



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

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

№7/ИЮЛЬ 2023

СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЯ.....	4
Скорость требует средств. Холдинг «РЖД» готов к строительству ВСМ.....	4
Мишустин поручил к 20 июля проработать детали по созданию ВСМ Москва – Санкт-Петербург	5
ОАО «РЖД» продолжают защиту своих интересов в связи с неправомерными действиями компании «Сименс»	5
«Мосгипротранс», проектировавший ВСМ Москва - Казань, требует 2,2 млрд руб. от «дочки» ОАО «РЖД».....	7
«Сапсаны» могут начать останавливаться на станции Крюково	7
«Сапсаны» и «Ласточки» планируют пустить по высокоскоростной магистрали между Москвой и Минском	8
ЗА РУБЕЖОМ	12
ДВ представили исследование о расширении высокоскоростных железных дорог в Европе	12
Финансирование для первого частного оператора ВСМ Le Train (Франция).....	13
ADIF предложил расширить доступ независимых перевозчиков по мере роста спроса на пассажирские перевозки высокоскоростными поездами (Испания).....	14
Тендер на строительство высокоскоростного участка Тафалла – Кампанас в Наварре (Испания).....	16
Продление сети HS2 до Манчестера (Великобритания)	16
Компания HS2 первой использовала программное обеспечение OptiStruct компании Altair для автоматизации процесса проектирования путепроводов (Великобритания).....	17
Поезда вместо самолетов: высокоскоростные железные дороги – ключ к более экологичным поездкам (Великобритания).....	18
Корейский консорциум выиграл контракт на проектирование участка ВСМ Катовице – Острава в Польше.....	19
СРК получит финансирование СЕФ для высокоскоростной линии Варшава – Лодзь.....	20
China Railway возобновляет масштабную закупку поездов на фоне роста пассажиропотока (Китай).....	21
Китайский поезд разогнался до скорости 453 км/ч на трансморской ВСМ.....	22
Китай остается лидером мирового рейтинга высокоскоростных сообщений	22
Станция в Сямьне будет принимать поезда трансморской высокоскоростной линии (Китай)	23
Запущено новое сообщение между гонконгским участком высокоскоростной железной дороги и провинцией Сычуань	24
Вьетнам и Китай может соединить трансграничная ВСМ.....	25
Компания Tobu Railway Co. начала эксплуатацию новых высокоскоростных поездов серии N100 постройки Hitachi Rail (Япония)	25

Республика Корея начинает строительство второй ВСМ на участке Пхёнтхэк – Осонг.....	27
Технологии компании Thales играют ключевую роль в высокоскоростных линиях Турции	27
Rail Baltica получит из фонда Евросоюза почти 930 млн евро.....	28
Rail Baltica объявила очередной тендер на эстонский участок	29
Rail Baltica начинает второй этап тендера на электрификацию магистрали	29
Продолжаются строительные работы на рижском вокзале Rail Baltica (Латвия)	30

РОССИЯ

Скорость требует средств.

Холдинг «РЖД» готов к строительству ВСМ

Холдинг «РЖД» готов к реализации масштабного проекта по строительству ВСМ.

Развёрнуто строительство ввода высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург в столицу – на участке от Ленинградского вокзала до станции Алабушево. Но сроки реализации этого проекта могут быть сдвинуты по причине недофинансирования. Об этом заявил заместитель генерального директора ОАО «РЖД» по вопросам строительного комплекса Андрей Макаров ранее во время брифинга.

Высокоскоростной считается специализированная электрифицированная двухпутная железнодорожная линия для эксплуатации поездов со скоростями от 200 до 400 км/ч.. Планируется, что поезда будут преодолевать путь между столицами за 2 ч 30 мин. В ноябре 2022 года заместитель министра транспорта РФ Валентин Иванов оценил реализацию проекта строительства ВСМ в 1,7 трлн руб.

В своём выступлении Андрей Макаров уточнил, что сейчас ведутся активные работы на железнодорожной инфраструктуре на выходе из Москвы. Изначально для реализации этого проекта холдингу были поставлены достаточно сжатые сроки и определено чёткое финансирование. «Когда мы выходили в позапрошлом году на этот объект, нас сориентировали, что в 2025 году надо уже всё закончить. Потом на протяжении двух лет по объективным причинам нам сокращали финансирование», – рассказал он.

Тем не менее, в этом году ОАО «РЖД» выполняет большой объём работ в районе Ленинградского вокзала и далее, за МКАД. Так, в Химках почти готов новый мост через канал имени Москвы. «На данный проект пока не хватает финансирования. В 2023 году выделено порядка 12 млрд руб. вместо ранее запланированных 40 млрд руб. Без увеличения финансирования первоначальный срок окончания работ, который назывался – 2025-2026 годы, мы, безусловно, вынуждены будем сдвигать. При этом работы развёрнуты, люди и техника есть», – отметил он.

Также замглавы холдинга отметил, что новую инфраструктуру можно использовать для выноса «Сапсанов» и поездов дальнего следования на отдельные пути. Это позволит увеличить возможности по перевозке пассажиров в пригородном сообщении.

Мишустин поручил к 20 июля проработать детали по созданию ВСМ Москва – Санкт-Петербург

Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин по итогам стратегической сессии, посвящённой опережающему развитию инфраструктуры, поручил к 20 июля проработать дополнительные детали по созданию высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург и при необходимости учесть в проекте привлечение внебюджетных средств.

«К концу второй декады июля Минтранс совместно с Минэкономразвития, ОАО «РЖД», АО «Группа Синара» и ПАО «Сбербанк» должны дополнительно проработать параметры проекта создания высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург. При этом необходимо учесть возможность привлечения внебюджетных источников финансирования», – указано в перечне поручений, опубликованном на сайте правительства.

К этому же сроку Минтранс, Минфин, РЖД, правительство Москвы и правительство Московской области должны представить согласованную и актуализированную программу развития Центрального транспортного узла с учетом организации перспективных диаметральных маршрутов на период 2025-2030 годов.

Источник: tass.ru, 11.07.2023

ОАО «РЖД» продолжают защиту своих интересов в связи с неправомерными действиями компании «Сименс»

ОАО «РЖД» продолжают защиту своих интересов в связи с неправомерными действиями компании «Сименс».

Между ОАО «РЖД» и компаниями концерна «Сименс» были заключены долгосрочные договоры: о техническом обслуживании и ремонте высокоскоростных поездов «Сапсан» и поездов «Ласточка», а также договор о техническом обслуживании и ремонте системы управления сортировочной горкой на станции Лужская. В 2019 году заключен договор на поставку еще одной партии обновленных высокоскоростных поездов «Сапсан».

Компании концерна «Сименс» в мае 2022 года в одностороннем порядке отказались исполнять данные договоры, прекратив техническое обслуживание поездов и сортировочной горки и не передав ни одного состава «Сапсан». В обоснование немецкая сторона сослалась на введенные ЕС санкции.

При этом со стороны концерна «Сименс» не было предпринято никаких действий для продолжения исполнения своих контрактных обязательств, тем более, что в санкционных документах ЕС не содержалось требований об обязательном расторжении действующих договоров.

Вследствие неправомерных действий «Сименс» компания ОАО «РЖД» были вынуждены оперативно выстраивать новую систему сервисного обслуживания и ремонта подвижного состава, что потребовало дополнительной мобилизации значительных ресурсов и финансовых затрат.

В целях защиты нарушенных прав ОАО «РЖД» обратились в суд.

ОАО «РЖД» согласовали в качестве нейтрального места рассмотрения споров с компаниями концерна «Сименс» Международный арбитражный суд при Палате экономики Австрии в Вене. Однако данная юрисдикция в настоящее время не в состоянии обеспечить условия для справедливой защиты интересов ОАО «РЖД».

ОАО «РЖД» подали заявления о запрете компаниям концерна «Сименс» инициировать разбирательства в отношении ОАО «РЖД» в иностранных судах и арбитражах.

Арбитражный суд Москвы ввел такие запреты.

Решения суда основываются на исключительной компетенции арбитражных судов РФ рассматривать споры с участием российских и/или иностранных лиц в случаях, если в отношении граждан РФ и российских юридических лиц введены меры ограничительного характера.

В этих и всех последующих процессах принимали участие представители «Сименс». Это свидетельствует, как об обеспечении российской судебной системой возможности для иностранных лиц полноценно осуществлять защиту своих интересов, так и о признании «Сименс» компетенции российских судов по данным спорам.

Учитывая исключительную компетенцию российских судов, ОАО «РЖД» обратились в Арбитражный суд Москвы с исками к компаниям концерна «Сименс» о понуждении к исполнению договоров.

Эти иски также были удовлетворены. Суд признал незаконность и необоснованность расторжения договоров и принял решения, обязывающие «Сименс» исполнять их.

За неисполнение каждого из судебных решений суд установил ежедневное начисление неустойки. Ее сумма на 1 января 2024 года составит около 12.4 млрд руб.

Размер неустойки справедливо определен исходя из установленного в каждом договоре размера ответственности «Сименс» за невыполнение своих обязательств.

**«Мосгипротранс», проектировавший ВСМ Москва - Казань,
требует 2,2 млрд руб. от «дочки» ОАО «РЖД»**

Арбитражный суд Москвы 20 июля проведет предварительные слушания по иску АО «Мосгипротранс», участвовавшего, в частности, в проектировании высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Казань, с требованием взыскать около 2,2 млрд руб. с АО «Скоростные магистрали», «дочки» ОАО «РЖД», курирующей проект создания ВСМ в России, следует из определения суда.

Основания исковых требований и другие подробности спора в материалах суда пока не приводятся. Иск поступил в суд в июне.

Ранее стороны неоднократно судились по поводу исполнения договора от 18 июня 2015 года стоимостью более 22 млрд руб., по которому консорциум проектировщиков, включавший «Мосгипротранс», «Нижегородметропроект» и китайскую инженерную железнодорожную корпорацию «Эр Юань», обязался провести инженерные изыскания, разработать проекты планировки и межевания территорий и проектную документацию для строительства участка от Москвы до Казани будущей ВСМ Москва – Казань – Екатеринбург.

Так, в 2020-2021 гг. суды четырех инстанций, включая Верховный суд, отклонили иск «Скоростных магистралей», заказчика разработки проекта, о взыскании с консорциума проектировщиков около 710 млн руб. По мнению истца, ответчики выполнили не предусмотренные проектом работы, незаконно применили повышающие коэффициенты и допустили арифметические ошибки при расчете стоимости работ, в результате чего у заказчика возникла переплата, которую он требовал вернуть.

В другом деле, также прошедшем четыре инстанции, суды, наоборот взыскали с «дочки» ОАО «РЖД» в пользу «Мосгипротранса» более 114 млн руб. долга по договору.

Реализация проекта ВСМ Москва – Казань была заморожена.

Среди проектов «Мосгипротранса» – Байкало-Амурская магистраль, станции московского метро Маяковская, Новослободская и другие, Центральный детский магазин, Московские центральные диаметры, сообщает сайт организации.

Источник: Iprime.ru, 14.07.2023

«Сапсаны» могут начать останавливаться на станции Крюково

Высокоскоростные поезда «Сапсан» между Москвой и Санкт-Петербургом могут начать останавливаться на станции Крюково в Зеленограде, сообщили в пресс-службе ОАО «РЖД».

«Станция Крюково станет конечным пунктом МЦД-3 и одним из крупных транспортных хабов Московского узла. После реконструкции здесь будет открыт большой транспортно-пересадочный узел. В настоящее время холдинг «РЖД» изучает спрос и прорабатывает техническую возможность остановки некоторых высокоскоростных поездов «Сапсан» на станции Крюково для посадки и высадки пассажиров», – сказала в компании.

О результатах этой работы в ОАО «РЖД» пообещали сообщить дополнительно.

Также добавили, что в дальнейшем здесь будут делать остановку поезда высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург.

Сообщается, что четыре поезда «Сапсан» с номерами 761, 764, 785 и 786 в качестве эксперимента будут делать дополнительную остановку в Крюково. При этом на «Сапсаны», следующие в Москву, посадки не будет. По данным сообщества, эксперимент начнется с середины августа, когда предполагается запустить МЦД-3.

Источник: rzd-partner.ru, 12.07.2023

«Сапсаны» и «Ласточки» планируют пустить по высокоскоростной магистрали между Москвой и Минском

Первую в России высокоскоростную железнодорожную магистраль (ВСМ) между Москвой и Санкт-Петербургом, которая сама пока только в проекте, могут продлить до Минска. Эту идею обсуждали на очередной сессии Парламентского Собрания Союза Беларуси и России. Глава Минтранса России Виталий Савельев заявил, что в Министерстве готовы обдумать предложение. Эксперты считают, что геополитическое значение такого проекта весьма велико, но его экономическую целесообразность стоит детально проанализировать.

Собственно и министр транспорта предложил вместе осмыслить идею и посмотреть, «сколько она будет стоить и что она нам даст». А вот вопрос о строительстве ВСМ от Москвы до Санкт-Петербурга, по его словам, уже в ближайшее время обсудят в правительстве. Причем большинство членов правительства поддерживает строительство этой магистрали.

Если запустят ВСМ, путь из Москвы в Санкт-Петербург займет 2 ч 15 мин. На «Сапсане» сейчас можно добраться за 4 ч. Также на высокоскоростных поездах добраться в Минск из Москвы можно будет в 2 раза быстрее, чем сейчас на «Ласточке» (около 7 ч), но найдется ли достаточно пассажиров.

В Министерстве промышленности и торговли комментировать возможность создания отечественных локомотивов и подвижного состава не стали. В Минтрансе также эту тему пока не комментируют. Там сообщили только, что российская и белорусская стороны «подтвердили планы рассмотреть возможность строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва – Минск, продлив планируемую к строительству трассу Москва – Санкт-Петербург.

Проект ВСМ между столицами России и Беларуси, как и между Москвой и Санкт-Петербургом, обсуждают уже далеко не первый год. Строительство ВСМ Москва – Санкт-Петербург предусмотрено проектом Транспортной стратегии РФ до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. По этим планам завершить строительство нужно в 2026 году. Правда даже на маршруте Москва – Петербург загружать ВСМ пассажирами предполагается за счет переключения «Сапсанов» и «Ласточек» на высокоскоростную линию. Конкуренции с ними ВСМ не выдержит.

В Минтрансе ранее называли компанию «Синара», которая будет вместе с ОАО «РЖД» разрабатывать скоростной поезд. Также говорили о потенциальном участии китайских компаний.

В 2021 году вице-премьер Марат Хуснуллин заявлял, что строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург не отменено, а разбито на этапы. По его словам, выход из Москвы будет построен в рамках развития МЦД. Также строится и выход из Санкт-Петербурга. А вот соединять две части планируется в дальнейшем, если будут финансовые возможности. Как пояснял вице-премьер, пока ресурсы сконцентрированы на строительстве железной дороги на Восточном полигоне.

На 2022 год стоимость строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург оценивалась в 1,39 трлн рублей, говорит заведомом комплексного развития транспорта НИИ автотранспорта Татьяна Михеева. Что касается ветки Москва – Минск, то ее стоимость сейчас эксперты оценивают примерно в 2 трлн рублей без какой-то внятной перспективы окупаемости.

«Пилотный проект ВСМ в России, конечно, нужен. В пределах тысячи километров – это основной путь развития мирового железнодорожного пассажирского транспорта», – говорит научный руководитель Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаил Блинкин. С востока и запада от нашей страны таких примеров очень много. Но там есть простой расчет. Эффективность ВСМ возможна с гарантированным трафиком примерно в 15 млн пассажиров в год. А на трассе Москва – Минск вряд ли в обозримой перспективе будет такой трафик. Сейчас он составляет чуть более миллиона пассажиров в год.

Между тем ВСМ – это, прежде всего, обособленные путевые конструкции. Если «Сапаны» идут по тем же рельсам, что и обычные поезда, электрички и некоторые грузовые поезда, то для высокоскоростных поездов нужны специальные пути. Строить такую сложную инфраструктуру до Минска вряд ли имеет смысл, говорит Блинкин.

Отдельная высокоскоростная линия между Москвой и Минском, скорее всего, не окупится, соглашается доцент кафедры «Управление транспортным бизнесом и интеллектуальные системы» РУТ (МИИТ) Дмитрий Роменский. А от Петербурга до Минска пассажиропоток еще меньше. Для пассажира, путешествующего между этими двумя городами, поездка на высокоскоростном поезде будет удобнее, однако цена таких билетов будет сопоставима со стоимостью авиабилетов, по крайней мере, в первое время.

Сейчас соотношение стоимости проезда от Москвы до Санкт-Петербурга на «Сапсане» и ночном поезде составляет примерно 1,6 к 1, говорит Т. Михеева. Если использовать такую же пропорцию, то стоимость билета по направлению Москва – Минск на высокоскоростном поезде составит около 12,5 тыс. рублей. А это более, чем в 2 раза больше, чем сейчас стоит билет на самолет, поясняет эксперт.

При этом самолеты по этому направлению летают около 10 раз в сутки, скоростной поезд ходит 2 раза в сутки, а обычный поезд – 4 раза за сутки, добавляет она.

Чтобы высокоскоростное движение было рентабельным, между двумя городами в день должно совершаться около 20 рейсов. Сейчас между Москвой и Минском летает около 10 авиарейсов, и они справляются с потоком пассажиров, отмечает Роменский.

Правда, интересен опыт Китая. Там строились высокоскоростные автомагистрали, железнодорожные магистрали и порты, даже в каких-то случаях без учета экономических соображений, ради того, чтобы разогнать национальную экономику. Работает и промышленность строительных материалов, и машиностроение, замечает Блинкин. Но в Китае множество ВСМ, которые работают с большим потоком населения. Между Пекином и Шанхаем высокоскоростные поезда ездят, как метро, раз в восемь минут, приводит пример Блинкин.

Есть опыт Европы. А там, кроме тоннеля под Ла-Маншем, на который выделялась большая субсидия Еврокомиссией, все ВСМ были самокупаемыми. В России же вряд ли пассажиры станут платить в 2-3 раза больше, чем сейчас стоит обычный поезд.

Помимо вопросов экономической окупаемости, любое строительство высокоскоростной железной дороги очень сильно сближает города, давая более важный социальный эффект для общества. Пассажиры ценят сокращение

времени в пути, причем не только между основными городами, но и во всех населенных пунктах на маршруте, говорит Роменский. Эффект от высокоскоростной магистрали больше всего оценят попутные небольшие города, считает он.

Стоит попробовать вернуться к проекту ВСМ Москва – Санкт-Петербург, так как в этой части магистрали можно получить какой угодно трафик, считает Блинкин. Сейчас на этом направлении всеми видами железнодорожного транспорта, от «Сапсано» до ночных поездов, ездит примерно 18-20 млн пассажиров в год. Все условия классических ВСМ выполняются. Но сейчас не самая подходящая обстановка для столь дорогого проекта, добавляет эксперт.

Вместо продления ВСМ в Минск сейчас рентабельнее было бы развивать уже существующие железнодорожные линии. Спрямять извилистые участки, чтобы поезд шел быстрее по уже существующей линии. Однако возникает вопрос баланса с грузовым движением на железной дороге, добавляет Роменский.

Источник: rg.ru, 20.06.2023

ЗА РУБЕЖОМ

DB представили исследование о расширении высокоскоростных железных дорог в Европе

Железные дороги Германии (DB) опубликовали исследование, в котором анализируется план создания сети скоростных и высокоскоростных линий Metropolitan Network. Отмечается, что доступ к сети ВСМ получили бы жители 230 крупных городов и городских агломераций с населением более 250 тыс. чел., на которые приходится 60% населения ЕС. Это требует увеличения протяженности европейских ВСМ с 11,3 тыс. км (по состоянию на 2019 г.) до 32 тыс. км к 2050 г.

Создание Metropolitan Network позволило бы достичь экологических целей Евросоюза, сформулированных в его инициативе Green Deal («Зеленая сделка»), поскольку при путешествии в поезде выбросы углекислого газа в расчете на одного пассажира снижаются на 80% по сравнению с воздушным транспортом и на 75% по сравнению с автомобильным. Ожидаемый рост объема перевозок высокоскоростными поездами к 2050 г. по сравнению с 2015 г. составит 317%, доля железных дорог на рынке пассажирских перевозок возрастет до 19% против 11%, а доля высокоскоростных железнодорожных перевозок на расстояние 500-1000 км достигнет 27% (в 2019 г. – 13%).

Новые линии такой сети, которые будут вводиться в эксплуатацию после 2030 г., должны быть рассчитаны на движение поездов со скоростью 300 км/ч. В Германии в случае реализации уже выполняемых и планируемых проектов протяженность ВСМ достигла бы 6 тыс. км. Основными бенефициарами создания Metropolitan Network стали бы страны Восточной и Юго-Восточной Европы. Так, протяженность ВСМ в Польше увеличилась бы с 224 до 2760 км.

Предполагается, что сеть Metropolitan Network будет охватывать не только страны Евросоюза, но и страны - кандидаты в члены ЕС, а также некоторые города в соседних странах, такие как Белград, Осло, Скопье, Кишинев и Львов.

Исследование выполнено DB совместно с немецкой компанией Planung Transport Verkehr (PTV) при участии железных дорог и национальных пассажирских операторов Австрии, Бельгии, Испании, Италии, Нидерландов, Польши, Франции, Чехии и Швейцарии. Осенью 2023 г. представители железных дорог намерены обсудить с европейскими политиками меры по ускорению развития ВСМ в Евросоюзе, чтобы добиться удвоения объема высокоскоростных перевозок к 2030 г.

Финансирование для первого частного оператора VCM Le Train (Франция)

Базирующийся в Ангулеме частный оператор VCM Le Train нацелился на организацию на западе Франции региональных высокоскоростных сообщений с частичным использованием инфраструктуры высокоскоростной линии LGV Sud-Europe-Atlantique.

Le Train объявил, что четыре новые компании присоединяются к Crédit Mutuel Arkéa и Crédit Agricole Charente-Perigord в качестве инвесторов. Собранные средства позволят профинансировать информационные системы Le Train, в частности приобретение и внедрение систем инвентаризации и бронирования, а также запуск плана обучения проводников, машинистов и сотрудников отделов продаж.

Первой из четырех компаний является AQUITI Gestion – управляющая компания, специализирующаяся на предпринимательстве во французском регионе Новая Аквитания. Вторая – «Шаранта-Перигор Экспансия», местная дочерняя компания Crédit Agricole Charente-Périgord, занимающаяся частными инвестициями. Третья – NASO – фонд, созданный в 2017 г. регионом Новая Аквитания, а четвертая – Tudigo X Le Train.

По словам управляющего директора Le Train Алена Гетро, это новый шаг, который оператор предпринял в структурировании своей деятельности. «Уверенные в актуальности дорожной карты, которую мы амбициозно и решительно внедряем в течение нескольких недель – все наши усилия сосредоточены на новом предложении высокоскоростной мобильности, призванной облегчить низкоуглеродные поездки», - отмечает А. Гетро.

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. Эти поезда будут строить на предприятии Talgo в Ривабеллосе (Испания) и поставят заказчику в 2023-2025 гг. Контрактом также предполагается организация технического обслуживания 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. Владельцем поездов станет дочерняя компания Le Train, техническое обслуживание и ремонт поездов планируют выполнять в регионе Новая Аквитания.

Предлагаемые направления обслуживания будут включать 11 городов, в том числе Ренн, Нант, Анже, Тур, Ла-Рошель, Пуатье, Ангулем, Ньор, Аркашон, Бордо и Пессак-Алуэтт.

Le Train намерена, начиная с первого года работы, ежедневно запускать 50 поездов в регионе Гранд-Уэст, чтобы удовлетворить спрос более 3 млн пассажиров, отправляющихся из Аркашона – Бордо – Ангулема – Нанта.

Источник: railtech.com, 03.07.2023 (англ. яз.)

ADIF предложил расширить доступ независимых перевозчиков по мере роста спроса на пассажирские перевозки высокоскоростными поездами (Испания)

Оператор железнодорожной инфраструктуры ADIF предложил расширить доступ независимых перевозчиков к своей инфраструктуре по всей Испании, основываясь на опыте конкуренции ряда компаний в секторе высокоскоростных железнодорожных перевозок.

Выступая на Генеральной ассамблее Европейской ассоциации железнодорожной промышленности (UNIFE), генеральный директор ADIF Мария Домингес-Гонсалес, представила следующие данные: с начала процесса либерализации пассажирских перевозок дальнего следования в стране общий пассажиропоток увеличился на 50%, в то время как аналогичный показатель для ВСМ Мадрид – Валенсия удвоился по сравнению с I кварталом 2022 г.

Домингес-Гонсалес также отметила рост доли железнодорожных пассажирских перевозок между Мадридом и Барселоной по сравнению с воздушным транспортом – теперь железные дороги занимают 80% на этом направлении. Согласно данным национального ведомства по регулированию вопросов конкуренции CNMC, объём перевезенных пассажиров на линии Мадрид – Барселона за I квартал 2023 г. увеличился на 57% по сравнению с аналогичным периодом 2022 г., при этом было совершено около 2 млн поездок.

Ранее на другом отраслевом мероприятии, организованном CNMC, генеральный директор ADIF заявила о «скором начале второй фазы либерализации», которая позволит уже участвующим в данном процессе Iryo и Ouigo расширить свое присутствие на других маршрутах: «Испанский рынок больше не является монополизированным. Независимые операторы, как нынешние, так и потенциальные, проявляют большой интерес к возможности оказывать услуги и на других линиях. Во всяком случае, вполне вероятно, что конкуренция в отношении перевозок и маршрутов будет более избирательной».

Отмечается, что ADIF необходимо сформировать критерии, по которым новые операторы будут получать право пользоваться инфраструктурой. Здесь важно учитывать два фактора: доступную пропускную способность узловых станций и ширину колеи. В последнем случае у перевозчиков Iryo и Ouigo могут возникнуть проблемы, поскольку они эксплуатируют поезда с шириной

колеи 1435 мм и не могут выйти на участки с иберийской колеей (1668 мм).

Кроме того, для перевозок на неэлектрифицированных маршрутах потребуется гибридный подвижной состав (тяга с питанием от аккумуляторных батарей или водородных топливных элементов, дизельные двигатели не упоминаются). Однако ввод в эксплуатацию данных поездов будет затягиваться необходимостью проведения различных сертификационных мероприятий для допуска к инфраструктуре.

И хотя до сих пор либерализация маршрутов дальнего следования (высокоскоростные перевозки) считалась успешной с точки зрения повышения спроса и увеличения доли на рынке, плата за доступ, взимаемая с независимых операторов, все еще остается высокой.

Так, генеральный директор Ouigo Элен Валенсуэла отметила, что тарифы ADIF в данной сфере «устарели», и призвала Европейскую комиссию принять меры. Симона Горини, представлявшая интересы Iryo, согласилась с этим утверждением, опасаясь, что высокая плата за доступ повлияет на прибыльность их сервиса высокоскоростных перевозок.

Директор Renfe Viajeros Соня Араужо отметила, что плата за доступ была снижена в связи с пандемией COVID-19 и обусловленного уменьшением спроса. Она надеется, что стоимость будет снижаться и дальше.

В ADIF ответили, что реформа национального Закона о железных дорогах начала проводиться только с декабря 2022 г., и что потребуется время для пересмотра платы за доступ. Ссылаясь на данные, предоставленные CNMC, оператор инфраструктуры высказал точку зрения, согласно которой сборы «не выше, чем во Франции или Италии» и что их не следует считать чрезмерными.

Законодательные изменения предусматривают, что плата за доступ будет реструктурирована. В нее будут заложены, например, расходы на техническое обслуживание инфраструктуры, изнашивающийся от эксплуатации подвижной состав. Также планируется ввести специальные послабления для тех операторов, которые будут более «эффективно» (т.е. с минимальными издержками для ADIF) пользоваться инфраструктурой.

В свою очередь, глава ведомства CNMC Кани Фернандес отметила, что Испания значительно опередила Францию и Германию в части либерализации рынка железнодорожных пассажирских перевозок дальнего следования, и что испанские реформы делают высокоскоростные перевозки более доступными для широких слоев населения.

В CNMC также отметили обеспокоенность операторов ростом цен на электроэнергию. И Ouigo, и Iryo жалуются на игнорирование правительством страны ситуации с ростом цен на энергоносители для независимых операторов железнодорожных пассажирских перевозок в отличие от компаний из других сфер экономики. Операторам было предложено заключать контракты на

поставку электроэнергии на более длительный срок, а также более активно выражать и отстаивать свои интересы в ходе тендерного процесса на заключение вышеупомянутых контрактов.

Источник: railwaygazette.com, 19.06.2023 (англ. яз.)

Тендер на строительство высокоскоростного участка Тафалла – Кампанас в Наварре (Испания)

Испанский оператор инфраструктуры высокоскоростных линий Adif Alta Velocidad (ADIF AV) продвигается в развитии новой высокоскоростной линии Кастехон – Комарка-де-Памплона. Отмечается, что Советом директоров компании одобрен тендер на строительство участка Тафалла – Кампанас с инвестициями в размере 281,6 млн евро.

Новый участок, на строительство которого предусмотрено 30 месяцев, включает три тоннеля: Кафедральный тоннель (474 м), Арцарета (658 м) и Муругаин (506,9 м). Также на линии планируется сооружение виадука, который пересечет реку Ла-Махада шириной 546 м, строительство эстакад и подземных переходов по обе стороны от нее. В муниципалитет Гариноайне предполагается строительство путей для обгона, а также отстоя грузовых поездов.

Кроме того, проект предусматривает несколько сооружений для пересечения различных каналов и замены Камино-де-Сантьяго через эстакаду в Тьебас-Муруарте-де-Рета. Для поддержания железнодорожного движения на линии Кастехон – Альсасуа будет заменено около 3,5 км на заключительной части участка.

Ожидается, что новое железнодорожное сообщение улучшит транспортную доступность населения в Форал Наварры.

Источник: temesita.com, 29.06.2023 (англ. яз.)

Продление сети HS2 до Манчестера (Великобритания)

Компания HS2 Ltd., реализующая проект строительства ВСМ HS2, подтвердила, что в парламент был внесен второй пакет предлагаемых изменений к законопроекту о ВСМ HS2 (участок Кру – Манчестер).

Представление Дополнительного положения 2 (AP2) является важной вехой – это позволит HS2 продолжать работу на участке Кру – Манчестер в период с 2035 по 2041 годы, обеспечивая бесперебойное железнодорожное сообщение с двумя новыми выделенными станциями HS2 в аэропорту Манчестера и в районе Пикадилли.

В настоящее время строительство HS2 обеспечивает более 28,5 тыс. рабочих мест и более 3 тыс. британских предприятий, в том числе 190 на северо-западе страны уже получили заказы на поставку материалов, продуктов и услуг.

Законопроект о высокоскоростной железной дороге (Кру – Манчестер), который предусматривает полномочия по расширению и эксплуатации новой сети ВСМ до Манчестера, был внесен в парламент в январе 2022 г. Первый пакет предлагаемых изменений к законопроекту, известный как Дополнительное положение 1 (AP1), был внесен 6 месяцев спустя.

Через год после представления AP1 заинтересованным участникам предлагается ознакомиться с последним набором вносимых изменений и высказать свое мнение по сопроводительной документации посредством консультаций с общественностью.

Источник: railway-international.com, 04.07.2023 (англ. яз.)

Компания HS2 первой использовала программное обеспечение OptiStruct компании Altair для автоматизации процесса проектирования путепроводов (Великобритания)

Компания HS2, реализующая проект строительства одноименной высокоскоростной магистрали в Великобритании, первой в строительной отрасли применила программное обеспечение OptiStruct, разработанное Altair специально для аэрокосмического и автомобильного проектирования. Использование OptiStruct позволяет автоматизировать процесс проектирования в сфере промышленного и гражданского строительства, что, в свою очередь, дает возможность сократить на 10% содержание углерода в конструкциях, а также существенно уменьшить время проектирования объектов такого типа с месяца до одного часа.

Представитель руководства Altair отметил, что разработанные компанией технологии для проектирования и оптимизации процессов, активно применяются в отрасли уже на протяжении двух десятилетий. Однако ранее они не использовались для проектирования конструкций такого масштаба, как железнодорожные путепроводы.

Компания HS2 планирует использовать разработку компании Altair для проектирования путепроводов и мостов на этапах 2a и 2b программы развития сети высокоскоростных железнодорожных линий.

Источник: railwaygazette.com, 12.07.2023

Поезда вместо самолетов: высокоскоростные железные дороги – ключ к более экологичным поездкам (Великобритания)

Увеличение числа маршрутов на высокоскоростных железных дорогах (ВСМ) и предоставление возможности большему числу перевозчиков конкурировать на этих линиях окажет значительное влияние на привлечение пассажиров к более экологичным поездкам. Такое заключение сделала в новом исследовании британская компания SilverRail, которая работает в области создания цифровой инфраструктуры для железных дорог.

Но, несмотря на то, что поездка на поезде является более экологичной альтернативой, большинство пассажиров в Европе выбирают авиационный транспорт, который опережает железную дорогу по доступности, времени в пути и качеству поездки.

Однако, проанализировав наиболее популярные маршруты ВСМ в регионе, исследователи обнаружили, что те из них, которые приветствовали конкуренцию на линии, увеличивая число перевозчиков, добились значительного роста числа пассажиров. Очевидно, что сочетание сокращения времени в пути, а также снижения затрат и улучшения обслуживания клиентов в результате возросшей конкуренции оказалось идеальной формулой для европейских путешественников.

По информации, представленной на первом саммите Глобальной ассоциации делового туризма по устойчивому развитию, что, когда на маршруте Мадрид – Барселона появились услуги ВСМ, число пассажиров, выбравших железнодорожные перевозки вместо авиационных, выросло с 12% до 48%. Позже, когда новым перевозчикам было разрешено работать на линии, доля пассажиров, путешествующих по железной дороге, выросла менее чем до трех четвертей (до 73%).

Также аналогичный рост был отмечен в Италии: добавление услуг ВСМ на маршруте между Миланом и Римом увеличило долю пассажиров с 36% до 58%; с появлением конкуренции – до 80%.

В Великобритании на железнодорожном маршруте Лондон – Эдинбург доля пассажиров увеличилась с 35% до 63% в результате усиления конкуренции на линии.

Взяв среднее значение изменения доли рынка по этим трем маршрутам и применив его к другим 28 европейским маршрутам, на которых в настоящее время осуществляется высокоскоростное движение, SilverRail подсчитала, что, если бы у этих линий появилась конкуренция, в отрасли наблюдался бы средний сдвиг в выборе вида транспорта на 50%, что принесло бы железнодорожному сектору, по оценкам, 1 млрд евро в год дополнительного дохода. С экологической точки зрения выбор в пользу железнодорожного транспорта позволил бы предотвратить до 2,4 млн тонн выбросов углекислого

газа в атмосферу.

Однако опрос SilverRail, проведенный среди 10 тыс. пассажиров по всей Европе, показал: 53% опрошенных заявили, что экологическая устойчивость является важным фактором при принятии решения о выборе вида транспорта.

Как отметил коммерческий директор SilverRail Кэмерон Джонс, несмотря на огромное наследие железнодорожного транспорта в Европе, пассажиров региона привлекают авиаперелеты из-за их предполагаемой способности предлагать самые дешевые и быстрые поездки. И хотя авиационному сектору всегда найдется место в удовлетворении потребностей на дальние расстояния, его значительный углеродный след означает, что там, где это возможно найти более экологичные альтернативы для доставки путешественников из пункта А в пункт Б.

В заключение исследования отмечается, что поезда, которые в среднем на 90% меньше загрязняют атмосферный воздух углеродом, чем самолеты, являются альтернативным вариантом. Однако для конкуренции железнодорожного транспорта с авиационным необходимо находить способ перевозить пассажиров к месту назначения быстро и с минимальными затратами.

Источник: railwaygazette.com, 19.06.2023 (англ. яз.)

Корейский консорциум выиграл контракт на проектирование участка ВСМ Катовице – Острава в Польше

Польская компания Centralny Port Komunikacyjny (СРК), реализующая одноименный проект, и южнокорейский консорциум в составе компаний Korea National Railway (KNR) и Dohwa Engineering подписали контракт стоимостью 134 млн злотых (около 30,2 млн евро) на проектирование участка длиной 70 км высокоскоростной магистрали Катовице – Острава до границы с Чехией, который рассчитан на скорость движения поездов 250 км/ч.

Это один из ключевых участков железнодорожных линий, построенных в Польше компанией СРК, и является важным элементом Трансъевропейской транспортной сети (TEN-T), соединяющей Катовице, Варшаву и Краков с Брно, Прагой, Братиславой, Веной и Будапештом.

Проект обеспечит включение города Ястшембе-Здруй в национальную железнодорожную сеть и улучшит региональные сообщения от Рыбника, Жоры и Водзислав-Слёнски до Катовице. Железная дорога охватит 3,6 млн жителей этого региона Польши.

ВСМ Катовице – Острава входит в число около 2000 км новых высокоскоростных и обычных железнодорожных линий, которые будут

построены компанией СРК. В дополнение к этой линии компания уже выбрала пять вариантов для инвесторов Варшава – Лодзь, Лодзь – Вроцлав, Лентаунья – Жешув, а с мая также Серадз – Познань.

В настоящее время под руководством СРК ведется проектирование нескольких ВСМ (более 400 км новых линий), в том числе Варшава – Лодзь, Лодзь – Вроцлав и Серадз – Познань.

На 140-километровой высокоскоростной линии Варшава – Лодзь участок между Варшавой и новым аэропортовым узлом СРК проектируется компанией Biuro Projektów Metroprojekt. Продолжение линии до Лодзи поручено консорциуму Egis Poland, Egis Rail и Jaf-Geotechnika.

Проектные работы на 200-километровой линии ВСМ Лодзь – Вроцлав были разделены на четыре лота, причем участок Лодзь – Серадз передан компании Egis, а Серадз – Кепно проектируется консорциумом BBF и IDOM. Участок Кепно – Черница Вроцлавская передан консорциуму MGGP и Voessing Polska, в то время как компания Systra отвечает за окончательный участок от Черницы Вроцлавской до Вроцлава.

Источник: railjournal.com, 23.06.2023 (англ. яз.)

СРК получит финансирование СЕФ для высокоскоростной линии Варшава – Лодзь

Европейская комиссия предоставила польской компании Centralny Port Komunikacyjny (СРК) финансирование в размере 290 млн злотых (почти 64 млн евро) от СЕФ для подготовки строительства 140-километровой ВСМ Варшава – Лодзь.

Оценочная стоимость проекта составляет 350 млн злотых (79 млн евро), из которых 85% – софинансирование Европейского Союза.

Отмечается, что участок Варшава – СРК – Лодзь имеет решающее значение для всей железнодорожной системы СРК. В скором времени он обеспечит доступ не только к новому аэропорту, но и к главной пересадочной станции Польши.

Проект включает в себя разработку полной проектной документации, необходимой для начала строительства двух участков линии от Варшавы Запад до пересечения с железнодорожной линией N 11 (LK11) в районе планируемого транспортного узла СРК и от пересечения с LK11 до железнодорожной станции Лодзь-Нитярняна.

Проектные работы по строительству ВСМ Варшава – Лодзь уже идут полным ходом. Документация по участку Варшава – СРК готовилась с ноября 2022 года консорциумом Biuro Projektów Metroprojekt и Sud Architekt Polska.

Проектирование участка линии от узла СРК до Лодзи поручено консорциуму Egis Poland, Egis Rail и Jaf-Geotechnika.

Как отметил заместитель министра фондов и региональной политики Марцин Горала, полномочный представитель правительства в СРК, аэропорт СРК вместе с новой высокоскоростной линией между Варшавой и Лодзью является важной частью Трансьевропейской транспортной сети (TEN-T), стратегической транспортной инфраструктуры ЕС. Участок Варшава – Лодзь станет частью железнодорожной линии N 85. Вместе с дальнейшим участком от Лодзи до Вроцлава и Познани они образуют так называемую высокоскоростную линию «Y».

На первом этапе поезда, курсирующие по этому маршруту, смогут развивать эксплуатационную скорость до 250 км/ч, а в перспективе до 350 км/ч (проектную скорость). В результате время в пути между Варшавой и Лодзью сократится примерно до 45 мин. (сегодня этот маршрут на поезде занимает в 2 раза больше времени). Пассажиры смогут добраться до аэропорта СРК из Варшавы примерно за 15 мин., а из Лодзи – за полчаса.

Источник: railwaypro.com, 23.06.2023 (англ. яз.)

China Railway возобновляет масштабную закупку поездов на фоне роста пассажиропотока (Китай)

Китайская железная дорога (China Railway) опубликовала ряд заказов на закупки в связи с ростом спроса на поездки и увеличением пассажиропотока, поскольку экономика Китая восстанавливается после эпидемии.

Заказы включают покупку 103 высокоскоростных поездов Fuxing, 30 тыс. грузовых вагонов и 483 стандартных локомотива. Объем заказов составляет около 50 млрд юаней (7,02 млрд долл.), что является самой большой суммой с 2020 г. Предполагается, что последуют еще заказы.

Высокоскоростной поезд Fuxing обращается на скоростях до 350 км/ч. По сообщениям СМИ, данный заказ знаменует собой первую крупномасштабную закупку Китайскими железными дорогами высокоскоростных поездов с 2019 г.

Пассажиропоток на железных дорогах Китая резко возрос во время майских праздников. С 27 апреля по 4 мая по всей стране было совершено 133 млн пассажирских поездок по железным дорогам, что на 27,94 млн больше, чем во время первомайских праздников в 2019 г.

Ожидается, что в 2023 г. национальная железнодорожная система Китая введет в эксплуатацию более 3 тыс. километров новых линий, в том числе 2,5 тыс. километров линий ВСМ.

Быстрый рост железнодорожных перевозок также привел к увеличению

инвестиций. За период с января по апрель текущего года национальная железная дорога завершила инвестиции в основной капитал на сумму 167,4 млрд юаней, увеличившись на 6,29%, что является рекордным показателем за этот период.

Источник: globaltimes.cn, 07.07.2023 (англ. яз.)

Китайский поезд разогнался до скорости 453 км/ч на трансморской ВСМ

Железные дороги Китая (CR) сообщили об успешных испытаниях новых компонентов в рамках проекта разработки сверхскоростного поезда CR450. Испытания проводились на первой в стране трансморской высокоскоростной линии Фучжоу – Сямынь – Чжанчжоу. Максимальную скорость 453 км/ч зафиксировали на мосту через залив Мэйчжоу, когда два поезда двигались навстречу друг другу. При этом относительная скорость составила 891 км/ч.

В настоящее время самые быстрые китайские поезда обращаются со скоростью до 350 км/ч на нескольких ВСМ, в том числе Пекин – Шанхай, Пекин – Тяньцзинь, Пекин – Чжанцзякоу и Чэнду – Чунцин. В ближайшем будущем в стране планируется строительство нескольких новых ВСМ, рассчитанных на движение поездов с более высокой скоростью. Разработка поездов нового поколения CR450 предусмотрена в 14-м пятилетнем плане развития КНР (2021-2025 гг.).

Во время испытательных пробегов было выполнено 57 исследований при движении с разной скоростью на мостах, в тоннелях и на участках в кривых. Они подтвердили эффективность новых подсистем с точки зрения повышения безопасности, энергоэффективности, улучшения вибрационных характеристик, показателей ускорения и торможения.

В программе испытаний принимали участие специалисты разных структур, в том числе Академии железнодорожных наук Китая (CARS), корпорации CRRC и трех национальных университетов.

Источник: shanghaiist.com, 03.07.2023 (англ. яз.)

Китай остается лидером мирового рейтинга высокоскоростных сообщений

В статье приведен обзор скоростных железнодорожных сообщений (World Speed Survey), который традиционно готовится один раз в 2 года. Последний был опубликован в 2019 г., потому что в 2021 г. в условиях падения спроса на пассажирские перевозки, вызванного пандемией коронавируса COVID-19, когда многие высокоскоростные сообщения приостанавливались, а

расписания движения пересматривались чуть ли не ежедневно, подготовка очередного обзора не имела реального смысла. В 2023 г., когда основные железнодорожные компании приблизились по своим показателям высокоскоростного движения к допандемийному уровню, публикация обзора вновь обрела целесообразность.

Общественная организация Railway Performance Society (Великобритания) опубликовала результаты обзора самых быстрых высокоскоростных железнодорожных сообщений. Как и в прежние годы, рассматривались только поезда регулярного сообщения, курсирующие в будние дни (с понедельника по пятницу) между двумя станциями с маршрутной скоростью свыше 160 км/ч. Основным критерием для включения того или иного сообщения являлось лучшее время в пути между станциями в расписании движения каждой страны. По результатам проведенного анализа был сформирован рейтинг высокоскоростных поездов по лучшей средней скорости.

Как и в 2019 г., на 1-м месте – Китай – лидер мирового рейтинга высокоскоростных сообщений. Скорость движения двух вечерних поездов сообщением Пекин – Нанкин длиной 1021,9 км составляет 317,7 км/ч.

Безусловно, существуют некоторые специфические факторы, способствующие достижению уникальных показателей высокоскоростного движения в Китае. Самые быстрые китайские поезда эксплуатируются на вновь построенных специализированных линиях с проектной скоростью 350 км/ч в условиях отсутствия ограничений скорости, а расстояния между станциями достаточно большие. Немного найдется территорий на земном шаре, где может быть экономически целесообразной эксплуатация пассажирских поездов, курсирующих без промежуточных остановок на расстояния, превышающие 1000 км.

В рейтинге представлены исключительно безостановочные рейсы. Вместе с тем, важно отметить еще один китайский поезд – G77, средняя скорость которого составляет 275 км/ч на маршруте протяженностью 2100 км между Пекином и Гуанчжоу с четырьмя промежуточными остановками. Это значение превышает уровень средней скорости безостановочных сообщений, достигнутый в других странах мира.

Источники: по материалам Rail Performance Society (www.railperf.org.uk);
Railway Gazette International. – 2023. – № 3. – pp. 20-23

Станция в Сямыне будет принимать поезда трансморской высокоскоростной линии (Китай)

В городе Сямынь провинции Фуцзянь на юго-востоке Китая ведется строительство второй очереди железнодорожной станции Сямынь-Северный,

которая открылась в 2011 г. В настоящее время она принимает и отправляет около 200 пар поездов ежедневно, в том числе из Пекина и Шанхая. Новый комплекс площадью 250 тыс. м² предназначен для поездов первой в стране трансморской высокоскоростной линии Фучжоу – Сямынь – Чжанчжоу, которую планируется ввести в эксплуатацию в 2023 г.

После завершения работ на станции Сямынь-Северный будет в общей сложности 13 платформ и 27 железнодорожных путей, а ее годовой пассажиропоток прогнозируется равным 50 млн чел.

ВСМ Фучжоу – Сямынь – Чжанчжоу протяженностью 277 км с восемью станциями рассчитана на скорость движения поездов 350 км/ч, после ее открытия время в пути между конечными пунктами составит менее 1 ч.

Источник: today.line.me, 20.06.2023 (англ. яз.)

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

В Китае открылось прямое железнодорожное высокоскоростное сообщение между Чэнду, столицей провинции Сычуань на юго-западе Китая, и Гонконгом. Первый высокоскоростной поезд отправился из Чэнду 1 июля 2023 г. в 8 ч 48 мин. Время в пути до конечной станции Коулун-Западный в Гонконге составило около 10 ч. Поезд следует с десятью остановками, в том числе в популярном туристическом городе Гуйлинь в Гуанси-Чжуанском автономном районе и в Гуанчжоу, столице провинции Гуандун. В обратном направлении из Гонконга высокоскоростной поезд отправляется около 10 ч утра, прибывая на станцию Чэнду-Восточный спустя 9 ч 45 мин. Обслуживающий персонал на борту владеет английским языком и кантонским диалектом китайского.

Ежедневно между Чэнду и Гонконгом курсирует одна пара поездов. Таким образом, число станций, обслуживаемых поездами оператора городского рельсового транспорта Гонконга MTR, увеличится до 69.

Все билеты на первый рейс были распроданы заранее, в продажу они поступили 17 июня 2023 г.

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.

Пассажи́рское 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 высокоскоростных железных дорог Китая. На гонконгском участке коридора поезда следуют со скоростью 200 км/ч, на материковом – 350 км/ч.

*Источники: news.cgtn.com, 01.07.2023 (англ. яз.);
railpage.com.au, 21.06.2023 (англ. яз.)*

Вьетнам и Китай может соединить трансграничная ВСМ

Премьер-министр Вьетнама Фам Минь Чинь в ходе официального визита в Китай на встрече с председателем КНР Си Цзиньпином предложил совместно оценить перспективы строительства высокоскоростной линии колеи 1435 мм между двумя странами.

Вьетнамская сторона высоко оценила инициативы китайского бизнеса в отношении увеличения объема инвестиций во вьетнамскую экономику и обратилась с предложением активизировать усилия по расширению рынка для сельхозпродукции из Вьетнама, а также выразила заинтересованность в расширении квоты для транзита своих грузов по китайским железным дорогам в третьи страны.

В свою очередь, лидер КНР подчеркнул важность стратегического партнерства с Вьетнамом, в том числе, что касается увеличения импорта вьетнамских товаров, а также улучшения железнодорожной и автомобильной инфраструктуры в сообщении между странами.

Источник: bigasia.ru, 28.06.2023

Компания Tobu Railway Co. начала эксплуатацию новых высокоскоростных поездов серии N100 постройки Hitachi Rail (Япония)

Японская частная железнодорожная компания Tobu Railway ввела в эксплуатацию первые два 6-вагонных поезда серии N100, изготовленные компанией Hitachi Rail (рис. 1). Впервые поезд серии N100 был представлен в апреле 2023 г. Электропоезда колеи 1067 мм будут курсировать под брендом Spacia X по сети линий оператора, расположенных к северу от Токио общей протяженностью более 400 км.



Рис. 1. Высокоскоростной поезд серии N100 постройки компании Hitachi Rail

Они рассчитаны на питание от контактной сети постоянного тока напряжением 1500 В. Суммарная мощность тяговых двигателей поезда равна 8165 кВт.

Поезда курсируют между Токио и районом муниципалитета Никко / Кинугава-Онсэн. Жители Японии любят этот регион, в котором сочетаются красота природы и великолепная история, что нашло воплощение в дизайне новых поездов Spacia X. Белый цвет поездов напоминает пигмент гофун, изготовленный из измельченных раковин моллюсков, как на святилище Никко Тосёгу. Кузова вагонов изготовлены из алюминиевых профилей. В дизайне окон и интерьеров вагонов использованы традиционные японские мотивы (рис. 2). В частности, оконные рамы выполнены в стиле японского декоративно-прикладного искусства – Кумико (Kumiko) из бамбука.



Рис. 2. Внутренний интерьер высокоскоростного поезда Spacia X

Каждый поезд рассчитан на перевозку 212 пассажиров, которые могут выбрать один из шести классов обслуживания, включая люксовый и премиальный. Пассажирам предложат крафтовое пиво и кофе, рецепты которых разработаны совместно с компаниями из города Никко – одного из старейших религиозных центров Японии.

Отмечается, что при эксплуатации новых поездов Spacia X уровень вредных выбросов CO₂ будет на 40% ниже по сравнению с поездами предыдущего поколения, а также обеспечат нулевые выбросы CO₂ при использовании электроэнергии из полностью возобновляемых источников.

Источник: railway-news.com, 19.07.2023 (англ. яз.)

Республика Корея начинает строительство второй ВСМ на участке Пхэнтхэк – Осонг

В Южной Корее начато сооружение второй двухпутной высокоскоростной линии между станциями Пхэнтхэк и Осонг – в коридоре, общем для двух действующих ВСМ, Honam и Gyeongbu. Вторая пара путей позволит удвоить пропускную способность одного из наиболее интенсивно используемых участков сети – по нему курсируют поезда национального оператора Korail в сообщении с Сеулом и поезда компании Supreme Railways, для которых сеульская станция Сусео является конечной.

Новая линия длиной 46,9 км рассчитана для движения поездов со скоростью до 400 км/ч (на существующей линии максимальная скорость ограничена 300 км/ч). На тоннельные участки новой ВСМ приходится 34 км, на мостовые сооружения – 6,3 км. Ввод в эксплуатацию линии, стоимость которой оценивается в 3,2 трлн вон (2,5 млрд долл. США), намечен на 2028 г.

В мае 2023 г. компания Hyundai Rotem получила заказ на поставку 17 восьмивагонных высокоскоростных поездов EMU-320 для оператора Korail и 14 таких же поездов для Supreme Railways.

Источник: zdmira.com, 28.06.2023

Технологии компании Thales играют ключевую роль в высокоскоростных линиях Турции

Технология Thales является ключевой на участке Анкара – Еркёй, соединяющем столицу с Сивасом по недавно открытой высокоскоростной сети. Компания предоставила решения для сигнализации на 155 км участке Кириккале – Еркей с тремя устройствами блокировки, централизованным

управлением движения (СТС) и обновлениями в системах в Baskent Ray, а также Европейской системой управления движением поездов ETCS уровня 1 и системой временного ограничения скорости.

С вводом в эксплуатацию новой линии протяженность турецкой железнодорожной сети увеличится до 13896 км. В то же время участок является также частью сети ВСМ, протяженностью 2228 км.

Железнодорожный проект значительно сократил расстояние между Анкарой и Сивасом с 603 км до 405 км. Подключение станций Кырыккале, Йозгат и Сивас к высокоскоростной сети принесет пользу 1,4 млн граждан. Эта линия будет обслуживать пассажиров из таких городов, как Конья, Эскишехир и Стамбул.

С вводом в эксплуатацию новой линии, время в пути Анкара – Сивас, которое до недавнего времени составляло 7 ч на скоростном маршруте Анкара – Еркей – Сивас, сокращено до 2 ч.

Были проведены работы по адаптации будущей высокоскоростной линии Мерсин – Адана – Газиантеп, завершение строительства которой запланировано на начало 2025 г. Вдоль маршрута протяженностью 25,5 км были проложены две отдельные высокоскоростные трассы общей протяженностью 112 км. В настоящее время компания Thales тестирует систему ERTMS уровень 1 совместно с линейным менеджером TCDD. Компания Thales также отвечает за внедрение системы ERTMS уровень 2 на той же линии.

Источник: railway-international.com, 23.06.2023 (англ. яз.)

Rail Baltica получит из фонда Евросоюза почти 930 млн евро

Компания RB Rail – координатор проекта Rail Baltica объявила, что в рамках второго периода многолетней программы финансового развития (MFF) Евросоюза на 2021-2027 гг. ей выделен грант в размере 928 млн евро. Средства поступят из фонда Евросоюза Connecting Europe Facility (CEF).

Проект Rail Baltica входит в число 107 проектов развития транспортной инфраструктуры, отобранных Еврокомиссией из 353 предложенных на рассмотрение в 2022 г. Эти проекты получают из фонда CEF суммарно более 6 млрд евро. Приоритетными были признаны проекты развития трансграничных железнодорожных сообщений, входящих в состав транспортных коридоров трансъвропейской сети TEN-T. К таковым, помимо магистрали Rail Baltica, которая соединит страны Балтии с Польшей и другими европейскими государствами, относятся Бреннерский базисный тоннель, связывающий Италию и Австрию, трансграничный участок Эммерих-ам-Райн – Оберхаузен между Германией и Нидерландами и др.

Всего к настоящему времени из фонда CEF и бюджетов Балтийских государств на реализацию проекта Rail Baltica выделено 2,7 млрд евро. Стоимость проекта по состоянию на 2017 г. оценивалась в 5,8 млрд евро.

Источник: railjournal.com, 23.06.2023 (англ. яз.)

Rail Baltica объявила очередной тендер на эстонский участок

Железнодорожная компания Rail Baltic Estonia, отвечающая за реализацию проекта Rail Baltica в Эстонии, объявила тендер на строительство участка Лооне – Хагуди длиной 7,1 км, который проходит по территориям муниципальных образований Кохила и Рапла. Контракт планируется заключить в конце 2023 г., а начать строительные работы – в 2024 г.

На этом участке построят три железнодорожных моста (в том числе один длиной 224 м), один автомобильный, а также два экодуга для безопасного пересечения железнодорожной магистрали дикими животными. Кроме того, будет установлено 5 км шумозащитных экранов.

Участок Лооне – Хагуди в составе высокоскоростной линии Rail Baltica пересечет существующую железную дорогу колеи 1520 мм эстонского оператора инфраструктуры Edelaraudtee. В районе населенного пункта Рёа предстоит построить временную объездную автодорогу, необходимую для снабжения строительства нового моста, тоннеля и экодуга на линии Edelaraudtee.

В течение последних шести месяцев Rail Baltic Estonia уже объявляла тендеры на строительство участков длиной 9,4 и 4,8 км. С учетом участка Лооне – Хагуди их общая протяженность составит около 21 км. До конца 2023 г. Rail Baltic Estonia планирует проведение очередных тендерных процедур на железнодорожное строительство примерно в таких же объемах.

Источник: globalconstructionreview.com, 21.06.2023 (англ. яз.)

Rail Baltica начинает второй этап тендера на электрификацию магистрали

Начат второй этап тендера на выполнение работ по электрификации высокоскоростной магистрали Rail Baltica. Приглашение подписать предварительные заявки получили три консорциума, претендующие на заключение контракта: COBELEC Rail Baltica, в который вошли компании Cobra Instalaciones y Servicios и Elecnor Servicios y Proyectos (обе – Испания); Alstom-BMGS-GE-Torpol в составе компаний BMGS и Bombardier Transportation Baltics (обе – Латвия), Alstom Transport, GE Energy Power

Conversion France (обе – Франция) и Torpol (Польша); STC Baltic Electrification, включающий французские компании Colas Rail и TSO, компанию Siemens Mobility и ее отделение в Латвии.

Тендерные процедуры были начаты в середине 2022 г. Проект считается одним из крупнейших в области электрификации трансграничных линий в Европе. Магистраль должна полностью соответствовать требованиям безопасности и эксплуатационной совместимости. Предполагается, что значительный масштаб проекта станет существенным фактором, способствующим повышению экономического эффекта от его осуществления.

Кроме того, постройка магистралей Rail Baltica, которая может стать альтернативой автомобильному и воздушному транспорту в странах Балтии, будет иметь важное значение с точки зрения экологии. Для электроснабжения ВСМ предполагается использовать энергию, полученную из возобновляемых источников. Существенное внимание уделяется применению экологически чистых методов проектирования и строительства, а также увеличению срока службы устройств электроснабжения.

Контракт на выполнение работ по электрификации магистралей включает сооружение 10 тяговых подстанций, монтаж контактной сети, системы управления и контроля работы устройств электроснабжения. Для электрификации двухпутной линии протяженностью 894 км потребуется свыше 2400 км проводов контактной подвески, примерно 4350 т материалов, содержащих медь, и 50 тыс. опор контактной сети. Подписание контракта намечено на середину 2024 г.

Источник: railway-news.com, 04.07.2023 (англ. яз.)

Продолжаются строительные работы на рижском вокзале Rail Baltica (Латвия)

Продолжается строительство аэровокзала Rail Baltica Международного аэропорта Риги, включая укладку железобетонных конструкций для фундамента здания вокзала и железнодорожных платформ, а также обустройство подъездных путей. Этот транспортно-пересадочный узел станет первым центром взаимодействия высокоскоростного железнодорожного и воздушного транспорта в Балтийском регионе.

По словам министра транспорта Латвии Яниса Витенбергса, прямое новое сообщение внесет значительный вклад в развитие экономики Латвии.

В настоящее время завершены значительные объемы работ по строительству инфраструктуры – строительство здания железнодорожного вокзала и установка 534 свай для прилегающих платформ. Сваи имеют

особенность: должны выдерживать большие нагрузки и рассчитаны на максимально допустимую скорость поезда 120 км/ч. В результате для платформ предусмотрены сваи большего размера, чем обычно – диаметром 1180 мм и глубиной 33 м, а для фундамента здания вокзала имеют диаметр 1000 мм и глубину до 30 м. Принимая во внимание близкое расположение Рижского аэропорта и соответствующей инфраструктуры, вместо забивки свай на строительной площадке была использована технология бурения.

Строительство туннеля для перевозки багажа, который соединит железнодорожный вокзал Rail Baltica с новым терминалом Рижского аэропорта, также близится к завершению. Багаж пассажиров будет перевозиться в обоих направлениях по туннелю с помощью конвейерной системы. Это знаменует завершение первого этапа из пяти, с запланированными последовательными работами по обеспечению бесперебойной работы аэропорта на протяжении всего периода строительства. По всей строительной площадке ведется строительство сетей инженерных коммуникаций, общая протяженность которых уже превышает 40 км.

Большая часть работ сосредоточена на подземных сооружениях и коммуникационных сетях. Однако в будущем, по мере начала строительства каркаса здания вокзала, платформ и пассажирских перронов, станут видны и очертания надземных сооружений. Значительный объем работ связан со строительством будущей автостоянки и реконструкцией подъездных путей к аэропорту. На следующем этапе от будущей станции будет вестись строительство железнодорожных платформ как в направлении пригорода Иманта – до авиационных ангаров, так и в направлении пригорода Яунмарупе. В рамках проекта будет построена ВСМ протяженностью 4,5 км, включающая платформу, набережную и железнодорожной станции на нескольких уровнях, обеспечивая многофункциональную инфраструктуру, отвечающую требованиям комфорта пассажиров.

Пассажирский терминал Rail Baltica в аэропорту Риги станет первым узлом высокоскоростного железнодорожного и воздушного сообщения в странах Балтии. Будет создан современный многофункциональный комплекс обслуживания пассажиров, интегрированный с инфраструктурой аэропорта, предлагающий пассажирам новые возможности мобильности и повышенное удобство.

После завершения строительства нового терминала пешеходный мост и площадь соединят железнодорожный вокзал Rail Baltica и аэропорт Риги. Пассажиры аэропорта получают доступ не только к международному высокоскоростному поезду, который будет курсировать 4 раза в день, но и к регулярно курсирующим региональным пригородным поездам. Строительство Rail Baltica в Латвии предполагает поэтапный подход, постепенное начало

эксплуатации железнодорожной линии. Завершение проекта запланировано на 2030 год.

Источник: railwaypro.com, 05.07.2023 (англ. яз.)