



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

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

№1/ЯНВАРЬ 2024

СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЯ.....	4
В. Путин заявил о востребованности высокоскоростного железнодорожного сообщения по РФ.....	4
Смольный отдал ОАО «РЖД» землю в Невском районе Санкт-Петербурга под постройку ВСМ.....	4
В ФАУ «ФЦС» рассмотрены СТУ для проектирования и строительства первой в России высокоскоростной железнодорожной магистрали	5
Российский поезд для ВСМ будет из 8 вагонов, иметь 4 класса и вагон-бистро с баром	6
ЗА РУБЕЖОМ	7
Deutsche Bahn инициирует тендер на высокоскоростные поезда нового поколения ICE (Германия)	7
В Котбусе начинает работу самое современное в Германии депо для высокоскоростных поездов	8
Trenitalia и DB подписали соглашение о вводе в обращение итальянских высокоскоростных поездов Frecciarossa	8
Испания обладает самой эффективной сетью ВСМ в Европе	9
В Чехии готовят технико-экономическое обоснование для будущей ВСМ	11
Проект ВСМ HS2 превысил бюджет на 14 млрд долл. (Великобритания)	12
Суд отклонил претензии Siemens Mobility на конкурс по поставкам поездов для линии ВСМ в Великобритании	12
Network Rail Consulting сыграет ключевую роль в развитии ВСМ в Калифорнии (США)	13
Великобритания обеспечит финансирование в размере 1,2 млрд евро для проекта ВСМ в Турции	14
Европейский инвестиционный банк профинансирует закупку высокоскоростных поездов в Швеции	14
Планы Португалии по строительству высокоскоростных железных дорог.....	15
Будет ли в Канаде когда-нибудь высокоскоростная железная дорога?.....	17
Калифорнийское управление высокоскоростных железных дорог опубликовало список поставщиков подвижного состава	19
Siemens и Alstom пока не готовы выполнить требования по полной локализации в США поездов ВСМ.....	20
Hyperloop Илона Маска прекращает свою деятельность	21
В Израиле одобрена модернизация линии между Тель-Авивом и Хайфой	22
JR Central разработала бортовую систему диагностики контактной сети для высокоскоростных поездов (Япония)	23
Протяженность ВСМ Китая достигла 45 тыс. км	24
ONCF объявляет крупный тендер на поставку 168 новых поездов, в том числе 18 высокоскоростных поездов (Марокко)	24

Семь консорциумов подали заявки на участие в проекте ВСМ	
Куала-Лумпур – Сингапур	25
Японские фирмы отказались от подачи заявок на участие в проекте по строительству высокоскоростной линии Малайзия – Сингапур	26
Четвертый высокоскоростной коридор связал Тяньцзинь с международным аэропортом Дасин (Китай)	26
Китай расширил сеть ВСМ до границы с Вьетнамом	26
В китайской провинции Сычуань открылась высокоскоростная магистраль.....	27
Введен в эксплуатацию завершающий участок ВСМ Ханчжоу – Наньчан (Китай).....	28
В провинции Гуандун открылся участок ВСМ Шаньтоу – Шаньвэй (Китай).....	28

РОССИЯ

В. Путин заявил о востребованности высокоскоростного железнодорожного сообщения по РФ

Генеральной задачей ОАО «РЖД» является увеличение скорости перевозок, сначала эта задача будет решаться в европейской части России, «потом пойдем на Урал», заявил президент РФ Владимир Путин.

Одна из участниц встречи Путина с предпринимателями Дальнего Востока подняла тему необходимости введения в ДФО ускоренных гражданских поездов и ускоренных товарных перевозок.

«Это одна из основных задач РЖД – увеличение скорости перевозок, поэтому это генеральная задача, над этим они работают и будут работать дальше. По Дальнему Востоку пока там сложнее добраться, а скоростное движение будем развивать сначала в европейской части, потом будем идти на Урал и там дальше смотреть. С такой территорией высокоскоростное пассажирское движение востребовано», – сказал В.Путин.

И, конечно, добавил президент РФ, «нужно увеличивать скорость перевозки грузов».

«Эта одна задача будет решаться совместно с другой, потому что высвобождение путей будет происходить, и для Восточного полигона это особенно важно, с учетом роста объемов перевозок... Задачи стоят, средства выделяются, мы постоянно корректируем все эти планы, но они, безусловно, будут реализовываться», – сказал В.Путин.

Источник: tass.ru, 10.01.2024

Смольный отдал ОАО «РЖД» землю в Невском районе Санкт-Петербурга под постройку ВСМ

ОАО «РЖД» получит участок в аренду в Невском районе площадью 13,7 тыс. м² под строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали. Соответствующее постановление накануне подписал губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов.

Согласно документу, Российские железные дороги будут строить дополнительные главные пути на улице Бабушкина – в пределах МО «Обуховский». Величина арендной платы по участку составит 244,48 рубля в год, а срок действия договора – 3 года.

Это не первый участок, который уже передан городом под ВСМ. Кроме

того, есть несколько распоряжений Росжелдора об изъятии земель у юридических лиц под эту же задачу, в том числе под будущий терминал для приема и отправки поездов у Московского вокзала. Самым резонансным должно стать изъятие участков, на которых стоят жилые многоквартирные дома Фарфоровского поста. Некоторые их жители вошли в неформальную коалицию «Бездомный Петербург», где состоят также владельцы квартир в других кварталах приговоренных к сносу зданий.

В октябре прошлого года городские власти уже отдали под строительство ВСМ земельные участки на улице Самойловой, улице Салова, в 1-м Рыбацком проезде, на Софийской для строительства железнодорожных путей. Срок строительства объекта в договорах аренды указаны те же – 36 месяцев со дня их заключения.

В Москве уже приступили к проектированию вокзала, с которого будут уходить поезда.

Источник: spb.aif.ru, 12.01.2024

В ФАУ «ФЦС» рассмотрены СТУ для проектирования и строительства первой в России высокоскоростной железнодорожной магистрали

Специальные технические условия (СТУ) для проектирования, строительства и эксплуатации высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург (ВСЖМ-1) рассмотрены специалистами ФАУ «ФЦС».

Проект предусматривает строительство комплекса путей, сооружений и устройств, предназначенных для эксплуатации поездов со скоростями движения до 400 км/ч.

По данным заявителя (ОАО «РЖД»), благодаря новой магистрали время в пути между Москвой и Санкт-Петербургом сократится до 2,5 часов.

Специалистами ФАУ «ФЦС» проведен анализ специальных технических условий и оценка достаточности применяемых технических требований и компенсирующих мероприятий, содержащихся в СТУ, для обеспечения требований безопасности, установленных Техническим регламентом о безопасности зданий и сооружений объекта капитального строительства.

«Необходимость разработки СТУ обусловлена, прежде всего, уникальностью проекта и необходимостью установления дополнительных требований к проектированию и проведению инженерных изысканий. С учетом отступления от требований ряда сводов правил, в том числе СП 119, СП 47 и СП 35, разработчиками подготовлены предложения по реализации компенсирующих мероприятий СТУ», – сообщил директор ФАУ «ФЦС»

Андрей Копытин.

Как ранее отмечал Заместитель Председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин уже на протяжении нескольких лет рекордные темпы строительства дорог обеспечивают ускоренное развитие территорий, находящихся в зоне притяжения. Дорожное строительство решает ряд социальных, экономических и инфраструктурных задач, повышает инвестиционный потенциал регионов, стимулирует развитие туризма.

Источник: faufcc.ru, 17.01.2024

Российский поезд для ВСМ будет из 8 вагонов, иметь 4 класса и вагон-бистро с баром

«В новом высокоскоростном составе будет 8 вагонов. Уже утвердили внешний вид. Предусматриваем 4 класса обслуживания: первый, бизнес, комфорт и базовый. Будут оборудованы игровая зона для детей, кухня с баром в вагоне-бистро», – сообщил генеральный директор АО «РЖД» Олег Белозёров, выступая на выставке «Россия».

Глава ОАО «РЖД» отметил, что разрабатываемые российские поезда для ВСМ будут уровнем выше существующих высокоскоростных поездов. Он напомнил, что они будут развивать скорость движения до 400 км/ч.

Начало сборки первого образца запланировано на 2026 г. В 2027 г. поезд должен быть готов, а в 2028 г. запланировано получение сертификата соответствия. Реализация I этапа ВСМ планируется до 2030 г., напомнил глава ОАО «РЖД».

Источник: Iprime.ru, 19.01.2024

ЗА РУБЕЖОМ

Deutsche Bahn инициирует тендер на высокоскоростные поезда нового поколения ICE (Германия)

Deutsche Bahn (DB) официально начали тендерный процесс на приобретение нового парка высокоскоростных поездов InterCity Express (ICE). Проект включает разработку, строительство и утверждение парка поездов, ввод в эксплуатацию которого запланирован на начало 2030-х годов.

Внедрение ICE будущего является частью стратегической инициативы DB по замене устаревающих поездов, включая модели ICE 1 и ICE 3, при одновременном расширении парка ICE для обслуживания растущего числа пассажиров. Новое поколение ICE планирует внедрить усовершенствования, в том числе входы без ступенек одинаковой высоты, предназначенные для облегчения посадки пассажиров с ограниченной подвижностью. DB также планируют установить новые стандарты энергоэффективности и технической надежности, подчеркивая приверженность экологичности и эксплуатационному совершенству.

Чтобы реализовать это, DB планируют заключить рамочное соглашение на поставку до 95 единиц. Начальный этап предусматривает закупку 33 высокоскоростных поездов, максимальная длина каждого из которых составляет 400 м, минимальная скорость – 300 км/ч, а вместимость около 940 посадочных мест. Перед полномасштабным внедрением прототип пройдет тщательное тестирование для обеспечения оптимальной производительности и безопасности.

DB привлекли Alstom Transport Deutschland и Siemens Mobility к созданию независимых концепций транспортных средств после первоначального объявления тендеров. DB сотрудничала с этими компаниями, чтобы сформулировать требования, не зависящие от производителя, для нового поколения высокоскоростных поездов.

Ранее в этом году DB разместила свой второй по величине заказ в истории на 73 новых поезда ICE. Испанский производитель Talgo изготовит 56 низкопольных поездов ICE-L, в то время как Siemens Mobility произведет еще 17 единиц поездов ICE 3neo. ICE3 neo, более новая версия поезда ICE 3, дебютировала на железных дорогах Германии в 2022 г. Первый поезд ICE L (низкопольный) планируется ввести в парк поездов дальнего следования в конце 2024 г.

Источник: railtech.com, 22.12.2023 (англ.яз.)

В Котбусе начинает работу самое современное в Германии депо для высокоскоростных поездов

Железные дороги Германии (DB) ввели в эксплуатацию депо для поездов ICE 4 в Котбусе – городе на юго-востоке Германии неподалеку от границы с Польшей. Первый цех депо был построен в рекордные сроки – менее чем за 20 месяцев с момента закладки. На церемонии его открытия присутствовали канцлер Германии Олаф Шольц и премьер-министр федеральной земли Бранденбург Дитмар Войдке.

Основной цех длиной почти 450 м рассчитан на выполнение сложных ремонтов поездов ICE 4, предусматривающих замену таких компонентов, как тяговые двигатели или тележки. Первоначально депо рассчитано на 450 рабочих мест, а к 2026 г. их число увеличится до 1200.

На каждом из двух путей цеха могут разместиться один 13-вагонный поезд длиной 374 м или два 7-вагонных длиной по 200 м. В других депо DB при техобслуживании и ремонте длинные поезда приходится разделять.

Еще один цех с четырьмя путями находится на этапе строительства, его пуск запланирован на 2026 г.

Депо в Котбусе стало самым современным и высокоавтоматизированным в Германии. Его оборудование, разработанное, в том числе специалистами DB, позволяет значительно ускорить проведение ремонтных работ. В частности, предусмотрена специальная установка для демонтажа и перемещения из-под вагонов в поперечной плоскости тележек для их дальнейшего обслуживания. Отдельные детали и компоненты идентифицируются при помощи специальных программных приложений, работники депо могут воспользоваться очками виртуальной реальности для получения консультаций специалистов других подразделений DB при выполнении ремонтных работ.

ICE 4 являются основой парка высокоскоростных поездов железных дорог Германии. Всего DB заказали 137 таких поездов, которые могут курсировать в Германии, Швейцарии и Австрии.

Источник: limnews.com, 11.01.2024 (англ. яз.)

Trenitalia и DB подписали соглашение о вводе в обращение итальянских высокоскоростных поездов Frecciarossa

Итальянский национальный пассажирский оператор Trenitalia (дочерняя компания железных дорог Италии – FS Group) и железные дороги Германии (Deutsche Bahn) в декабре 2023 г. подписали предварительное соглашение, предусматривающее ввод в обращение к концу 2026 г. высокоскоростных

поездов Frecciarossa по двум маршрутам, связывающим Рим и Милан с Мюнхеном. При этом на участке Верона – Инсбрук – Мюнхен поезда будут курсировать с обычными скоростями.

Соглашение является частью совместного пилотного проекта Италии и Германии и одобрено Европейской комиссией в рамках плана действий по развитию трансграничных перевозок на большие расстояния.

Введение нового прямого сообщения между странами с использованием поездов Frecciarossa позволит комфортно пассажирам путешествовать за границу за меньшее время. Благодаря этой услуге у итальянцев появится дополнительная возможность путешествовать по Европе.

По данным FS Group, после открытия в 2032 г. Бреннерского базисного тоннеля длиной 55 км от станции Фортецца на севере Италии до австрийского Инсбрука время в пути сократится примерно на 1 ч.

Поезд Рим – Мюнхен будет совершать промежуточные остановки во Флоренции, Болонье, Вероне, Роверето, Тренто, Больцано, Бреннере и Инсбруке, а поезда из Милана – в Брешии, Вероне, Больцано, Бреннере и Инсбруке.

Также немецкие туристы смогут легко добраться до самых красивых мест Италии – им будет предоставлена возможность воспользоваться различными интермодальными услугами, предлагаемыми Trenitalia, такими как FrecciaLinks, которая позволяет добраться до места назначения, комбинируя поездку на поезде и автобусе.

В ноябре 2023 г. Trenitalia подписала контракт на 861 млн евро с Hitachi Rail на поставку 30 высокоскоростных поездов, сертифицированных для работы на линиях во Франции, Германии, Испании, Австрии, Швейцарии, Бельгии и Нидерландах. Поставки планируется начать весной 2026 г.

Оператор Trenitalia ежедневно выполняет до 13 тыс. железнодорожных и автобусных рейсов в Европе. В частности, в Испании поездами Frecciarossa под брендом Iguo ежедневно выполняется 70 рейсов между крупными городами этой страны, во Франции под управлением оператора Trenitalia France – 10 рейсов. В Испании и Франции в отличие от Германии пассажирские перевозки выполняются в режиме свободного доступа к инфраструктуре.

Источник: railtech.com, 05.01.2024 (англ. яз.)

Испания обладает самой эффективной сетью ВСМ в Европе

Испании удалось создать наиболее разветвленную высокоскоростную сеть в ЕС при самой низкой средней стоимости строительства в Еврозоне. Согласно опубликованному INECO исследованию, Испания является одной из

стран с наилучшим соотношением цены и качества. Те, кто достигает более высоких показателей по индексу качества, делают это за счет существенного увеличения стоимости километра высокоскоростных линий.

На другом конце спектра затрат находится Великобритания, показатели которой превышают испанские в 9 раз. В исследовании анализируются причины такой разницы между двумя странами после недавней отмены второй этапа строительства высокоскоростной линии HS2 в Великобритании.

В отчете основное внимание уделяется затратам на строительство, которые, возможно, в прошлом анализировались в меньшей степени. Было установлено, что средняя стоимость строительства линии ВСМ в Испании составляет 17,7 млн евро за километр, по сравнению со средним показателем в 45,5 млн евро в остальных странах с высокоскоростными железными дорогами, что более чем в 2 раза больше. Это делает Испанию третьей страной в мире с самой низкой стоимостью километра ВСМ, уступая только Марокко и Норвегии, каждая из которых имеет свои особенности, и опережая Швейцарию, Бельгию и Францию.

В Испании в рамках национального управляющего железнодорожной инфраструктурой Adif было создано специализированное дочернее предприятие Adif Alta Velocidad (Adif AV). На сегодняшний день сеть Adif AV насчитывает 3966,7 км линий. Из этого общего числа 3027 км линий имеют стандартную ширину колеи 1435 мм, в то время как 675 км линий имеют иберийскую ширину колеи 1668 мм, а 127 км имеют смешанную колею, сочетающую стандартную и иберийскую колею. Сеть ВСМ Испании является крупнейшей в Европе и второй по величине в мире после Китая.

Что касается технического обслуживания, Adif AV указала, что расходы на техническое обслуживание высокоскоростной сети составляют 92800 евро за км, что вместе с эксплуатационными расходами в размере 7900 евро за км дает средние эксплуатационные расходы в размере 100700 евро за км.

Стоимость каждой линии или проекта в значительной степени определяется проектными параметрами и требованиями к качеству пути, а также рельефом местности, по которой проходит линия, в частности необходимыми инвестициями в туннели и виадуки. С точки зрения параметров строительства, максимальная скорость оказывает сильное влияние на стоимость.

В отчете проводится сравнение с британским проектом HS2, который был серьезно урезан правительством страны осенью 2023 г. именно из-за резкого роста затрат. Помимо более низких затрат на рабочую силу в Испании, существуют и другие, более важные технологические и институциональные факторы, которые объясняют значительную разницу в развитии высокоскоростных экспериментов в двух странах.

Испанские строительные компании, производители и инжиниринговые фирмы смогли развить и укрепить свои ноу-хау, специализацию, технологии, инновации и, по сути, обеспечить ценность на протяжении всего жизненного цикла инфраструктуры.

Например, Adif подписала соглашение с проектом СРК в Польше, где будет построено несколько новых высокоскоростных железнодорожных линий. В отчете отмечается, что опыт Испании в области контроля затрат и ноу-хау дает ей значительное преимущество, когда дело доходит до экспорта.

Источник: railtech.com, 08.01.2024 (англ.яз.)

В Чехии готовят технико-экономическое обоснование для будущей ВСМ

Железные дороги Чехии (SŽ) заключили договор с местным отделением консалтинговой компании PricewaterhouseCoopers (PwC) на разработку технико-экономического обоснования (ТЭО) проекта строительства ВСМ между Прагой и Моравией с финансированием по схеме государственно-частного партнерства (ГЧП).

В частности, поручено оценить этот метод финансирования для участков Брно – Острава и Брно – Бржецлав, по которым завершена подготовка большей части документации, необходимой при зонировании.

По информации SŽ, использование финансирования по схеме ГЧП при подготовке строительства ВСМ обусловлено, прежде всего, большими возможностями для привлечения новых технологий и обеспечения качества при сооружении линии и её эксплуатации. При этом планируется использовать опыт строительства высокоскоростных линий во Франции.

Финансирование по схеме ГЧП подразумевает заключение долгосрочного (на 15-30 лет) контракта, охватывающего проектирование, строительство, эксплуатацию и техническое обслуживание ВСМ. После завершения срока действия контракта линия передается государству.

PwC оценит целесообразность и риски разных вариантов финансирования ВСМ. Исследование планируется завершить к концу II квартала 2024 г. Его результаты будут использованы правительством Чехии для принятия решения о финансировании на принципах ГЧП первых двух участков ВСМ и последующего отбора консультанта для подготовки концессионного договора с будущим подрядчиком строительства высокоскоростной линии.

Источник: zdmira.com, 12.01.2024

Проект ВСМ HS2 превысил бюджет на 14 млрд долл. (Великобритания)

Стоимость новой 225 км линии ВСМ Лондон – Бирмингем может на 14 млрд долл. превысить бюджет в размере 57 млрд долл. (в ценах 2019 г.), сообщил глава проектной компании HS2 Ltd. законодателям в парламентском комитете по транспорту. Даже при таких высоких затратах возможны новые повышения стоимости проекта.

Он объяснил изменения объемов затрат практикой составления бизнес-обоснований проекта на основе недостоверной информации. По его словам, была плохо составлена оценка, а также бюджет был определен слишком рано. Но потом, при более глубоком погружении в расчеты и цифры обнаруживается, что стоимость является значительно большей. По-прежнему нет никаких гарантий, что стоимость не вырастет, потому что, если заключать контракты типа «затраты плюс», и нельзя изменить базовые принципы этих контрактных соглашений, подрядчики имеют стимул тратить больше средств. Помимо плохих прогнозов, также упоминается и инфляция, которая оценивается в строительстве в 27% за последние 3 года.

Когда в октябре 2023 г. было отменено строительство 82 км линии HS2 до Манчестера, проектная компания HS2 Ltd. также была исключена из дальнейшего участия в строительстве вокзала в Юстоне и двух 7,5 км туннелей от него до новой станции в Олд-Оук-Коммон. В настоящее время правительство изучает возможность использования частного финансирования для реализации всех или некоторых из этих отмененных проектов.

Источник: enr.com, 11.01.2024 (англ. яз.)

Суд отклонил претензии Siemens Mobility на конкурс по поставкам поездов для линии ВСМ в Великобритании

Производитель, уступивший совместному предприятию Alstom и Hitachi Rail победу в тендере на поставку 54 высокоскоростных электропоездов, подал несколько претензий на закупку в период с июня 2021 г. по январь 2023 г. В том числе Siemens Mobility обвиняла компанию-оператора проекта линии HS2 в допущении многочисленных ошибок при проведении разных этапов тендера, предоставлении привилегий для заявки Alstom и Hitachi Rail, а также в конфликте интересов.

Высокий суд Лондона отклонил все претензии Siemens Mobility, так как не счел их в полной мере обоснованными, а также заявил, что не выявил каких-либо нарушений в проведении закупок.

Стоит отметить, что в марте 2021 г. еще один участник конкурса –

испанская Talgo – подавала иск о необоснованности отклонения ее заявки. Прийти к соглашению с HS2 удалось в середине лета того же года.

Источник: rollingstockworld.ru, 11.01.2024

Network Rail Consulting сыграет ключевую роль в развитии ВСМ в Калифорнии (США)

Network Rail Consulting Inc, американская дочерняя фирма британской Network Rail Consulting, заключила контракт на сумму 73,2 млн долл. на оказание услуг по проектированию систем ВСМ для Калифорнии.

Высокоскоростная сеть Калифорнии – первая выделенная ВСМ в США со скоростью движения 320 км/ч, соединит большой Лос-Анджелес с Сан-Франциско, а позже будут построены линии до Сакраменто и Сан-Диего. Network Rail Consulting Inc. будет оказывать поддержку проекту до мая 2029 г.

По словам исполнительного директора Network Rail Consulting Inc. и управляющего директора Network Rail Consulting Найджела Эша, компания с 2015 г. участвует в разработке Калифорнийской программы высокоскоростных железных дорог и мы рады возможности продолжить работу по данному проекту. Это важная инвестиция, которая может стать одной из самых крупных инфраструктурных программ в истории США.

Услуги Network Rail Consulting, будут включать управление активами, инженерную поддержку, проектирование, строительные работы и надзор за техническим обслуживанием, интеграцию сети и соответствие программам, запуск и ввод в эксплуатацию, сертификацию Федеральной железнодорожной администрации (FRA), системную безопасность и ряд других.

Поддержку Network Rail Consulting окажут международные консультанты Egis и Ricardo, а также шесть местных компаний из Калифорнии: C2PM, D.R. McNatty & Associates, Inc., GCM Consulting, Inc., Intueor Consulting, Inc., LOR Consulting Group LLC и NSI Engineering, Inc. Калифорнийское управление высокоскоростных железных дорог отвечает за планирование, проектирование, строительство и эксплуатацию высокоскоростной сети, которая в конечном итоге составит около 1290 км с 24 станциями. Кроме того, ведется работа с региональными партнерами над реализацией плана модернизации железных дорог по всему штату, который позволит инвестировать миллиарды долларов в местные и региональные железнодорожные линии для удовлетворения растущих транспортных потребностей Калифорнии.

Источник: railway-international.com, 12.01.2024 (англ. яз.)

Великобритания обеспечит финансирование в размере 1,2 млрд евро для проекта ВСМ в Турции

Британское агентство экспортного финансирования правительства Великобритании (UKEF) заключило соглашения с рядом кредитных организаций, чтобы обеспечить финансирование в размере 1,2 млрд евро проекта строительства 140 км высокоскоростной линии в Турции.

Проект будет реализован совместным предприятием турецких подрядчиков Doğu İnşaat, Çelikler и Özkar, которое также было главным подрядчиком недавно открытой линии ВСМ Анкара – Сивас.

Единственным ведущим уполномоченным организатором является MUFG (Mitsubishi UFJ Financial Group).

UKEF гарантировала финансирование, а государственные партнеры из Италии (SACE), Польши (KUKE) и Австрии (OeKB) обеспечили дополнительное страхование. Исламская корпорация по страхованию инвестиций и экспортных кредитов (ICIEC) предоставила страховку нескольким коммерческим кредиторам.

Правительство Великобритании заявило, что новая железнодорожная линия ВСМ поможет Турции расширить свою «железнодорожную сеть, уменьшить загруженность дорог и сократить выбросы на маршруте Еркей – Кайсери более чем на 6500 тонн CO₂ в год». Новый маршрут «поддержит региональный экономический рост за счет увеличения пропускной способности региональных пассажирских и грузовых железных дорог вокруг столичного региона Турции».

Это третий проект по строительству ВСМ, который UKEF, SACE и OeKB совместно реализовали в Турции, проложив более 900 км пути. В июле 2023 г., через UKEF был выделен кредит в размере 781 млн евро для финансирования строительства ВСМ Мерсин – Адана – Газиантеп на юге Турции.

Пакет финансирования включает кредит в размере 1,027 млрд евро, гарантированный ECAs, и отдельный коммерческий кредит в размере 220 млн евро, частично поддерживаемый Исламской корпорацией по страхованию инвестиций и экспортных кредитов (ICIEC).

Источник: newcivilengineer.com, 08.01.2024 (англ. яз.)

Европейский инвестиционный банк профинансирует закупку высокоскоростных поездов в Швеции

Европейский инвестиционный банк (ЕИБ) подписал соглашение на сумму 154,8 млн евро с национальным железнодорожным оператором Швеции SJ,

предусматривающее финансирование закупки 25 высокоскоростных поездов с максимальной скоростью до 250 км/ч для эксплуатации в Швеции, Норвегии и Дании.

Изначально поезда будут курсировать по маршруту Стокгольм – Мальме, который пользуется наибольшим спросом в Швеции, а затем далее в Копенгаген. На более позднем этапе новые поезда будут переведены на другие линии в треугольнике Стокгольм – Гетеборг – Мальме, а также в Осло. Ожидается, что поезда поступят в коммерческую эксплуатацию в период с 2026 по 2028 г.

Темпы роста пассажирских железнодорожных перевозок в Швеции в 2 раза превышают средние показатели по ЕС, и ожидается, что они продолжат расти. Благодаря этому финансированию будут заменены самые старые поезда дальнего следования и увеличена общая вместимость парка SJ, что обеспечит пассажирам большую надежность и комфорт.

Вице-президент ЕИБ Томас Эстрос сказал: «Увеличение инвестиций в устойчивые виды транспорта имеет решающее значение для смягчения последствий климатического кризиса. Следовательно, мы в ЕИБ очень рады возможности поддержать SJ, поскольку они сейчас инвестируют в модернизированные высокоскоростные поезда, чтобы удовлетворить растущий спрос в Швеции и соседних странах на поездки по железной дороге».

Старший вице-президент SJ и глава подразделения подвижного состава Арвид Фредман добавил: «SJ запустила свою крупнейшую в истории инвестиционную программу, и через несколько лет у нас будет один из самых современных парков поездов в Европе. Это необходимо для того, чтобы мы могли продолжать вносить свой вклад как в достижение климатических целей, так и в экономический рост в Швеции».

Источник: electricandhybridrail.com, 11.01.2024 (англ. яз.)

Планы Португалии по строительству высокоскоростных железных дорог

Железнодорожная линия Линья-ду-Норти между Лиссабоном и Порту является самой загруженной в стране. По данным правительства, 90% грузовых поездов проходят по линии Линья-ду-Норти и свыше 50% пассажирских поездов курсируют между станциями Порто-Кампанья и Лиссабон-Ориенте.

Несмотря на все усилия, линия не может вместить больше поездов, и единственный вариант это её расширение.

План правительства Португалии по увеличению пропускной способности линии разделён на 3 этапа (Fase 1, 2, 3). Завершить работы планируется после 2030 г. (рис. 1).

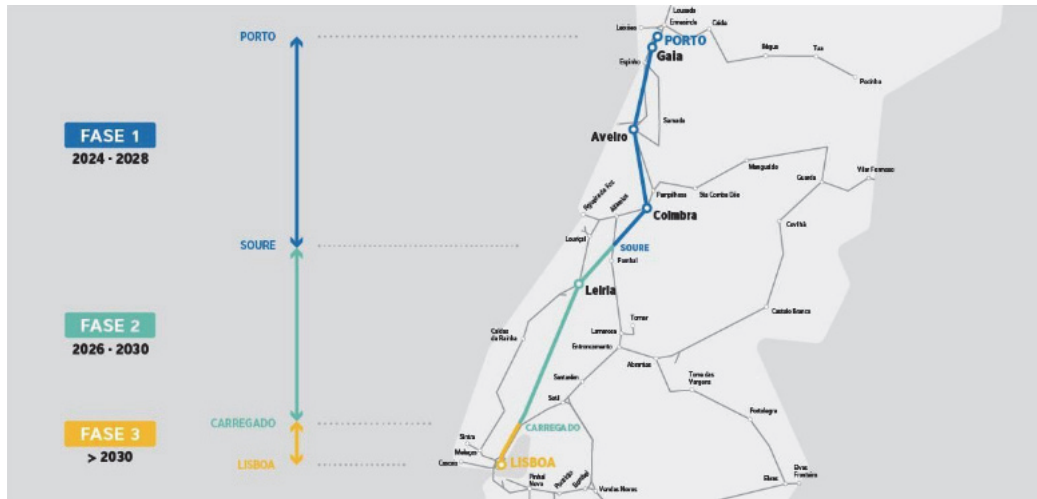


Рис. 1. План строительства, состоящий из трех этапов

Первый этап планируется завершить к 2028 г. и включает строительство новой железной дороги между Порту и Суре в районе Коимбра. Данный этап будет разделен на два подэтапа, начиная со строительства линии между Порту и Ойаном в районе Авейру. По этому этапу уже объявлен международный тендер.

Второй этап, который будет посвящён строительству участка идущего от Суре до Каррегаду в районе Лиссабона, планируется завершить к концу 2030 г.

Третий этап, который планируется завершить после 2030 г. включает строительство линии от Каррегадо до станции Лиссабон Ориенте.

При строительстве будет использована иберийская ширина колеи (1688 мм), поскольку по новой линии будут курсировать поезда дальнего следования, такие как InterCidades и Alfa Pendular. Это поможет решить ряд проблем с задержками поездов, на которые жалуются многие пассажиры.

Основная цель запуска высокоскоростного сообщения – прямое сообщение без остановок между Порту в Лиссабоном. Однако некоторые поезда все же будут останавливаться в Вила-Нова-де-Гайя, Авейру, Коимбре и Лейрии, где станции будут реконструированы для обслуживания высокоскоростных поездов.

Прогнозируется, что высокоскоростной поезд будет курсировать с максимальной скоростью 300 км/ч, что позволит ему конкурировать с воздушным и автомобильным транспортом.

Поскольку поезда начнут курсировать по новой железной дороге после завершения каждого из этапов строительства, после первого этапа поездка из Порту в Лиссабон займёт 2 часа, что на 50 минут меньше, чем сейчас. После окончания второго этапа будут предложены два варианта поездки – без остановок и с 4 остановками. Поездка без остановок займет 1 час 19 минут, а с остановками в Авейру, Коимбре-Б и Лейрии займет 1 час 45 минут.

Информации по стоимости билетов пока нет, поскольку правительство Португалии ещё не выбрало оператора для эксплуатации высокоскоростных

поездов.

Железная дорога, известная как Линья-ду-Оэсте в Лейрии, будет продублирована, чтобы одновременно курсировать могли больше поездов. Аналогичные работы будут проведены в Алверке и Азамбудже в Лиссабоне, а также в Тавейру и Коимбра-Б в Коимбре.

В связи с политическим кризисом в Португалии и сменой правительства, как население в целом, так и министры стремятся как можно быстрее увидеть результаты проектов, которые уже утверждены и реализуются.

Источник: theportugalnews.com, 17.01.2024 (англ. яз.)

Будет ли в Канаде когда-нибудь высокоскоростная железная дорога?

Если кому-то недавно приходилось пользоваться услугами железной дороги в Канаде, то, скорее всего, поездки были с опозданием. В III квартале 2023 г. только 50% поездок на поезде пассажирского оператора Via Rail были совершены по расписанию. Однако поездка на поезде не намного быстрее, чем автомобиле – в среднем, время в пути между Монреалем и Торонто, самыми популярными городами Канады, на поезде занимает 5 часов и 8 минут, в то время как на собственном автомобиле займет на 30 минут больше. Но сэкономленное время стоит дорого – цена билета на поезд Торонто – Монреаль меняется в зависимости от времени года и может стоять свыше 300 долл., поэтому с экономической точки зрения, выгоднее ехать на личной машине.

Однако поезд обеспечивают удобство, которое не могут предоставить другие виды транспорта. Возможность сесть на поезд, курсирующий между деловыми центрами разных городов, не тратя время в длинных очередях контроля безопасности и не платя за парковку в аэропорту, является большим плюсом. Несмотря на то, что Канада обладает разветвленной железнодорожной сетью, это также единственная страна G7, в которой нет высокоскоростного движения – в остальных странах «Большой семерки» поезда, способные достичь 450 км/ч, были реальностью уже более 10 лет назад.

Вместо этого Канада стала одним из мировых лидеров в проведении исследований по высокоскоростному железнодорожному транспорту. Наиболее вероятными кандидатами для высокоскоростного движения рассматриваются два основных коридора: Виндзор – Квебек-Сити и Калгари – Эдмонтон. Хотя исследования показали, что высокоскоростное железнодорожное движение в этих коридорах могло бы способствовать развитию бизнеса и туризма, а также внести вклад в сокращение выбросов CO₂ от переноса пассажиропотока с автомобилей и самолетов, планы неизбежно откладывались в долгий ящик, как только в исследованиях появлялись объемы требуемых финансовых затрат,

связанных с их строительством. Стоимость различных проектов строительства ВСМ оценивается в диапазоне от 6 до 40 млрд долларов. Опыт США наглядно это подтверждает – предполагалось, что проект ВСМ в Калифорнии обойдется в 30 млрд долларов, но он быстро превзошел первоначальные прогнозы – в конечном итоге он может стоить свыше 130 млрд долл.

Высокоскоростная железная дорога также является популярным предвыборным обещанием – начиная с середины 2000-х годов большинство претендентов на пост премьер-министра Канады обещали создание ВСМ во время избирательных кампаний, но дальше обещаний дело не шло.

Необходимость в значительных финансовых вложениях подчеркивает существующую реальность: строительство ВСМ станет одним из крупнейших и самым дорогим мегапроектов в истории страны, но мало что сделает для решения реально существующих проблем, с которыми сталкиваются железные дороги Канады.

Начнем с того, что высокоскоростная железная дорога в Канаде невозможна с точки зрения логистики. Управляющая компания национальной пассажирской инфраструктурой Канады Via Rail владеет лишь около 3% путей, по которым курсируют её поезда. Остальные принадлежат в основном грузовым железнодорожным компаниям, таким как железная дорога I класса Canadian National (CN Rail), у которых мало стимулов предоставлять право на пользование инфраструктурой для пассажирских перевозок. Отсутствие права на пользование инфраструктурой создало серьезные проблемы для существующих услуг Via Rail, поскольку они не являются приоритетными для железных дорог. Если грузовые и пассажирские поезда курсируют по одному и тому же пути, то теоретически высокоскоростной пассажирский поезд не сможет развить тех скоростей, для которых он предназначен.

Второй фактор – плотность населения. Франция добилась успеха в строительстве значительного числа высокоскоростных железнодорожных линий между крупными городами с большой плотностью населения без необходимости частых остановок в небольших городах. Высокая плотность населения городов как Париж и Лион создает достаточный спрос на перевозочные услуги для оправдания эксплуатации высокоскоростных поездов. Канадские города, как правило, менее густонаселенны, чем многие их аналоги в США и Европе, поэтому, скорее всего, там не будет достаточного количества пассажиров, чтобы сделать высокоскоростную железную дорогу выгодной инвестицией.

В коридоре Виндзор – Квебек-Сити, самом густонаселенном регионе Канады, предыдущие предложения по строительству ВСМ с трудом справлялись с политическим давлением от муниципалитетов, которых в планах строительства ВСМ предполагалось обойти. Увеличение числа остановок

только уменьшило бы преимущество высокоскоростного движения, поскольку привело бы к снижению скорости. Это неизбежно привело бы к тому, что во многих местах от остановок пришлось бы отказаться.

Одно из предложений, которое в настоящее время находится на рассмотрении – это крупная инвестиция в строительство коридора Виндзор – Квебек, на который приходится подавляющее большинство услуг Via Rail. То, что сейчас предлагает федеральное правительство, – это железная дорога с высокой частотой курсирования поездов, стоимость которой, по первоначальным прогнозам, составит от 6 до 12 млрд долл. Согласно этому предложению, правительство проложит новые пути вдоль существующей линии, принадлежащей Via Rail, и обеспечит более быстрыми электропоездами, что позволило бы сократить время в пути между станциями, увеличить количество поездов и значительно сократить задержки.

Однако следует отметить разницу между высокой частотой курсирования и высокой скоростью движения. Это можно было бы считать классическим канадским компромиссом – когда время в пути и задержки потенциально могут быть улучшены, но без скоростей или технологий, которыми европейские и азиатские страны уже используют много десятилетий. Проект включает в себя множество многообещающих улучшений в области железнодорожного транспорта в Канаде, но не приведет к существенному сокращению времени в пути (средняя время поездки между Торонто и Монреалем сократится примерно на 1 час, а между Оттавой и Монреалем – всего на 20 минут).

В то время как более быстрые поезда и более пунктуальная работа, безусловно, являются желанными инвестициями, отсутствие в Канаде общественной поддержки и политической воли делает инвестиции в действительно высокоскоростные железные дороги в лучшем случае дорогостоящим риском.

Источник: thewalrus.ca, 17.01.2024 (англ. яз.)

Калифорнийское управление высокоскоростных железных дорог опубликовало список поставщиков подвижного состава

Калифорнийское управление высокоскоростных железных дорог опубликовало список квалифицированных участников тендера на поставку высокоскоростных поездов – это Alstom Transportation и Siemens Mobility.

Новость последовала за объявлением в конце 2023 г. о том, что Федеральное железнодорожное управление Министерства транспорта США (FRA) выделило проекту высокоскоростной железной дороги Калифорнии почти 3,1 млрд долларов государственного финансирования.

Власти отметили, что определение участников, включенных в короткий список, является важным шагом на пути к публикации запроса предложений и закупке современных электрифицированных высокоскоростных поездов, способных развивать скорость до 350 км/ч.

24 августа 2023 г. совет директоров Калифорнийского управления высокоскоростных железных дорог одобрил публикацию квалификационного запроса на поезда и сопутствующие услуги. Этот контракт будет соответствовать закону «Покупай Американское» и его результатом станет поставка и техническое обслуживание поездов, тренажера вождения и сопутствующих услуг. Администрация ожидает опубликования запроса предложений в ближайшие месяцы, за которым позже в этом году последует заключение контракта.

Контракт на поставку поездов и сопутствующие услуги будет частично финансироваться за счет гранта Федеральной программы партнерства в области междугородних пассажирских перевозок (Fed-State National).

Ожидается, что работы по контракту будут включать:

- проектирование, изготовление, хранение (до условной приемки), интеграция, тестирование и ввод в эксплуатацию поездов;
- техобслуживание каждого поезда в течение 30 лет и предоставление всех запасных частей для них;
- предоставление, тестирование, ввод в эксплуатацию, техническое обслуживание и обновление тренажера вождения;
- разработка и предоставление критериев проектирования для обеспечения взаимодействия с объектами, путями, системами и станциями;
- участие в тестировании и вводе в эксплуатацию объектов, путей, систем и станций;
- разработка и предоставление информации, необходимой для поддержки сертификации и последующего ввода в эксплуатацию поездов; и
- эксплуатация и техобслуживание оборудования, связанного с обслуживанием составов, установленного на объектах интенсивного техобслуживания, легкого техобслуживания и сертификации поездов (которые будут построены другими компаниями).

Источник: electricandhybridrail.com, 09.01.2024 (англ.яз.)

Siemens и Alstom пока не готовы выполнить требования по полной локализации в США поездов ВСМ

Об этом производители, претендующие на поставку подвижного состава для линии ВСМ в Калифорнии сообщили Федеральной железнодорожной

администрации США (FRA).

Siemens Mobility заявила, что в случае победы в тендере изготовит 2 первых поезда в Германии с привлечением американских рабочих для наблюдения за процессом. Остальные 8 поездов планируется выпустить на заводе в Неваде. При этом кузова вагонов не будут выпущены в США.

В свою очередь, компания Alstom готова собрать все 10 поездов на своем заводе в американском Хорнелле. Однако кузова вагонов и тормозные системы будут импортированы.

На основании полученных сведений от производителей и оператора проекта Brightline West, FRA запустила процесс обсуждения возможности отказа от применения требований закона «Buy America» («Покупай Американское») для высокоскоростных поездов, систем СЦБ, стрелочных переводов и систем пожарной безопасности. Такое предложение обусловлено тем, что исполнение данного закона со стороны FRA предполагает 100% локализацию производства для железнодорожных проектов, имеющих государственное финансирование. Ранее для проекта ВСМ в Калифорнии был одобрен государственный грант в размере 3 млрд долл., который и накладывает обязательства по соблюдению положений закона «Покупай Американское».

Линия протяженностью 418,5 км должна связать Лас-Вегас с Ранчо Кукамонга, расположенным в 60 км от Лос-Анджелеса. Она будет рассчитана на движение со средней скоростью 185 км/ч и максимальной 290 км/ч с 45-минутными интервалами, что позволит преодолевать расстояние между городами за 2 ч 15 мин. Ожидается, что ее строительство займет около 4 лет.

Источник: rollingstockworld.ru, 09.01.2024

Hyperloop Илона Маска прекращает свою деятельность

Изначально компания заявляла о строительстве пути между Лос-Анджелесом и Сан-Франциско протяженностью около 560 км, поездка по которому занимала бы примерно 35 минут.

Проект новаторской системы транспорта Hyperloop One, способной перемещать пассажиров и грузы с очень высокой скоростью внутри труб с низким давлением, был предложен 10 лет назад Илоном Маском. Главным инвестором с 2017 г. выступал Ричард Брэнсон и его компания Virgin Group.

Большинство активов компании, которая в последнее время называлась Virgin Hyperloop, включая испытательную трассу рядом с Лас-Вегасом, будут проданы, а интеллектуальная собственность перейдет к оператору порта в Дубае – Dubai Ports World. Конкретной информации о том, что этот проект будет реализован в ОАЭ, пока нет.

С момента своего основания в 2014 г. проект Hyperloop претерпел ряд изменений, а после прихода Ричарда Брэнсона, который, по неподтвержденной информации, вложил в него несколько сотен миллионов долларов, после 2017 г. постепенно сменил концепцию с пассажиров на грузоперевозки. Однако после 2018 г., когда Р.Брэнсон после убийства журналиста Джамала Хашогги начал резко критиковать Саудовскую Аравию и компания потеряла финансирование от этой страны. Но, по мнению специалистов, реализации проекта в США помешал в первую очередь не недостаток финансирования, а бюрократические сложности и нежелание местных властей того, чтобы потенциально небезопасная трасса, которая должна быть прямой, как стрела, проходила по их территориям.

По мнению экспертов, с точки зрения инновационности он, конечно, впечатлял, но с точки зрения того, насколько это целесообразно с экономической точки зрения – было изначально под вопросом. Это аналогично идеи о сверхзвуковых перелетах – экономит очень много времени, но экономически пока нежизнеспособна. Когда были расчеты даже для Лос-Анджелеса, капиталовложения в несколько миллиардов долларов, не было четкого понимания, насколько люди будут готовы платить деньги даже за существенную экономию времени.

Окончание проекта Hyperloop почти всеми специалистами расценивается не как крах идеи, а именно как просчеты в ее коммерциализации и свидетельство трудностей в реализации подобных амбициозных инновационных технологических проектов. Учитывая, что сама концепция продолжает привлекать внимание других компаний и исследовательских групп, текущее закрытие проекта можно рассматривать скорее как временные трудности и необходимость изменения стратегии. В частности, много разговоров сейчас идет о развитии Китаем родственной технологии сверхскоростных поездов на магнитном подвесе (маглев). Сообщается о работах по созданию экспериментального участка подобной линии в районе Харбина, скорость движения по которой составит от 1000 км/ч.

Источник: bfm.ru, 26.12.2023

В Израиле одобрена модернизация линии между Тель-Авивом и Хайфой

Правительство Израиля одобрило железнодорожный проект, направленный на сокращение времени в пути до 30 минут на участке между Тель-Авивом и Хайфой, говорится в заявлении Министерства транспорта страны. Сейчас время в пути занимает свыше часа.

Минтранс Израиля заявил, что будет удвоена пропускная способность

прибрежной железной дороги между двумя городами и частоту движения поездов увеличится в часы пик с нынешних 4 до 14 рейсов в час.

Модернизация путей также позволит скоростным поездам между Тель-Авивом и Хайфой развивать максимальную скорость 250 км/ч по сравнению с 115 км/ч на данный момент и будет увеличено число станций с 8 до 11.

Железнодорожный проект, который, как ожидается, будет готов к 2030 г., является частью стратегического плана, который также включает в себя строительство жилых и коммерческих комплексов, а также офисных зданий вблизи станций.

Развитие и модернизация железнодорожной инфраструктуры Израиля позволит увеличить количество ежегодных поездок по всей стране с 70 млн в 2023 г. до примерно 105 млн в 2025 г., 200 млн в 2030 г. и 300 млн в 2040 г.

Источник: english.news.cn, 25.12.2023 (англ.яз.)

JR Central разработала бортовую систему диагностики контактной сети для высокоскоростных поездов (Япония)

Компания JR Central разработала автоматизированную бортовую систему мониторинга состояния контактной сети, которую планируют устанавливать на крышу некоторых пассажирских поездов, выполняющих коммерческие перевозки по высокоскоростной линии Токайдо Синкансен со скоростью движения 285 км/ч. Система позволит оперативно контролировать состояние контактной сети в дополнение к выполняемому преимущественно в ночное время инспектированию железнодорожной инфраструктуры с использованием измерительного поезда Dr Yellow и с участием пеших обходчиков.

На крыше вагона высокоскоростного поезда располагается комплекс оборудования, включающий фотокамеру с линейным датчиком, приборы инфракрасной подсветки, а также лазерный дальномер для получения трехмерного изображения (рис. 2), что особенно важно в местах пересечения путей со сложной структурой контактной сети. Система сохраняет работоспособность при движении поезда со скоростью до 300 км/ч.

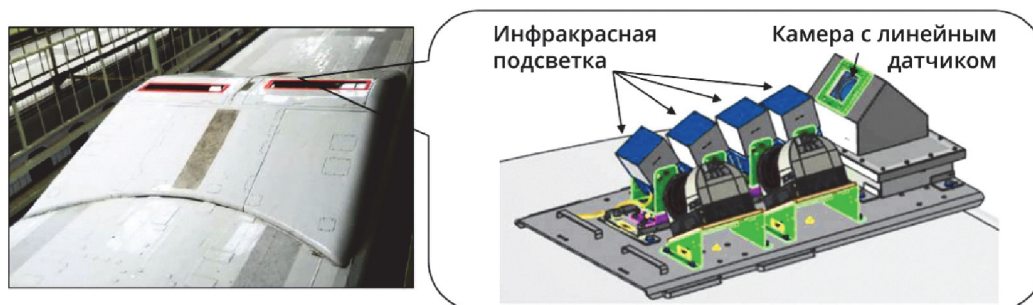


Рис. 2. Оборудование для мониторинга состояния контактной сети на крыше поезда

Полученные данные поступают в центр технического обслуживания, где при помощи технологий искусственного интеллекта автоматически определяются правильность расположения, наличие дефектов, повреждений и деформаций элементов контактной подвески для быстрой организации ремонта в случае необходимости. Для оперативной передачи данных будет использоваться система радиосвязи миллиметрового диапазона, внедрить которую JR Central намерена в 2027 г.

Источник: rollingstockworld.ru, 17.01.2024

Протяженность ВСМ Китая достигла 45 тыс. км

Согласно данным China State Railway Group, к концу 2023 г. сеть высокоскоростных железных дорог Китая достигла 45 тыс. км, а общая протяженность железнодорожной системы страны – 159 тыс. км.

В 2023 г. было введено в эксплуатацию в общей сложности 3637 км железных дорог, из которых 2776 км были высокоскоростными.

В прошлом году сектор инвестировал в основной капитал 106,8 млрд долл., что на 7,5% больше по сравнению с аналогичным годом ранее.

В 2023 г. по железнодорожным дорогам было совершено в общей сложности 3,68 млрд пассажирских рейсов и перевезено 3,91 млрд тонн грузов, что обновило рекорды по пассажирским и грузовым перевозкам.

В 2024 г. важной целью по зарубежным проектам является реализация сербского участка ВСМ Сербия – Венгрия, который планируется ввести в эксплуатацию к концу 2024 г.

Развитие железнодорожной сети Китая, особенно системы ВСМ, улучшило жизнь людей, а также способствовало экономическому развитию.

Источник: chinadaily.com.cn, 09.01.2024 (англ.яз.)

ONCF объявляет крупный тендер на поставку 168 новых поездов, в том числе 18 высокоскоростных поездов (Марокко)

Национальное общество железных дорог Марокко (ONCF) объявило о проведении тендера на приобретение 168 поездов на общую сумму 16 млрд дирхамов (1,45 млрд евро). Контракт должен быть подписан до 31 июля 2024 г. Поставки поездов запланированы на период 2027-2030 гг.

По сообщению издания Maghreb Intelligence, подтвержденный заказ составит 132 поезда с опционом еще на 36 единиц. Первый лот стоимостью 760 млн евро будет включать 18 высокоскоростных поездов и 40 – дальнего

следования, рассчитанных на движение со скоростью до 200 км/ч. Второй лот на общую сумму 690 млн евро – 60 межрегиональных и 50 пригородных поездов для обслуживания сообщений с Касабланкой и Рабатом и замены поездов с истекшим сроком эксплуатации. Возможно, победителем по обоим лотам будет выбран один поставщик.

Поезда необходимы в дополнение к существующим 12 двухэтажным электропоездам TGV производства Alstom (скоростью до 320 км/ч) для удовлетворения растущего спроса на перевозки по открытой в 2018 г. первой в Африке ВСМ и её продлению до Марракеша.

Контракт также будет предусматривать партнерство с изготовителем подвижного состава с целью создания в Марокко базы для его технического обслуживания. В контракт планируется включить раздел по организации в стране сборочного производства поездов и комплектующих с возможностью реализации продукции на экспорт. Процесс передачи технологий должен привести к локализации производства на уровне 60-80%.

Ожидается, что к тендеру могут проявить интерес компании CAF, Siemens Mobility, CRRC, Hyundai, Hitachi Rail Italy, Patentes Talgo и испанское подразделение Alstom.

Источник: railcolornews.com, 08.01.2024 (англ. яз.)

Семь консорциумов подали заявки на участие в проекте ВСМ Куала-Лумпур – Сингапур

Малайзийская госкорпорация MuHSR сообщила о получении от семи местных и международных консорциумов концептуальных предложений по проекту строительства ВСМ Куала-Лумпур – Сингапур. Всего в состав этих консорциумов входит 31 компания.

Теперь MuHSR предстоит провести квалификационный отбор претендентов. На II этапе прошедшие отбор консорциумы получают запросы на предоставление детальных предложений по проекту.

Первоначально концептуальные предложения предполагалось принимать до 15 ноября 2023 г., но затем по настоянию компаний, пожелавших участвовать в отборе, этот срок перенесли на 2 мес. Корпорация MuHSR намерена реализовать проект ВСМ протяженностью около 350 км на условиях государственно-частного партнерства по модели проектирование – финансирование – строительство – эксплуатация – передача государству (DFBOT).

Источник: railjournal.com, 15.01.2024 (англ. яз.)

Японские фирмы отказались от подачи заявок на участие в проекте по строительству высокоскоростной линии Малайзия – Сингапур

Японские компании отказались от планов участвовать в конкурсе по строительству высокоскоростной железной дороги между Куала-Лумпуром, Малайзия, и Сингапуром из-за опасений по поводу отсутствия финансовой поддержки со стороны правительства Малайзии.

Заинтересованные компании, включая Восточно-Японскую железную дорогу (JR East) решили, что инвестиции будут слишком рискованными без государственной поддержки.

Проект стоимостью 21 млрд долларов столкнулся с рядом проблем с тех пор, как он был впервые согласован между Малайзией и Сингапуром в 2013 г., потом отменен в 2020 г., а затем возобновлен в июле 2023 г.

Малайзия надеется, что сможет профинансировать проект за счет частных инвестиций вместо использования государственных средств.

Источник: railway-technology.com, 12.01.2024 (англ. яз.)

Четвертый высокоскоростной коридор связал Тяньцзинь с международным аэропортом Дасин (Китай)

В Китае 18 декабря 2023 г. был открыт коридор протяженностью 101 км между городом Тяньцзинь и вторым пекинским международным аэропортом Дасин. Время в пути между конечными станциями составляет 41 мин.

Коридор, о плане запуска которого было объявлено в феврале 2023 г., обслуживает 6 станций – Тяньцзиньси, Шенфан, Аньси, Юнцундун, Гуандун и аэропорт Дасин. Две из них построены на новом участке Шэнфан – Гуандун длиной 47 км, рассчитанном на движение поездов со скоростью 250 км/ч.

Новый высокоскоростной коридор создан в рамках стратегии социально-экономического развития городских агломераций Пекина и Тяньцзиня, а также провинции Хэбэй и стал четвертым, связавшим столицу с Тяньцзинем.

Источник: rail-news.kz, 03.01.2024

Китай расширил сеть ВСМ до границы с Вьетнамом

Сеть ВСМ Китая продлена до городского уезда Дунсин (входит в состав Гуанси-Чжуанского автономного района) на границе с Вьетнамом. Открытие 47-км участка железной дороги между Фанчэнганом и Дунсином, через который проходят морские и наземные маршруты, связывающие Китай и

Вьетнам, состоялось 27 декабря 2023 г.

Для опытной эксплуатации со скоростью до 200 км/ч эта железная дорога (Fangdong) была открыта 2 декабря 2023 г. В перспективе возможно повышение максимальной скорости до 250 км/ч. Проект Fangdong Railway стартовал в марте 2019 г. и включал в себя строительство двухпутного морского моста длиной 7,5 км и тоннеля.

С вводом в эксплуатацию новой железной дороги время в пути от Дунсина до Фанчэнгана составляет 19 мин., до Наньнина, административного и культурного центра Гуанси-Чжуанского автономного района, – 73 мин. (сейчас по автодороге – около 3 ч), до Лючжоу – 2 ч 48 мин.

Открытие железной дороги Fangdong должно придать толчок развитию туризма и торговли, а также строительству инфраструктуры в этом приграничном регионе в рамках инициативы «Один пояс – один путь» (Belt and Road).

С приходом железной дороги в Дунсин расстояние между ВСМ Китая и вьетнамской автомагистралью Вандон – Монгкай сократилось до 5 км, что придаст дополнительный импульс экономической активности и культурному обмену между двумя странами. Что касается перспектив прямого железнодорожного сообщения между Вьетнамом и китайским Дунсином, то в настоящее время обе стороны обсуждают ряд проектов, в том числе строительство линии, связывающей Ханой с Монгкаем на границе с Китаем, в составе железной дороги Ханой – Донг Данг.

Источник: zdmira.com, 27.12.2023

В китайской провинции Сычуань открылась высокоскоростная магистраль

В южной части провинции Сычуань на юго-западе Китая 26 декабря 2023 г. открылась ВСМ Ибинь – Цзыгун – Чэнду с максимальной скоростью движения 350 км/ч. Протяженность магистрали с 12 станциями составляет 261 км. Она проходит через международный аэропорт Чэнду Тяньфу (TFU).

Строительные работы в рамках проекта начались в январе 2019 г., в ходе его реализации потребовалось возвести 231 мост и проложить 29 тоннелей.

Время в пути между станцией Цзыгун и Чэнду, столицей провинции Сычуань, теперь занимает 51 мин., от Чэнду до Ибиня поезд следует 1 ч 13 мин. В перспективе новая магистраль соединится со строящейся ВСМ Чунцин – Куньмин, создав высокоскоростной коридор между Чэнду и Куньмином, столицей провинции Юньнань.

Открытие новой ВСМ должно способствовать развитию экономики

провинции Сычуань и регионального туризма.

Источник: railjournal.com, 02.01.2024 (англ. яз.)

Введен в эксплуатацию завершающий участок ВСМ Ханчжоу – Наньчан (Китай)

После более чем 5 лет строительства введен в эксплуатацию участок длиной 288 км, соединивший город Хуаншань в провинции Аньхой и Наньчан, столицу провинции Цзянси. Он рассчитан на скорость движения 350 км/ч. Первый участок этой ВСМ, связавший Ханчжоу, столицу провинции Чжэцзян, с Хуаншанем, эксплуатируется с конца 2018 г. Скорость движения поездов на нем не превышает 250 км/ч.

Таким образом, с 27 декабря 2023 г. ВСМ протяженностью 560 км Ханчжоу – Наньчан с 10 станциями открыта для движения поездов на всем протяжении.

ВСМ Ханчжоу – Наньчан будет иметь большое значение для развития регионального туризма, поскольку предлагает удобное сообщение с рядом популярных достопримечательных мест на востоке Китая, в том числе объектами Всемирного наследия ЮНЕСКО, такими как знаменитое пресноводное озеро Сиху, горная гряда Хуаншань, а также город Цзиндэчжэнь, который называют фарфоровой столицей Китая (история изготовления изделий из керамики и фарфора здесь насчитывает более 2000 лет).

Источник: zdmira.com, 28.12.2023

В провинции Гуандун открылся участок ВСМ Шаньтоу – Шаньвэй (Китай)

В районе Большого залива Гуандун – Гонконг – Макао 26 декабря 2023 г. введен в эксплуатацию участок длиной 142 км ВСМ Шаньтоу – Шаньвэй, рассчитанной на скорость движения 350 км/ч. Первоначально по нему будут курсировать до 24 пар электропоездов ежедневно. Время поездки из Шаньтоу в Шаньвэй сократилось до 36 мин. (по сравнению с 2 ч 20 мин. автомобильным транспортом), в Гуанчжоу – до 1 ч 53 мин., в Шэньчжэнь – до 1 ч 49 мин.

Конечный участок длиной 20 км данной ВСМ, включающий подводный тоннель, в настоящее время находится на этапе строительства.

Сооружение прибрежной ВСМ ведется в сложных гидрогеологических условиях, с повышенной влажностью и содержанием соли в воздухе. Линия с 7 станциями включает 35 мостов суммарной длиной 113,7 км и 13 тоннелей

общей длиной 32,4 км.

ВСМ Шаньтоу – Шаньвэй соединяется с высокоскоростной магистралью Гуанчжоу – Шаньтоу, введенной в эксплуатацию в сентябре 2023 г. В Гуанчжоу поезда отправляются со станции Байюнь, крупного транспортного узла, который открылся для пассажиров также 26 декабря 2023 г. От Шаньтоу до Гуанчжоу поезд следует 113 мин, тогда как поездка на автомобиле занимает более 4 ч 30 мин.

Источник: railjournal.com, 27.12.2023 (англ. яз.)