



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

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

№6/ИЮНЬ 2023

СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЯ.....	3
Россия предложила китайским компаниям принять участие в строительстве ВСМ	3
Глава ОАО «РЖД»: компания готова строить ВСМ, российский поезд для нее появится в 2027 году	3
Минтранс Татарстана не получал данных о возобновлении проекта ВСМ Москва – Казань	4
ЗА РУБЕЖОМ	6
Конкуренция в сфере высокоскоростных перевозок (Франция).....	6
Бортовая цифровая технология Hitachi Rail для пассажиров поездов ВСМ во Франции и за ее пределами.....	8
Передача первых высокоскоростных поездов Talgo Avril оператору Renfe планируется на ноябрь текущего года.....	8
Начато строительство высокоскоростной обьездной железной дороги во Флоренции (Италия)	9
Новые поезда Acela оператора Amtrak стоят в депо (США)	11
Начало работы Совета по высокоскоростному движению Австралии.....	12
Заключен контракт на прокладку подводного туннеля ВСМ Мумбаи – Ахмадабад (Индия)	13
Испания проявляет интерес к сети высокоскоростных железных дорог Марокко	13
В Багдаде представлен проект строительства ВСМ до Турции	14
Учебный центр помогает готовить машинистов высокоскоростных поездов (Китай).....	15
Запущено новое сообщение между гонконгским участком высокоскоростной железной дороги и провинцией Сычуань	16
Vossloh поставит рельсовые скрепления для китайской ВСМ.....	17
Строительство второй линии ВСМ Пекин-Шанхай ожидается в 2027 г.....	17
Начаты испытания и отладка на первой ВСМ, проходящей через море (Китай).....	18
Правительство Таиланда должно ускорить развитие высокоскоростного сообщения с Китаем.....	19
ВСМ Rail Baltica прошла очередную экологическую экспертизу.....	21
Влияние региональных станций Rail Baltica в Латвии: подробное рассмотрение	21
Выдано разрешение на строительство терминала Rail Baltica в Пярну (Эстония).....	23

РОССИЯ

Россия предложила китайским компаниям принять участие в строительстве ВСМ

Заместитель главы Минтранса Валентин Иванов сообщил, что российские банки также смотрели варианты привлечения инвестирования в строительство высокоскоростной магистрали.

Россия предложила китайским компаниям принять участие в строительстве и финансировании высокоскоростной магистрали (ВСМ), сообщил журналистам замглавы Минтранса РФ Валентин Иванов в кулуарах форума «PRO//Движение. Контейнеры 2023. Форсайт рынка».

«Такие предложения в адрес китайских производителей были. <...> У них есть компетенции по строительству высокоскоростных магистралей и по подвижному составу. Мне кажется, там обоюдовыгодная синергия при реализации», – сказал он, добавив, что китайские компании готовы рассмотреть предложение, но необходимы условия их привлечения.

В.Иванов отметил, что российские банки также смотрели варианты привлечения инвестирования в строительство ВСМ.

Ранее глава ОАО «РЖД» Олег Белозёров выразил готовность холдинга начать строительство ВСМ. Также РЖД уже проводят испытания верхнего строения пути для будущих высокоскоростных магистралей. Подробная разработка может обеспечить движение поездов на скоростях до 400 км/ч. На сегодня опытный участок пути уложен на экспериментальном кольце ВНИИЖТ.

Источник: tass.ru, 30.05.2023

Глава ОАО «РЖД»: компания готова строить ВСМ, российский поезд для нее появится в 2027 году

ОАО «РЖД» готовы ВСМ, а первый российский поезд для нее появится в 2027 г., сообщил генеральный директор компании Олег Белозёров.

Высокоскоростной считается специализированная электрифицированная двухпутная железнодорожная линия для эксплуатации поездов со скоростями от 200 до 400 км/ч. Сейчас в России таких дорог нет. Обсуждались разные участки, выбор остановился на строительстве железной дороги Москва – Санкт-Петербург. Планируется, что поезда будут преодолевать путь между городами за 2 ч 15 мин. Сроки начала строительства и объемы инвестиций периодически корректируются и меняются.

Отмечается, что для такой дороги потребуется и специальный поезд.

«Высокоскоростной поезд мы сейчас строим. И по поручению президента мы планируем, что в 2027 г. у нас будет высокоскоростной поезд следующего поколения», – рассказал глава ОАО «РЖД».

Поезд, как уточнил О.Белозёров, будет полностью отечественного производства. Сейчас, по его словам, уже разработан дизайн состава, также специалисты прорисовали проект поезда на дальнейших стадиях его производства.

Разработка отечественного высокоскоростного поезда идет уже несколько лет. В 2019 г. для разработки и проектирования скоростного электропоезда ОАО «РЖД» создали Инжиниринговый центр железнодорожного транспорта. В июле 2021 г. «Синара – Транспортные машины» (СТМ) объявила о планах реализовать проект по созданию российского высокоскоростного пассажирского поезда совместно с ОАО «РЖД».

Источник: Iprime.ru, 28.05.2023

Минтранс Татарстана не получал данных о возобновлении проекта ВСМ Москва – Казань

4 июня глава ОАО «РЖД» Олег Белозёров в интервью СМИ анонсировал строительство первой в России ВСМ Москва – Казань – Ростов-на-Дону. В Минтрансе Татарстана сообщили, что официальной информации не поступало и к работе не приступали.

«Согласно информации АО «Скоростные магистрали», федеральный проект «Высокоскоростное железнодорожное сообщение», предполагающий строительство ВСМ 2 «Москва – Казань» в настоящее время временно приостановлен. Официальной информации о возобновлении строительства в адрес министерства транспорта и дорожного хозяйства РТ по состоянию на сегодняшний день не поступало», – сообщила пресс-служба министерства транспорта и дорожного хозяйства республики на запрос РБК Татарстан.

В Минтрансе напомнили, что заказчиком проекта ВСМ-2 «Москва – Казань» является АО «Скоростные магистрали» (структурное подразделение ОАО «РЖД»).

4 июня глава ОАО «РЖД» Олег Белозёров, участвуя в телепрограмме «Картина мира» рассказал о планах строительства высокоскоростной магистрали Москва – Казань. Сроки реализации проектов он не уточнил.

«Сейчас итоговый формат обсуждения. Председатель правительства готов провести совещание. Форма строительства будет государственно-частное партнерство. Даже есть частично проектная документация [...] Москва – Ростов

– Казань тоже есть в планах краткосрочных», – сказал генеральный директор ОАО «РЖД», отвечая на вопрос о строительстве новых ВСМ в России.

Строительство ВСМ Москва – Казань анонсировали в 2013 г. Однако сроки его начала и сдачи магистрали неоднократно переносили. Затраты на магистраль от Москвы до столицы Республики Татарстан оценивали в 1,3 трлн рублей. Однако с годами сумма увеличивалась.

Общая протяженность ВСМ до Казани должна была составить 762 км, эксплуатационная скорость поездов – до 360 км/ч. На данный момент самый быстрый поезд «Сапсан» разгоняется до 250 км/ч.

Источник: rt.rbc.ru, 08.06.2023

ЗА РУБЕЖОМ

Конкуренция в сфере высокоскоростных перевозок (Франция)

Открытие железнодорожных пассажирских перевозок для конкуренции является одним из основных положений рыночного блока Четвертого железнодорожного пакета ЕС, нацеленного на завершение процесса либерализации в этом виде деятельности. Во Франции все большее число независимых операторов готовятся составить конкуренцию Национальному обществу железных дорог (SNCF).

В сфере высокоскоростных перевозок реальную конкуренцию SNCF составляет итальянский оператор пассажирских перевозок Trenitalia.

Впервые компания Trenitalia появилась на французском рынке в 2011 г., совместно с Veolia (с 2013 г. – Transdev) организовав обращение ночных поездов сообщением Венеция – Париж под брендом оператора Thello. В 2014 г. появились дневные поезда в коридоре Милан – Ницца – Марсель. В 2020 г. с началом пандемии коронавируса COVID-19 обслуживание обоих маршрутов Thello было приостановлено.

Однако Trenitalia не потеряла интереса к французскому рынку. С декабря 2021 г. французское отделение Trenitalia France предлагает два дневных рейса между Миланом и Парижем с использованием инфраструктуры высокоскоростной линии LGV Sud-Est, а с апреля 2022 г. – ежедневные сообщения между Парижем (Лионский вокзал) и Лионом (вокзал Перраш) сначала одним поездом, а с июня 2022 г. – тремя. В декабре 2022 г. оператор приветствовал миллионного пассажира в сообщении Париж – Лион.

Для работы на линии LGV Sud-Est несколько электропоездов ETR1000 Frecciarossa были дооснащены бортовыми устройствами французских систем непрерывной локомотивной сигнализации TVM 300 и TVM 430 и европейской системы управления движением поездов ETCS уровня 2. Время в пути поездов Trenitalia между Лионским вокзалом в Париже и вокзалом Пар-Дье в Лионе (расстояние 427 км) составляет около 2 ч, т.е. практически как и поездов TGV.

По состоянию на декабрь 2022 г. средняя населенность поездов Frecciarossa составляла около 70%, а в сообщении между Парижем и Миланом достигла 80%, что отмечалось как большой успех. Особенно высоким спрос на перевозки поездами компании был в сообщениях Париж – Турин, Лион – Милан и Лион – Турин. Маркетинговое исследование показало, что в отсутствие поездов Frecciarossa на этом направлении приблизительно 37% пользователей отказались бы от поездки по железной дороге. При этом 98% пассажиров выразили удовлетворение условиями перевозки, а 92% сообщили, что планируют воспользоваться этими сообщениями и в будущем. Персонал поездных бригад получил от пассажиров оценки в диапазоне от 8,4 до 9,0

баллов по десятибалльной шкале.

Базирующийся в Ангулеме частный оператор-стартап Le Train нацелился на организацию на западе Франции региональных высокоскоростных сообщений с частичным использованием инфраструктуры высокоскоростной линии LGV Sud-Europe-Atlantique. Намечено связать такими сообщениями Аркашон и Бордо с Пуатье, Ла-Рошелю, Нантом и Ренном. По оценкам, для выполнения предполагаемых 50 рейсов в день потребуется 10 электропоездов.

Первоначально компания рассчитывала задействовать в планируемых сообщениях бывшие в эксплуатации поезда TGV, но ввиду отказа SNCF продавать их потенциальному конкуренту Le Train пришлось искать альтернативное решение проблемы подвижного состава.

По результатам международного тендера в январе 2023 г. Le Train подписал контракт стоимостью 300 млн евро с испанской компанией Talgo на поставку 10 электропоездов Avril S106 с конструкционной скоростью 330 км/ч. Поезда будут строить на предприятии Talgo в Ривабеллосе (Испания) и поставят заказчику в 2023-2025 гг. Контрактом также предполагается организация техобслуживания и ремонта поставленных поездов в течение 30-летнего периода их эксплуатации. По данным Le Train, в 11-вагонном поезде будет 350 мест одного класса, а также предусмотрена возможность перевозки 40 велосипедов или досок для серфинга, пассажирам предоставят услуги общественного питания и доступ к сети Интернет.

Стартап Kevin Speed развивает рынок бюджетных перевозок длительностью до 2 ч на линиях ВСМ, ведущих из Парижа. Реализация идеи предусматривает заключение соглашения с SNCF Réseau о выделении ниток графика на срок 30 лет, сопоставимый со сроком службы высокоскоростных поездов. Пока действие таких соглашений ограничивается 10 годами. Стартап планирует заказать одноэтажные поезда для движения с максимальной скоростью 300 км/ч и с характеристиками, обеспечивающими быстрый разгон и торможение. Эти поезда будут короче, чем эксплуатируемые TGV, отличаясь при этом большей вместимостью за счет установки кресел по схеме 2 + 3.

Поезда должны выполнять 6 рейсов туда и обратно в сутки с быстрым оборотом в конечных пунктах. Это позволит установить сравнительно невысокую стоимость проезда – 3 евро при дальности 100 км, 5 евро – до 250 км. Предусматривается динамическое ценообразование. Продажу билетов планируется организовать через мобильное приложение, которое пассажиры могут использовать в том числе для связи между собой, например для поиска попутчиков при аренде автомобиля на последней миле.

Источник: по материалам компаний Trenitalia (www.trenitalia.com/trenitalia-france); Kevin Speed (www.kevin-rail.com)

Бортовая цифровая технология Hitachi Rail для пассажиров поездов ВСМ во Франции и за ее пределами

Компания Hitachi Rail подписала новое рамочное соглашение на сумму до 77 млн евро с французской SNCF о поставках бортового оборудования цифровой сигнализации (двухстандартного ERTMS/TVM) для последнего поколения поездов TGV (TGV-M) и существующих поездов TGV, которые курсируют по французским и европейским линиям ВСМ.

Новое оборудование позволит обеспечить большую надежность и улучшит железнодорожное сообщение в Европе. Оно будет производиться на заводе Hitachi Rail в Риоме, Франция. Рамочный контракт включает заказы на 25 млн евро с опцией увеличения до 77 млн евро в течение следующих 5 лет.

Двухстандартное оборудование ERTMS/TVM включает в себя более мощный компьютер с большей вычислительной мощностью, что позволяет ему справляться с будущими изменениями в технологии сигнализации, в том числе в результате будущей европейской стандартизации. Он также сочетает в себе технологии TVM (унаследованный от Франции АТР «Передающий голосовой аппарат») и ERTMS (Европейская система управления движением поездов), позволяющие высокоскоростным поездам SNCF безопасно курсировать по французским и трансграничным линиям ВСМ.

Как сказал президент Hitachi Rail Жиль Паско, новое рамочное соглашение знаменует собой новый шаг в сотрудничестве Hitachi Rail с SNCF по модернизации национальной сети ВСМ. Это следует за недавним контрактом, подписанным в ноябре 2022 г. на оснащение поездов E300 Eurostar, и позволит пассажирам воспользоваться передовыми цифровыми технологиями за счет повышения надежности и пропускной способности сервиса. Hitachi Rail гордится и благодарна SNCF за неизменное доверие к железнодорожным технологиям компании.

С момента внедрения двухстандартной технологии в 2007 г. более 1 тыс. единиц оборудования было введено в эксплуатацию на различных типах поездов, главным образом в Европе (Франция, Великобритания, Бельгия, Нидерланды, Италия, Люксембург и Германия) и Азии (Южная Корея и Китай).

Источник: railuk.com, 02.06.2023 (англ. яз.)

Передача первых высокоскоростных поездов Talgo Avril оператору Renfe планируется на ноябрь текущего года

Производитель подвижного состава Talgo 24 мая проинформировал своего клиента – оператора пассажирских перевозок Испании Renfe о том, что в

ноябре текущего года планирует передать ему первый из 30 высокоскоростных поездов Avrii, готовых к коммерческой эксплуатации.

При соблюдении сроков по своим обязательствам другими участниками процесса, уже с ноября начнется поэтапный ввод в эксплуатацию парка поездов VSM Avrii, которые в Renfe будут обозначены как поезда серии 106.

Как заявили в Talgo, процесс утверждения любого нового поезда является сложной задачей и особенно сложен в случае нового дизайна Avrii, который включает в себя множество новых технологий.

По словам производителя, Avrii – это «совершенно новый поезд» с технической точки зрения, способный развивать скорость до 360 км/ч как на колее 1435 мм, так и на 1668 мм. Половина нового парка Renfe будет способна работать на обеих колеях.

Его гибкая конструкция позволяет устанавливать бортовое оборудование в соответствии с требованиями оператора. Avrii сможет работать на линиях за пределами Испании. Talgo добивается одобрения 10 поездов из нового парка Renfe для работы во Франции.

Благодаря высокой энергоэффективности и небольшому общему весу, поезд Avrii потребляет меньше электроэнергии, что помогает как повысить эффективность работы, так и сократить выбросы CO₂.

Поезд Avrii состоит из 2 моторных и 12 прицепных вагонов. Благодаря низкой высоте пола в вагонах предусмотрена горизонтальная посадка с платформ станций, что облегчает посадку всем пассажирам, включая людей с ограниченной подвижностью или путешествующих с колясками, громоздким багажом или велосипедами.

В ходе процесса утверждения и приемки, который требует пробега не менее 30 тыс. км, поезд Avrii установил 7 сентября 2022 г. новый рекорд скорости для иберийской колеи – 1668 мм, достигнув 360 км/ч между Оренсе и Сантьяго-де-Компостела. 31 мая 2021 г. поезд Avrii развил максимальную скорость 363 км/ч на линии VSM Вента-де-Баньос – Бургос с колеей 1435 мм, прежде чем она открылась для коммерческого движения.

Источник: railjournal.com, 29.05.2023 (англ. яз.)

Начато строительство высокоскоростной объездной железной дороги во Флоренции (Италия)

Итальянская компания Rete Ferroviaria (RFI) приступила к строительству высокоскоростной объездной дороги Флоренции, которая включает в себя железнодорожный переезд через город и новую VSM Флоренция Бельфиоре.

Подземный участок дороги составит 7 км. Два параллельных туннеля на

глубине 20 метров дополнятся двумя наземными конечными участками: на севере между станциями Firenze Castello и Firenze Rifredi и на юге, рядом со станцией Firenze Campo di Marte. Прокладка туннелей будет осуществляться с использованием EPB TBM (машин для бурения туннелей с балансировкой давления в грунте) диаметром около 9,5 метров (рис. 1).



Рис. 1. Строители и туннелепроходческая машина EPB TBM

Ожидается, что земляные работы начнутся летом 2023 г., тогда же начнутся работы и на новой станции Бельфиоре. Окончание работ запланировано на 2028 г.

Новая станция VCM Firenze Belfiore была спроектирована фирмами Foster&Partners и Ove Arup&Partners. Она будет построена в районе Бельфиоре-Маселли, примыкающем к существующему железнодорожному участку. План новой станции имеет размеры 450x50 м, она частично находится под землей. Глубина рельсового пути и уровня платформы составляет примерно 22 метра, в то время как высота крыши – около 18 метров. Структура состоит из 4 уровней – платформ для доступа к поездам, мезонинного этажа (выступающего в качестве распределительного элемента для потока пассажиров), цокольного, первого и второго этажей. Первые два уровня находятся под землей, в то время как первый этаж находится уже над землей. Наиболее важным архитектурным элементом будет большая стеклянная крыша, поддерживаемая стальной конструкцией.

Для проекта станции были приняты технологические решения, которые предусматривают использование возобновляемых материалов и снижение энергопотребления и выбросов. Флоренция – это совершенно новый тип станции для Италии, поскольку она имеет подземную структуру, которая спроектирована с обеспечением естественного освещения, в том числе на нижних уровнях, благодаря вертикальной конфигурации. Будут установлены фотоэлектрические элементы, а с помощью систем освещения будет создано «искусственное небо», способное фильтровать солнечный свет и воспроизводить внешние цвета внутри сооружения.

Проектирование объезда Флоренции линией VCM осуществляется инфраструктурным центром Polo (Polo Infrastrutture) группы FS, который

позволит разделить региональный и высокоскоростной трафик, увеличив пропускную способность наземной сети в интересах местного транспорта. Новая железная дорога устранит любые помехи между двумя различными видами транспорта. Это улучшит регулярность региональных услуг и увеличит пропускную способность сети до 50%.

Источник: railwaypro.com, 06.06.2023

Новые поезда Acela оператора Amtrak стоят в депо (США)

Покупка новых высокоскоростных поездов Acela, пассажирским оператором Amtrak за 2 млрд долларов, является одной из крупнейших инвестиций в общественный транспорт в истории США.

Но в течение последних 3 лет, после сборки на конвейере в Хорнелле, штат Нью-Йорк, 28 полностью укомплектованных составов оставались у производителя. Теперь масштабное обновление парка высокоскоростных поездов, ранее запланированное на 2021 г., может начаться не раньше 2024 г.

Издание «The Wall Street Journal» сообщает, что согласно существующим требованиям, перед вводом в коммерческую эксплуатацию новые поезда должны пройти испытания в различных реальных условиях. Проблема в том, что, в отличие от других стран, где есть выделенные линии ВСМ, новые поезда Acela – как и все сервисы Amtrak – вынуждены делить общие пути с существующими грузовым и пассажирским трафиком, что серьезно ограничивает число путей, доступных для испытаний. Одна из самых больших проблем, связанных с новым подвижным составом, заключается в том, как он будет передвигаться по устаревшим рельсам, некоторым из которых свыше 100 лет. Сейчас Amtrak все еще использует компьютерное моделирование для воспроизведения различных сценариев, с которыми могут столкнуться новые поезда при движении. До сих пор скоростные поезда не развивали скорость выше 145 км/ч.

Пассажиры пригородных перевозок помнят, что аналогичные проблемы привели к срыву поставок первых поездов Acela. Тогда из-за поломок тормозов 20 составов Bombardier были временно выведены из эксплуатации. Однако нынешние проблемы Amtrak в большей степени связаны с инфраструктурой. И, в некотором смысле, более экзистенциальные. По мере того как федеральное правительство борется за повышение скорости пассажирского сообщения по всей стране, конфликты с расписанием движения по общим путям следования, где значительно преобладают грузовые перевозки, включая растущие угрозы отложенного технического обслуживания и опасных сходов с рельсов, будут только усиливаться.

Другие страны строят поезда, скорость которых превышает 320 км/ч, а также специальную инфраструктуру, позволяющую им курсировать между городами по расписанию; к тому времени, когда совершенно новые поезда Acela начнут курсировать, они едва ли будут квалифицироваться как высокоскоростные. Бывший руководитель Транспортного агентства большого Нью-Йорка (Metropolitan Transportation Authority, МТА) Энди Байфорд, который недавно смог реформировать агентство, возглавил высокоскоростную сеть Amtrak. Есть надежда, что он сможет, наконец, сподвигнуть к изменениям в железнодорожном секторе США, которых давно все ждут и где США с каждым годом все больше отстает от других стран.

Источник: curbed.com, 31.05.2023 (англ. яз.)

Начало работы Совета по высокоскоростному движению Австралии

Недавно правительство Австралии объявило о создании Совета по высокоскоростному движению, Правление которого возглавит Джилл Россоу при поддержке Джиллиан Браун, Дайана Кроутера, Иэна Ханта и Нила Скейлза.

Правление будет вести надзор за развитием сети ВСМ вдоль восточного побережья Австралии.

Приоритетом Правления станет планирование и работы по созданию коридора для участка линии ВСМ Сидней – Ньюкасл, на который правительство страны выделило 500 млн австралийских долларов.

Правление определит и назначит вступающего в должность главного исполнительного директора (СЕО) для надзора за повседневной деятельностью новой организации. Выбор исполнительного директора будет осуществляться в рамках публично рекламируемой кампании по подбору персонала, основанной на заслугах.

Тем временем Правление назначило Эндрю Хайлза исполняющим обязанности генерального директора на время подбора постоянного директора.

Министр транспорта Кэтрин Кинг заявила, что высокоскоростные железные дороги произведут революцию в перевозках на восточном побережье страны, предоставив людям быструю альтернативу для перемещения между городами и региональными центрами, способствуя устойчивому развитию поселений и создавая широкие экономические выгоды для региональных центров.

Источник: railexpress.com.au, 14.06.2023 (англ. яз.)

Заключен контракт на прокладку подводного туннеля ВСМ Мумбаи – Ахмадабад (Индия)

Национальная корпорация высокоскоростных железных дорог Индии (NHSRCL) 8 июня подписала контракт на сумму 64 млрд рупий (776 млн долл. США) с Afcons Infrastructure, охватывающий строительство 21 км участка линии ВСМ Мумбаи – Ахмадабад, проходящего в туннеле от комплекса Бандра Курла в Мумбаи до Шилпхаты.

Ожидается, что работы начнутся в ближайшее время и включают в себя прокладку 7 км подводного туннеля. По условиям контракта работы должны быть завершены в течение 5 лет.

Три туннелепроходческие машины (ТВМ) с диаметром режущей головки 13,1 м будут использованы для проходки 16 км односкатного туннеля, в котором разместятся оба пути высокоскоростной линии.

Также будет использован новый австрийский метод прокладки туннелей (NATM). Оставшиеся 5 км участка линии ВСМ Бандра Курла – Шилпхата будут построены с использованием NATM.

Подземные железнодорожные туннели в Индии обычно имеют внутренний диаметр 5,5 м, но новый туннель в Мумбаи имеет больший диаметр, чтобы нивелировать повышение давления воздуха, вызванное высокоскоростным движением.

Туннель будет проложен на глубине от 25 до 65 м ниже уровня земли, а в Бандра Курла, Вихроли и Савли будут построены три шахты для обеспечения доступа к рабочим площадкам.

После смены политического руководства в Махараштре в июле 2022 г. работы в этом штате по строительству ВСМ Мумбаи – Ахмадабад достигли значительного прогресса.

Источник: railpage.com.au, 13.06.2023 (англ. яз.)

Испания проявляет интерес к сети высокоскоростных железных дорог Марокко

Испанские компании хотят конкурировать с французскими операторами, которые вместе с марокканскими коллегами в 2018 г. запустили первую в стране линию ВСМ.

Испанские железнодорожные операторы проявляют интерес к железнодорожному сектору Марокко, в частности к сети высокоскоростных железных дорог страны, известной как TGV или Аль-Борак (Al Boraq).

Испанское новостное издание La Información сообщило, что у нескольких

железнодорожных компаний, а также инженерных экспертов есть «новая приоритетная цель: новая сеть высокоскоростных железных дорог в Марокко». Такой интерес обусловлен «мегапланом» Марокко по расширению сети ВСМ.

Крупные испанские компании начали работу для выхода на рынок Марокко. Однако это непростая задача из-за присутствия на рынке французских операторов. Семь лет назад Франция построила первую линию ВСМ в Марокко с помощью компании Alstom, французского правительства и финансовых институтов.

Испания, однако, также планирует присоединиться к рынку, и переговоры между правительствами двух стран активизируются после испано-марокканской встречи на высоком уровне, состоявшейся в феврале. Тогда был подписан Меморандум о взаимопонимании между министерствами транспорта Испании и Марокко, который дал основу для изучения нескольких областей сотрудничества, в частности железнодорожного, поскольку правительство Марокко планирует крупные реформы по улучшению своих железных дорог.

По данным Omio, высокоскоростная железная дорога Марокко в настоящее время занимает 12-е место в мире.

В 2018 г. Марокко представило Аль-Борак – первую ВСМ в Африке, которая соединяет северный город страны Танжер с Рабатом, Касабланкой и Кенитрой.

Власти Марокко стремятся расширить систему высокоскоростных железных дорог, чтобы охватить большее количество регионов и городов, включая Марракеш, Агадир и южные провинции страны.

Источник: moroccoworldnews.com, 30.05.2023 (англ. яз.)

В Багдаде представлен проект строительства ВСМ до Турции

Проект строительства транспортного коридора длиной около 1200 км из южной части Ирака до границы с Турцией был представлен в Багдаде на конференции Совета сотрудничества арабских государств Персидского залива. Стоимость проекта, включающего строительство железной и автомобильной дорог, на данный момент оценивается в 17 млрд долл. США.

Ранее Министерство транспорта Ирака сообщило о планах приступить в рамках данного проекта к сооружению новой двухпутной железной дороги до турецкой границы в начале 2024 г. По сообщению иракских властей, строительство железной дороги и автомагистрали будет осуществляться совместно с другими странами региона, такими как Катар, ОАЭ, Кувейт, Сирия, Оман, Иордания, Турция, Иран и Саудовская Аравия, официальные представители которых были приглашены в Багдад на презентацию проекта.

Реализовать проект возможно в течение 3-5 лет.

Иракское правительство планирует строить в коридоре ВСМ, рассчитанную для движения грузовых и пассажирских поездов со скоростью до 300 км/ч. Появятся примерно 15 новых железнодорожных станций, в том числе в таких крупных городах, как Басра, Багдад и Мосул. В рамках реализации проекта планируется создание не менее 100 тыс. рабочих мест.

Источник: jordantimes.com, 28.05.2023 (англ. яз.)

Учебный центр помогает готовить машинистов высокоскоростных поездов (Китай)

В связи с развитием высокоскоростных железных дорог Китая и других стран, спрос на машинистов высокоскоростных поездов постоянно растет.

Крупнейший в Китае учебный центр по подготовке машинистов высокоскоростных поездов, который находится в Ухане, столице провинции Хубэй, к настоящему времени обучил около 190 тыс. человек из 18 региональных железнодорожных компаний из разных регионов Китая.

Центр также предлагает обучение и для иностранных студентов. С 2015 г. в центр для краткосрочного обучения приехали специалисты из 28 стран, включая Таиланд, Лаос, Малайзию и Кению.

Центр, находящийся в ведении государственной железнодорожной компании China State Railway Group, предлагает обучение по различным специальностям, участвующим в эксплуатации и техническом обслуживании ВСМ (машинисты, механики, диспетчеры, специалисты сигнализации и электроснабжения).

В центре есть 16 кабин для моделирования вождения высокоскоростного подвижного состава, которое охватывает все типы существующих поездов.

Планировка и оснащение симулятора соответствуют кабинам существующих высокоскоростных поездов, включая виды спереди и по бокам, при этом железнодорожная платформа, здания и пейзажи с обеих сторон имитируют реальные географические места.

Обучаемые также могут испытать ощущение реальной скорости при работе с имитационной системой.

По словам преподавателя учебного центра Лю Вэйгана, консоль машиниста, включая тормозную и тяговую системы, построена в соотношении один к одному, имитируя реальную операционную платформу. Ощущения такие же, как в настоящем скоростном поезде, и устройства обновляются синхронно с происходящим.

Он отметил, что независимо от того, что происходит при имитационном

вождении, например, ошибки оборудования или изменение погоды, ситуация будет казаться обучаемому машинисту реальной. Например, преподаватель может случайным образом переключать статус внешней среды, чтобы проверить адаптивность учащихся, например, имитировать шторм, штормовой ветер или посторонний предмет.

Когда статус переключается в режим шторма, стажер должен соответствующим образом настроиться. При таком включении, кабина тренажера начинает трястись, и обучаемый должен снизить скорость. При обнаружении постороннего предмета, такого как воздушный змей, зацепившийся за воздушную контактную сеть, обучаемый должен отключить электричество и остановить поезд.

Прежде чем поступить в центр, будущий студент должен проехать на обычных поездах определенное количество километров и накопить опыт.

В центре студент должен пройти 240 часов теоретической подготовки и 270 часов практических занятий. После того, как студент заканчивает учебу, ему требуется получить лицензию, прежде чем ему разрешат управлять высокоскоростным поездом.

В марте текущего года центр посетили ректоры профессионально-технических училищ из Таиланда, став первой зарубежной группой, принятой центром после вспышки COVID-19.

К концу 2022 г. сеть высокоскоростных железных дорог Китая выросла до 42 тыс. км, что составляет более двух третей всех высокоскоростных железнодорожных линий в мире.

По данным China State Railway Group, страна разработала самые современные технологии и приобрела самый богатый опыт управления железными дорогами в мире.

Источник: chinadaily.com, 24.05.2023 (англ. яз.)

Запущено новое сообщение между гонконгским участком высокоскоростной железной дороги и провинцией Сычуань

По сообщению оператора городского рельсового транспорта Гонконга MTR, с 1 июля 2023 г. высокоскоростные поезда свяжут крупный транспортный узел Коулун-Западный в Гонконге с тремя пунктами назначения в китайской провинции Сычуань: с ее столицей Чэнду и городскими округами Лэшань и Ибинь. Ежедневно в этом сообщении будет курсировать одна пара поездов. Таким образом, число станций, обслуживаемых поездами оператора MTR, увеличится до 69.

Появление прямого сообщения с провинцией Сычуань упростит

ежедневные поездки на работу, будет способствовать росту объемов перевозок в туристических и деловых целях. На станции Чэнду-Восточный пассажиры смогут совершить пересадку на две линии метро.

Кроме того, с 1 июля 2023 г. увеличится число поездов между вокзалом Коулун-Западный и станциями Гуанчжоу-Восточный, Шэньчжэнь-Северный и Футянь. Ежедневно между Гонконгом и Гуанчжоу будут курсировать 19 поездов (сейчас их 13), а в сообщениях Гонконг – Шэньчжэнь и Гонконг – Футянь – 51 и 38 поездов (в настоящее время 49 и 30 соответственно). Общее число поездов на всей сети увеличится со 164 до 182 ежедневно.

Пассажирское движение на гонконгском участке длиной 26 км (Express Rail Link, XRL) ВСМ Гуанчжоу – Шэньчжэнь – Гонконг началось в сентябре 2018 г., он соединяет специальный административный район с национальной сетью ВСМ Китая. На гонконгском участке коридора поезда следуют со скоростью 200 км/ч, на материковом – 350 км/ч.

Источник: railpage.com.au, 18.06.2023 (англ. яз.)

Vossloh поставит рельсовые скрепления для китайской ВСМ

Немецкая компания Vossloh заключила крупный контракт, оцениваемый примерно в 50 млн евро, на поставку рельсовых скреплений для строящейся в Китае ВСМ длиной 600 км, которая свяжет новый район Сюньань (провинция Хэбэй) и городской округ Шанцю (провинция Хэнань). Поставки скреплений для линии, рассчитанной на скорость движения 350 км/ч, планируется начать в 2024 г.

Группа компаний Vossloh представлена в Китае дочерним подразделением Vossloh Fastening Systems China, которое базируется в городском уезде Куньшань (провинция Цзянсу). Численность персонала составляет 120 чел.

Источник: railmarket.com, 12.06.2023 (англ. яз.)

Строительство второй линии ВСМ Пекин-Шанхай ожидается в 2027 г.

По данным Транспортного бюро провинции Цзянсу, Национальная комиссия по развитию и реформам одобрила отчет о ТЭО линии ВСМ, соединяющей Вэйфан в провинции Шаньдун с Суцяном в провинции Цзянсу.

Протяженность линии ВСМ Вэйфан – Суцянь составляет 399 км, на ней расположены 12 станций. Это второй участок ВСМ Пекин – Шанхай, соединяющей города Восточного Китая, в соответствии с 14-м пятилетним

планом развития железных дорог Китая.

Вторая высокоскоростная железная дорога Пекин – Шанхай состоит из междугородной железной дороги Пекин – Тяньцзинь (эксплуатируется), Тяньцзинь – Вэйфан (строится), Вэйфан – Суцзянь (утвержден план строительства), Суцзянь – Хуайань (эксплуатируется), Хуайань – Янчжоу (эксплуатируется), Янчжоу – Наньтун (строится) и Высокоскоростные железные дороги Наньтун – Шанхай (в эксплуатации).

Участок Вэйфан – Суцзянь стал последним, который был утвержден, и ожидается, что он будет завершен в течение 3,5 лет. Ожидается, что строительство линий Тяньцзинь – Вэйфан и Янчжоу – Наньтун также будет завершено в 2027 г.

В отличие от первой ВСМ Пекин – Шанхай, где поезда могут развивать максимальную скорость 350 км/ч, на второй линии максимальная скорость на разных участках составит 250 и 350 км/ч.

Вторая линия в основном пройдет через провинции Шаньдун и Цзянсу в Восточном Китае и не будет проходить через провинцию Аньхой, как первая линия Пекин – Шанхай.

С момента введения в эксплуатацию высокоскоростной линии Пекин – Шанхай, она стала самой загруженной линией ВСМ с самым большим пассажиропотоком в стране. За десятилетие она перевезла 1,35 млрд пассажиров. Пик пришелся на 2019 г. с объемом 210 млн пассажиров.

Источник: chinadaily.com.cn, 01.06.2023 (англ. яз.)

Начаты испытания и отладка на первой ВСМ, проходящей через море (Китай)

20 мая т.г. приступили к отладке и тестированию системы на первой в Китае ВСМ Фучжоу – Сямынь, проходящей через море.

Соединяя столицу провинции Фучжоу и портовый город Сямынь, линия протянулась на 277,42 км вдоль нескольких портовых городов, включая Путянь, Цюаньчжоу и Чжанчжоу, а также через 3 моста через заливы Мэйчжоу, Цюаньчжоу и Аньхай.

Строительство новой железной дороги началось в сентябре 2017 г., и ожидается, что она будет готова к эксплуатации к концу сентября этого года. При максимальной эксплуатационной скорости в 350 км/ч время в пути между городами Фучжоу и Сямынем будет сокращено с 2 до 1 часа.

Источник: cgtn.com, 21.05.2023 (англ. яз.)

Правительство Таиланда должно ускорить развитие высокоскоростного сообщения с Китаем

Высокоскоростное железнодорожное сообщение между Юго-Восточной Азией и Китаем является ключом к общему процветанию юга Китая, а также Таиланда. Это также имеет важное значение для продовольственной безопасности Китая.

Правительство Китая ввело термин «общее процветание» для обозначения сокращения разрыва в доходах между процветающими городами Китая и его сельскими провинциями. Высокоскоростные сообщения даёт сельским общинам шанс процветать, получая доступ к мировому рынку.

Доля сельского хозяйства в ВВП Таиланда составляет всего 6%, но в нем занята треть рабочей силы страны. Страна не может подражать китайской модели развития, направляя сельское население на промышленные предприятия в городах, без ущерба для культуры и социальной структуры Таиланда.

Путь к развитию Таиланда требует увеличения добавленной стоимости сельского хозяйства. Сравнительные преимущества включают в себя лучшие в мире свежие продукты, а Китай является крупнейшим в мире рынком для качественных фруктов и овощей. Не хватает только возможности быстро поставлять сельхоз продукцию с высокой добавленной стоимостью.

Потребность Китая в продовольственной безопасности создают долгосрочные общие интересы с Таиландом и остальной Юго-Восточной Азией. Западные военные стратеги подняли вопрос о перспективе морской блокады импорта продовольствия из Китая в случае конфликта из-за Тайваня.

Самые плодородные сельхоз угодья в мире находятся непосредственно к югу от Китая. Строить железные дороги гораздо дешевле, чем наращивать мощь военно-морского флота. Китай не может полагаться на морские пути, потому что он не может сравниться с военно-морской мощью стран Запада.

С точки зрения Китая, высокоскоростное железнодорожное сообщение с Таиландом является наиболее экономически эффективным способом повышения продовольственной безопасности, стоимость которого оценивается в 12 млрд долл. Стоимость железнодорожной линии от Тачэна в китайской провинции Синьцзян до Карамая в Казахстане, напротив, составила 840 млрд долл. В 2022 г., Китай инвестировал в Центральную Азию 70 млрд долл.

Прямые инвестиции Китая в страны АСЕАН по состоянию на 2021 г. составили всего 14 млрд долл. Тем не менее, экспорт Китая в АСЕАН в апреле 2023 г. достиг 35 млрд долл. по сравнению с 15 млрд долл. экспорта в Центральную Азию (включая Турцию и Иран).

Оставляя в стороне геополитические мотивы односторонних инвестиций Китая в страны Нового Шелкового пути Центральной Азии, экономические

соображения здравого смысла ясно показывают, что Китай проявляет глубокий интерес к инфраструктуре Юго-Восточной Азии (рис. 2).



Рис. 2. Планы развития линий ВСМ в Китае и Юго-Восточной Азии

С завершением строительства почти 1000-км высокоскоростного железнодорожного сообщения между южнокитайским Куньмин и Вьентьяном, Лаос, дополнительные 700 км до Бангкока представляют меньшую проблему.

В настоящее время Китай экспортирует в страны АСЕАН почти столько же, сколько и в Европейский союз, однако его расходы на инфраструктуру сухопутного сообщения с Европой на порядок превышают его инвестиции в Юго-Восточную Азию. Это расхождение является результатом политических просчетов со всех сторон.

Сейчас Китай сильно зависит от импорта продовольствия из Австралии, и для доставки продуктов из Сингапура в китайские порты требуется не менее 6 дней в море между Фримантлом и Сингапуром и дополнительные недели в море – о доставке свежих продуктов не может быть и речи.

Тем не менее, ВСМ Куньмин – Бангкок могла бы доставить свежие тайские сельскохозяйственные продукты на юг Китая примерно за 17 часов. А строительство ВСМ от южного Китая до Сингапура, сократило бы время в пути с недель до дней. Малайзия также могла бы отправлять товары в Китай по железной дороге, а не морем, сокращая время в пути. В этом случае Таиланд получал бы плату за пользование своей инфраструктурой и складирование.

Благодаря высокоскоростному железнодорожному сообщению улучшится не только продовольственная безопасность, но и качество жизни жителей Китая. Общее процветание было правильным лозунгом Пекина, но труднодостижимым во внутренних районах Китая. Высококачественная тайская продукция, не содержащая вредных веществ, повысила бы уровень жизни на юго-западе Китая, а также поддержала бы процветание сельских районов Таиланда.

ВСМ Rail Baltica прошла очередную экологическую экспертизу

Еще одному участку запланированного проекта ВСМ Rail Baltica в Эстонии дан зеленый свет. Соответствие оценки воздействия на окружающую среду пятого из восьми разделов недавно было подтверждено Органом технического регулирования (ТТЯ). Это означает, что почти половина ВСМ, проходящей через Эстонию, соответствует правилам.

Проект Rail Baltica предусматривает строительство ВСМ через страны Балтии, которая соединит Эстонию, Латвию и Литву с европейской железнодорожной инфраструктурой через Польшу. Новый участок эстонской инфраструктуры, который был согласован, – это участок протяженностью 39,3 км от Хагуди до границы Раплы и Пярну.

Недавно также была проведена оценка воздействия на окружающую среду на 16-км участке от границы Рапльского и Пярнуского уездов до Тоотси. В частности, в этом районе застройщикам пришлось обратить внимание на основные зеленые зоны. По этой причине в ближайшие годы будут построены три виадука для представителей дикой природы. Управление водными ресурсами было еще одним ключевым элементом недавней оценки, поскольку строительство насыпей и канав может повлиять на близлежащий природный заповедник Таарикынну.

После завершения строительства линия Rail Baltica протяженностью 870 км стоимостью 5,8 млрд евро станет важным звеном в коридоре Северное море – Балтийское море европейской сети TEN-T. В то время как в странах Балтии национальная железнодорожная сеть имеет ширину колеи 1520, данная линия будет иметь европейскую ширину колеи. Двухпутная железная дорога позволит грузовым поездам передвигаться с максимальной скоростью 120 км/ч. Высокоскоростные пассажирские поезда будут развивать скорость 250 км/ч.

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

Влияние региональных станций Rail Baltica в Латвии: подробное рассмотрение

Для достижения желаемых целей региональной мобильности при проектировании и развитии этих станций следует учитывать несколько ключевых аспектов.

Во-первых, переход от частных транспортных средств к общественному транспорту должен быть облегчен путем обеспечения удобных и эффективных стыковок. Основная цель состоит в том, чтобы перевозить людей и обеспечивать мультимодальность, позволяя пассажирам беспрепятственно

переключаться между различными видами транспорта.

Кроме того, интеграция в существующую транспортную систему имеет важное значение для обеспечения эффективной и бесперебойной мобильности внутри региона.

Чтобы удовлетворить разнообразные потребности различных регионов и адаптироваться к изменяющимся условиям, будущие региональные станции должны обладать гибкостью и модульностью. Это включает в себя размещение электромобилей и создание инфраструктуры для зарядки, а также учет требований к парковочным местам. Модульные станции позволяют гибко распределять функции и услуги, создавая среду, которая наилучшим образом соответствует конкретным потребностям окружающей местности.

При проектировании региональных станций крайне важно думать не только о настоящем, но и о будущих поколениях. Эти станции должны быть построены с учетом адаптивности, способные удовлетворять меняющимся требованиям мобильности. Прогнозируя пассажиропотоки и потребности конкретных мест, можно соответствующим образом определить размеры станций. Концепция модульных станций способствует масштабируемости, гарантируя, что даже станции с изначально меньшим пассажиропотоком со временем смогут расти и удовлетворять возросший спрос.

Роль местных сообществ и коммун в развитии и использовании региональных станций трудно переоценить. Муниципалитеты имеют право формировать видение территории, прилегающей к станциям, принимая во внимание конкретные потребности и чаяния своих сообществ. Эффективная коммуникация и сотрудничество между заинтересованными сторонами необходимы для обеспечения того, чтобы станции стали неотъемлемой частью местной инфраструктуры, поддерживая общее развитие и благополучие региона.

Особое внимание следует уделять обеспечению доступности для всех людей, включая лиц с ограниченными возможностями. Региональные станции должны соответствовать европейским стандартам, предоставляя решения, отвечающие требованиям безопасности и доступности для людей с различными потребностями. Например, отсутствие железнодорожных переездов обеспечивает безопасность пешеходов, в то время как лифты обеспечивают легкий доступ для людей с ограниченными возможностями, родителей с колясками и велосипедистов. Цель состоит в том, чтобы сделать каждую часть станции доступной для всех, способствуя инклюзивности и равным возможностям для всех.

Дизайн региональных станций Rail Baltica должен отражать балтийские особенности и способствовать формированию общей балтийской идентичности. Каждая страна в рамках проекта Rail Baltica – Эстония, Латвия и

Литва – будет иметь свой собственный уникальный дизайн станций с общими элементами. Например, станция в Литве может иметь зеленую крышу, в то время как эстонская станция может иметь синие акценты, а латвийская станция может иметь красную цветовую гамму. Кроме того, использование натуральных материалов, таких как дерево, может отразить особенности Прибалтики и создать теплую и гостеприимную атмосферу.

Источник: railbaltica.org, 28.05.2023 (англ. яз.)

Выдано разрешение на строительство терминала Rail Baltica в Пярну (Эстония)

Правительство города Пярну выдало разрешение на строительство пассажирского терминала Rail Baltica Pärnu, которое позволит построить здание терминала, прилегающие открытые площадки, автостоянки, подъездные пути и инженерные сети.

«Мы предприняли еще один шаг, чтобы обеспечить Пярну быстрым сообщением со столицей и остальным миром. Недавно выданное разрешение на строительство позволяет нам начать строительные работы нового железнодорожного терминала в Пярну, откуда люди смогут добраться до Таллина за 40 минут и до столицы Латвии Риги всего за 1 час через несколько лет», – сказал мэр Пярну Ромек Косенкраниус.

Мэр добавил, что строительство подъездной дороги к пассажирскому терминалу уже началось в этом году, и к концу года в рамках Rail Baltica должен быть завершён детальный план нового грузового терминала Rail Baltica в Пярну в районе улицы Нииду. В настоящее время на участке T2 на улице Лао уже ведется строительство подъездной дороги к первой очереди пассажирского терминала Пярну. В ближайшем будущем также планируется провести электрические подключения.

По словам Анвара Салометса, генерального директора Rail Baltic Estonia, ответственного за развитие эстонской магистрали Rail Baltica, подготовка к строительству терминала в Пярну ведется уже давно, и выдача разрешения на строительство позволяет им объявить тендер на строительство в 2024 г. Предполагаемая стоимость строительства терминала и сопутствующей инфраструктуры может составить до 45 млн евро.

Здание аэровокзала спроектировано над железной дорогой и платформами и соединено галереями, которые обеспечивают пассажирам прекрасный обзор и комфорт в неблагоприятных погодных условиях. Здание сочетает в себе классические требования аэровокзала, такие как зоны ожидания, билетные кассы и рестораны. В терминале будет зал ожидания на

90 посадочных мест, а также кафе, информационные пункты и другие необходимые помещения для обслуживания пассажиров. Прилегающая территория терминала включает в себя остановки различных автобусов, велопарковку, стоянки такси, автостоянку на 150 автомобилей, а также места зарядки электромобилей и развязки для пешеходов и велосипедистов (рис. 3).

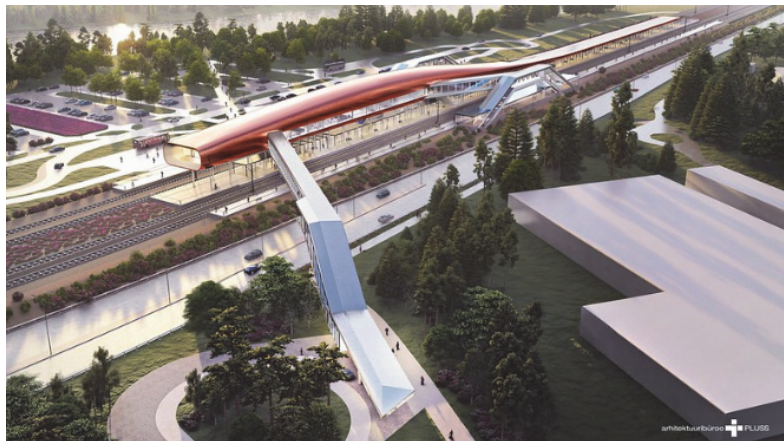


Рис. 3. Рендеринг станции Пярна

Пассажирский терминал Rail Baltica Pärnu будет расположен примерно в 4 км от центра Пярну, в районе Папинииду, между улицей Виа Балтика и рекой Пярну. Архитектурная концепция пассажирского терминала появилась в результате международного архитектурного конкурса, на который была подана 31 заявка. Дизайн-победитель, получивший название «Water Strider», был создан Индреком Оллманом, Яном Ягомьяги, Гуннаром Курусом, Танно Таммессоном и Холденом Видесом из архитектурной фирмы Pluss OÜ. Проектные работы также были выполнены компанией Pluss OÜ.

Строительство международного пассажирского терминала Rail Baltica в Пярну на 85% финансируется за счет средств Европейского союза.

Источник: railwaypro.com, 06.06.2023 (англ. яз.)