение со скоростью до 350 км/ч. В эксплуатации поезда развивают скорость 300 км/ч.

Источник: zdmira.com, 29.04.2023

Инвестиции в железные дороги продолжают расти (Китай)

За первые четыре месяца 2023 г. инвестиции железных дорог Китая (CR) в развитие инфраструктуры достигли 167,4 млрд юаней (примерно 23,8 млрд долл. США), что на 6,3% превышает уровень аналогичного периода 2022 г. В I квартале 2023 г. этот показатель составил 113,55 млрд юаней.

Усилия CR сфокусированы на 102 приоритетных проектах, сформулированных в 14-м пятилетнем плане развития страны. В апреле 2023 г. была завершена укладка пути на ВСМ Наньчан – Цзиндэчжэнь – Хуаншань протяженностью 290 км на востоке Китая и на ВСМ длиной 100 км, соединяющей Тяньцзинь с новым международным аэропортом Пекина. Готовятся к вводу в эксплуатацию первая в Китае трансморская ВСМ Фучжоу – Сямынь – Чжанчжоу и ВСМ Гуйян – Наньнин.

Продолжается реализация других крупных проектов, таких как строительство высокоскоростных линий Шэньчжэнь – Цзянмынь и Наньчан – Цюцзян, а также железной дороги Лицзян – Шангри-Ла в провинции Юньнань неподалеку от границы с Мьянмой.

Источник: chinatraveltourismnews.com, 10.05.2023 (англ. яз.)

Завершена укладка пути на ВСМ Наньчан – Цзиндэчжэнь – Хуаншань (Китай)

Строящаяся ВСМ Наньчан – Цзиндэчжэнь – Хуаншань в провинции Цзянси на востоке Китая имеет протяженность 290 км и рассчитана на скорость движения поездов 350 км/ч. Последние рельсовые плети длиной 500 м были уложены на станции Фулян-Восточный 26 апреля 2023 г.

Высокоскоростная линия, на которой расположены 10 станций, улучшит сообщения между Наньчаном – административным центром провинции Цзянси, в котором проживают более 6 млн чел., и регионом Дельта реки Янцзы, охватывающим Шанхай и другие крупные города.

Источник: zdmira.com, 28.04.2023

Hitachi и Toshiba получили контракт на поставку Тайваню высокоскоростных поездов

Контракт на поставку 12 высокоскоростных поездов нового поколения для тайваньской компании – оператору высокоскоростных перевозок Taiwan High Speed Rail Corporation (THSRC) получили японские Hitachi и Toshiba, сообщило издание Japan Today.

Компании поставят на остров локомотивы и вагоны в количестве 144 штук. Стоимость поставки составит 900 млн долл. США.

Hitachi поставит Тайваню поезда на базе наиболее продвинутой модели N700S фирмы Central Japan Railway Company. Поставки начнутся в 2026 г.

THSRC уже эксплуатирует японские поезда. В 2007 г. она открыла линию Тайбэй – Гаосюн, где обращаются поезда японской системы Синкансэн.

Новые поезда будут вмещать больше пассажиров и ездить со максимальной скоростью 300 км/ч. Они более легкие и экономичные.

Источник: rossaprimavera.ru, 21.05.2023

CRRC отправила последнюю партию высокоскоростных поездов в Индонезию

Из китайского порта Циндао в Индонезию отправлены последние три высокоскоростных поезда, предназначенных для эксплуатации на ВСМ Джакарта – Бандунг, где в начале апреля 2023 г. была завершена укладка пути. Ожидается, что судно с поездами прибудет в Джакарту до июня 2023 г.

Всего корпорация CRRC изготовила для Индонезии 11 пассажирских высокоскоростных электропоездов и один инспекционный поезд. Все они построены на предприятии CRRC Qingdao Sifang. Поставки начались в августе 2022 г.

Поезда будут курсировать со скоростью 350 км/ч по первой в Юго-Восточной Азии высокоскоростной линии длиной 142 км, построенной по китайским стандартам. Это также первая поставка на экспорт высокоскоростных поездов из Китая. Время в пути между Джакартой и Бандунгом сократится до 40 мин.

Источник: today.line.me, 26.04.2023 (англ. яз.)

Индийские железные дороги выведут высокоскоростной поезд Vande Bharat Express на расчетную скорость 240 км/ч

Индийские железные дороги (IR) разрабатывают план по увеличению максимальной скорости экспресса Vande Bharat до 240 км/ч на выделенной линии.

В настоящее время первый в Индии высокоскоростной поезд способен развивать максимальную скорость на улучшенном пути 180 км/ч при эксплуатационной скорости 160 км/ч.

В ближайшее время будет объявлен тендер на производство поездов Vande Bharat с максимальной скоростью движения 240 км/ч при эксплуатационной скорости 220 км/ч.

Есть несколько участков, таких как Дели – Джайпур и Дели – Чандигарх, где могут быть проложены надземные пути для движения поездов с скоростью 240 км/ч. Ещё рассматриваются два маршрута в южном и западном регионах страны, где строительство надземных путей позволит поездам ехать со скоростью 240 км/ч.

IR предприняли масштабные мероприятия по модернизации участков линий Дели – Хора и Дели – Мумбаи для повышения скорости движения до 160 км/ч путем улучшения систем сигнализации, укрепления земляного полотна и ограждения путей.

С момента начала эксплуатации поездов Vande Bharat в 2019 г. было введено в строй 16 поездов, однако их максимальная скорость ограничена 130 км/ч из-за расположения и особенностей путей.

Наряду с модернизацией сигнализации, пути нуждаются в укреплении для повышения скорости движения поездов до 160 км/ч. IR строят упомянутые два участка в приоритетном порядке.

Изменения коснутся и самих поездов Vande Bharat – ранее их кузова изготавливались из стали, однако у будущих составов они будут сделаны из алюминия, так как он является более энергоэффективным и больше подходит для движения на скоростях свыше 200 км/ч.

Источник: swarajyamag.com, 23.05.2023 (англ.яз.)

Стратегия Buy America препятствует появлению сети ВСМ в США

Производственная политика США, получившая название Buy America, подразумевающая закупки только американской техники и технологий, может навсегда похоронить идею строительства в стране высокоскоростных железных дорог. Об этом пишет портал ClimateWire.

Стратегия вопреки

Buy America – это стратегия, принятая десятилетие назад, согласно которой транспортная инфраструктура, включая железнодорожные вагоны, должна финансироваться из федерального бюджета и производиться внутри страны с использованием американского железа. Эксперты давно призывали ослабить положения этой стратегии, но действующий президент США Джон Байден, наоборот, предпринял шаги по ее усилению.

«Поезда, способные развивать скорость 200 миль/ч (примерно 322 км/ч), производятся только в паре мест во всем мире», – сказал Энди Кунц, президент Ассоциации высокоскоростных железных дорог США. «Но вы говорите: «Это должно быть на 100% сделано в Америке». Таким образом, вы не получите высокоскоростную железнодорожную систему».

Эксперты отмечают, что сегодня ни одно американское предприятие не способно производить поезда для ВСМ на территории США. Например, немецкая компания Siemens, производящая поезда, выпустила более 3 тыс. единиц подвижного состава на своем заводе в Сакраменто, штат Калифорния, но ни одного высокоскоростного поезда, сказал Майкл Кэхилл, президент по подвижному составу Siemens Mobility North America.

По словам Нии Атто-Окине, профессора железнодорожной инженерии в Мэрилендском университете, США также не хватает инженерных знаний для проектирования, строительства и обслуживания высокоскоростных

железнодорожных систем в целом, так как, чтобы поддерживать движение составов со скоростью 322 км/ч, необходима специальная инфраструктура и сигнальные системы, которые также не производятся в США.

При этом, если бы президент ослабил положения Buy America, то это позволило бы ему быстрее достичь своей климатической цели – нулевых выбросов к 2050 г. Отмечается, что сегодня в США на транспорт приходится 28% выбросов парниковых газов. На долю автомобилей, включая грузовые и легковые, приходится 81% выбросов, в то время как на долю железнодорожного транспорта в США приходится всего 2%. Администрация Байдена в прошлом году пообещала профинансировать высокоскоростные железные дороги как одну из 37 технологий, «меняющих правила игры», которые позволят достичь цели нулевых выбросов. Но пока эксперты видят обратное.

Глава Федеральной железнодорожной администрации США Амит Бозе заявил, что высокоскоростные поезда являются «важнейшим элементом» модернизации железных дорог. В США в настоящее время нет высокоскоростных железных дорог – Международным союзом железных дорог они определяются как линии, по которым курсируют поезда со скоростью не менее 250 км/ч. Поезда Acela от Amtrak в США развивает такую скорость только на нескольких участках между Бостоном и Вашингтоном, поэтому считаться высокоскоростными не может.

Дольше и дороже

ВСМ могут появиться в США только, если Байден пойдет на компромисс в вопросе Buy America, считает Джим Мэтьюз, президент Железнодорожной ассоциации пассажиров.

Но он же отмечает, что через 5 дней после вступления в должность Байден, наоборот, укрепил положения этой стратегии и во время своего февральского обращения к Федеральному собранию раскритиковал прошлые администрации за то, что они избегали строгого применения принципа. Президент США пообещал требовать, чтобы все материалы, используемые в федеральных инфраструктурных проектах, производились в США.

Офис президента США будет в дальнейшем еще более жестко контролировать внедрение Buy America, сказал адвокат агентства Conner Gwyn Schenk Тимоти Уайатт, специализирующийся на выдаче разрешений государственным строительным проектам. По словам Уайатта, предыдущие администрации более широко трактовали принципы и делали исключения, когда американские компоненты были дороже импортных. «Конечным результатом Buy America является то, что часто вещи стоят дороже и занимают больше времени», – считает Луис Томпсон, бывший директор Федеральной железнодорожной администрации (FRA) и член наблюдательного совета

проекта строительства ВСМ в Калифорнии (California High-Speed Rail Peer Review Group).

Причина срыва

Именно стратегия Buy America уже не раз становилась причиной срыва строительства линии ВСМ.

Частная компания DesertXpress, пытающаяся построить высокоскоростную железную дорогу между Лос-Анджелесом и Лас-Вегасом, обратилась за кредитом в размере 5,5 млрд долл. в еще во время первого президентского срока Барака Обамы. Заявка была отклонена в 2013 г., так как она не соответствовала приоритетам Buy America. Без федерального финансирования проект не мог быть реализован.

В 2019 г. проект был передан Brightline Holdings LLC, флоридской компании, которая управляет пассажирскими железнодорожными перевозками между Орландо и Майами. Brightline сегодня добивается выделения 3,75 млрд долл. на проект стоимостью 10 млрд долл., сообщил вице-президент компании Бен Порритт. По словам Порритта, Brightline обсуждает с производителями железнодорожных вагонов, понадобятся ли ей льготы Buy America.

Предлагаемый проект высокоскоростной железной дороги между Лос-Анджелесом и Сан-Франциско также был отложен из-за Buy America. В начале 2010-х годов Национальное общество железных дорог Франции (SNCF) попыталось выиграть контракт на строительство этой линии. Но калифорнийские чиновники приняли решение отказать из-за беспокойства по поводу соблюдения требований Buy America, сказал Бент Фливбьерг, профессор Оксфордского университета, изучающий управление проектами. В результате государство все равно было вынуждено нанять европейских инженеров, которых оно изначально избегало. Но время было упущено и цена проекта возросла.

Источник: rzd-partner.ru, 23.05.2023

Новый высокоскоростной поезд во Флориде позволит ездить из Майами до Орландо за менее, чем 3 часа (США)

Долгожданное высокоскоростное железнодорожное сообщение между Майами и Орландо должно начаться этим летом, что станет важной вехой в развитии транспорта в Соединенных Штатах. Поезд Brightline подарит пассажирам незабываемые впечатления, развивая скорость 200 км/ч. Поездка из Майами в Орландо займет всего 3 часа. Ожидается, что эта новая услуга изменит способ передвижения людей во Флориде. Высокоскоростной поезд

также потенциально проложит путь к большому количеству проектов высокоскоростного железнодорожного сообщения по всей стране.

Время в пути от Майами до Орlando варьируется в зависимости от пробок, маршрута и скорости. Как правило, на преодоление примерно 370 км уходит 4 часа. Интенсивное движение и дорожное строительство в периоды пиковых нагрузок могут значительно затянуть поездку.

Brightline – частная междугородняя железнодорожная компания, которая в 2018 г. запустила высокоскоростное сообщение в Уэст-Палм-Бич и Форт-Лодердейле. К 2022 г. она владела станциями Бока-Ратон и Майами, соединяющие большую часть Южной Флориды.

Новый сервис соединит различные станции Южной Флориды, включая Уэст-Палм-Бич, Бока-Ратон, Форт-Лодердейл, Аventura и Майами, обеспечивая удобный доступ к популярным направлениям. Поезда, курсирующие ежедневно, включая выходные, будут отправляться из Орlando каждый час с 17:00 до 20:50. Расписание на выходные совпадает с расписанием на будни. При перелете из Майами в Орlando почасовое обслуживание начинается в 6:50 утра и продолжается до 9:45 вечера.

По сравнению с непредсказуемостью автодорог, где время в пути может достигать до 4-5 часов, поезд Brightline предлагает надежную и эффективную альтернативу. Новая услуга превосходит конкурентов, таких как Amtrak, чьи поездки в один конец часто превышают 4 часа. Это ценная альтернатива для пассажиров, которые предпочитают не садиться за руль и не сталкиваться с проблемами перегруженных автомагистралей.

Пассажиры смогут воспользоваться удобным расположением вокзала Орlando, расположенного рядом с терминалом С одноименного международного аэропорта. На станции будут установлены специальные стойки регистрации и продажи билетов, для большего комфорта. Будут предусмотрены зоны ожидания с игровыми зонами для детей, бесплатный Wi-Fi, розетки для зарядки и туалеты.

Цены на билеты начинаются от 79 долларов за поездку в один конец между Орlando и Майами. Для тех, кто ищет премиум-класс, билеты I класса доступны по цене 149 долларов за поездку. Пассажиры могут забронировать премиальную услугу Brightline онлайн или на любой из ее станций, предлагая различные льготы, такие как бесплатный Wi-Fi на станциях и на борту, парковка, бесплатные закуски и напитки (включая алкогольные напитки), доступ в эксклюзивные залы ожидания, приоритетная посадка, бесплатное совместное использование поездок в радиусе 8 км и просторные места для сидения.

Запуск высокоскоростного железнодорожного сообщения Brightline знаменует собой новую эру транспорта во Флориде. Пассажиры могут

рассчитывать на быстрые и комфортные поездки, сокращение времени в пути и улучшенную связь. Благодаря ориентированному на клиента подходу сервис Brightline призван произвести революцию в путешествиях между Майами и Орландо, установив новый стандарт для высокоскоростных железных дорог в США.

Источник: yahoo.com, 11.05.2023 (англ. яз.)