



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

РАЗВИТИЕ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО
ДВИЖЕНИЯ В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ

№8/АВГУСТ 2024

СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЯ.....	4
Градостроительный совет Санкт-Петербурга одобрил облик терминала ВСМ	4
Инвестпроект по созданию ВСМ Москва – Санкт-Петербург будет профинансирован за счёт средств Фонда национального благосостояния.....	4
Кабмин выделит средства на выкуп земель для постройки ВСМ Москва – Санкт-Петербург.....	5
Почему строительство ВСМ в России идет без участия Китая	6
Эксперты посчитали прибыль от скоростных магистралей	10
Проектирование ВСМ Москва – Санкт-Петербург должно завершиться в 2025 году	11
Более 25 км ВСМ Москва – Санкт-Петербург пройдут по территории столицы.....	12
Российский производитель подумает о применении алюминиевых панелей из РФ в поезде для ВСМ.....	13
ЗА РУБЕЖОМ	15
Создавать высокоскоростное сообщение в Ирландии экономически не целесообразно	15
Эксперты по транспорту призывают правительство Великобритании активизировать планы по строительству высокоскоростных железных дорог	16
Впервые в Великобритании применен консольный процесс при строительстве виадука ВСМ HS2	17
Масштабный подъем пролетного строения моста Астон-Чёрч на высокоскоростной магистрали HS2 (Великобритания)	18
HS1 получила сертификат ISO 55001 для высокоскоростной линии (Великобритания)	20
В Бельгии начат ремонт ВСМ от Брюсселя до французской границы	20
В Италии проходят испытания автономный высокоскоростного инспекционного поезда для линий ВСМ.....	21
В Испании отмечают прогресс строительства ВСМ Мурсия – Лорка – Альмерия.....	22
Adif инвестирует 64 млн евро в обслуживание высокоскоростной линии Мадрид – Леванте (Испания).....	22
В 2023 г. объем перевозок на испанских ВСМ вырос на 37%.....	23
Renfe планирует снова оштрафовать Talgo за поезда Avri! теперь из-за технических проблем (Испания)	24
Частный оператор Kevin Speed может получить поддержку EIB (Франция)	24
Польша: объявлен тендер на строительство крупнейшего тоннеля для ВСМ.....	25
Назначен консультант для нового проекта ВСМ в Марокко.....	26
Высокоскоростные поезда N700S с возможностью досмотра заменят высокоскоростной инспекционный поезд Dr Yellow (Япония)	27
Китай продолжает разработки и испытания технологии maglev	28
«Высокоскоростная железнодорожная» дипломатия Китая во Вьетнаме.....	29
CRRC представила новую тележку встроенного типа для высокоскоростных поездов.....	31

Станции «призраки» вызывают вопросы о быстром расширении высокоскоростной сети в Китае	32
Rail Baltica изучает модель государственно-частного партнерства после успешного финансирования CEF	33
Rail Baltica: в Латвии не хватает средств	34
ЕК не выделила деньги на ряд запросов по Rail Baltica: Латвии придется платить самой ..	35

РОССИЯ

Градостроительный совет Санкт-Петербурга одобрил облик терминала ВСМ

Градостроительный совет при правительстве Санкт-Петербурга принципиально одобрил архитектурно-градостроительный облик терминала ВСМ Москва – Санкт-Петербург, проект будет дорабатываться в рабочем порядке, следует из итогового протокола заседания совета.

«Принципиально одобрить представленный архитектурно-градостроительный облик терминала высокоскоростной железнодорожной магистрали в Санкт-Петербурге с доработкой по замечаниям и предложениям градостроительного совета в рабочем порядке», – говорится в протоколе заседания градостроительного совета, опубликованном на сайте городского комитета по градостроительству и архитектуре.

Согласно протоколу, замечания и предложения касались, в частности, количества мест высадки пассажиров, числа эскалаторов, а также возможности расширения проектируемой парковочной зоны и минимизации изменений в фасадной части исторических складов Кокоревых.

Как говорил главный архитектор ООО «Первый проектный институт» (проектировщика терминала) Константин Трофимов, в структуру комплекса войдут исторические здания складов Кокоревых. Привокзальную площадь обустроят на территории бывшей конфетной фабрики «Блигкен и Робинсон». Поскольку терминал будет обслуживать и пассажиров поездов дальнего следования, его предполагается связать с Дальним (восточным) и Пригородным (западным) дворами Московского вокзала, а также с двусветным залом Московского вокзала. Подъезды к терминалу планируется организовать с трех сторон.

Источник: realty.ria.ru, 14.08.2024

Инвестпроект по созданию ВСМ Москва – Санкт-Петербург будет профинансирован за счёт средств Фонда национального благосостояния

Распоряжение от 10 июля 2024 года №1799-р

Инвестиционный проект строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург включён в перечень самокупаемых проектов, которые на возвратной основе получают финансирование из Фонда национального благосостояния (ФНБ). Распоряжение об этом подписал Председатель Правительства М.Мишустин.

Из ФНБ можно будет привлечь 300 млрд рублей по ставке не более 1% годовых. Реализация инвестиционного проекта предусматривает строительство железнодорожной линии протяжённостью почти 680 км и запуск движения по ней со скоростью от 200 до 400 км/ч. Таким образом, время в пути между Москвой и Санкт-Петербургом сократится до 2 ч 15 мин. Общая стоимость проекта, включая создание инфраструктуры и закупку подвижного состава, оценивается в 2,1 трлн рублей.

Предполагается, что в 2030 г. по этому направлению будет перевезено 22,98 млн пассажиров, в 2040 г. – 28,02 млн пассажиров, в 2050 г. – 32,6 млн, а в 2060 г. – 36,42 млн пассажиров.

Комментируя принятое решение на совещании с вице-премьерами 29 июля, М.Мишустин сообщил, что в начале месяца было подписано концессионное соглашение о реализации этого проекта.

По словам председателя правительства, государственная поддержка возведения первой высокоскоростной магистрали позволит ускорить строительство, а также будет способствовать динамичному развитию промышленных, машиностроительных, перерабатывающих и других предприятий. Кроме того, вырастет грузопоток, увеличатся заказы, появятся новые рабочие места, а территории вдоль ВСМ будут благоустроены, что повысит качество жизни людей.

Перечень проектов, для реализации которых используются средства ФНБ, был утверждён по поручению президента. С учётом принятого распоряжения в перечне значатся 26 проектов.

Источник: government.ru, 29.07.2024

Кабмин выделит средства на выкуп земель для постройки ВСМ Москва – Санкт-Петербург

Правительство РФ выделит в текущем году Росжелдору 3 млрд рублей из резервного фонда для предоставления ООО «ВСМ Две Столицы» средств на выкуп земли для ВСМ между Москвой и Санкт-Петербургом, следует из распоряжения кабмина на сайте правовой информации.

«Выделить в 2024 г. Росжелдору для предоставления обществу с ограниченной ответственностью «ВСМ Две Столицы» бюджетные ассигнования в размере 3000000 тыс. рублей из резервного фонда правительства Российской Федерации на финансовое обеспечение и (или) компенсацию расходов, связанных с приобретением и оформлением прав Российской Федерации на земельные участки, в том числе с изъятием для нужд

Российской Федерации земельных участков и (или) расположенных на них объектов недвижимого имущества», – говорится в документе.

В распоряжении отмечается, что земли расположены от станции Крюково (Алабушево) до станции Санкт-Петербург-Главный. Земельная площадь составляет не менее 700 гектаров. Контроль за целевым и эффективным использованием средств будет осуществлять Росжелдор. Доклад необходимо предоставить правительству до 1 февраля 2025 г.

Кроме того, согласно поручениям президента, в 2024-2028 гг. необходимо будет предоставить капитальный грант за счет федерального бюджета на выкуп земельных участков для строительства данной ВСМ в размере 28,5 млрд рублей.

Источник: Iprime.ru, 16.08.2024

Почему строительство ВСМ в России идет без участия Китая

Ранее КНР готова была выделить на финансирование создания ВСМ в России более 350 млрд рублей.

В марте 2024 г. в России началось строительство первой железнодорожной ВСМ Москва – Санкт-Петербург. Маршрут протяженностью 679 км пройдет по территории шести регионов. Президент России Владимир Путин подчеркивал, что в ходе строительства должны применяться «прежде всего отечественные разработки и оборудование».

Вопрос строительства ВСМ в России был поставлен ещё в советское время. Указ о создании ВСМ Санкт-Петербург – Москва подписывал в 1991 г. еще президент РСФСР Борис Ельцин. Но к концу 1990-х стало очевидно, что иностранные инвестиции в проект привлечь не удастся, а созданное для проекта РАО «Высокоскоростные магистрали» обанкротилось.

Следующее намерение проложить первый высокоскоростной маршрут появилось на стыке 2000-х и 2010-х гг. Тогда речь шла о строительстве ВСМ Москва – Казань с последующим продлением до Екатеринбурга. План стал ещё амбициознее, когда в 2014 г. Россия и Китай подписали меморандум о сотрудничестве. Маршрут Москва – Казань (время в пути – 3,5 ч) должен был стать частью проекта Евразийского высокоскоростного транспортного коридора Москва – Пекин.

В 2015 г. Китай готов был выделить на строительство ВСМ Москва – Казань 104 млрд руб. в качестве вклада в капитал проектной компании и обеспечить кредитование на сумму более чем 250 млрд руб. Но проект так и остался лишь на бумаге: вице-премьер Марат Хуснуллин объяснял это

высокими финансовыми затратами и низким потенциальным пассажиропотоком. Реализованной альтернативой стала автотрасса М-12 «Восток».

Как в Китае шло развитие ВСМ

Китай является мировым лидером в сфере ВСМ: протяженность сетей ВСМ в стране к концу 2023 г. составляет 45 тыс. км (2/3 от общего числа сетей ВСМ в мире). При этом страна начала развивать их только в 2000-х гг.: первая ветка была построена в 2003 г., она соединила курорт Циньхуандао в провинции Хэбэй и город Шэньян на северо-востоке страны. Проект оценивался в 1,9 млрд долл. США.

Пик развития ВСМ в Китае пришелся на период мирового экономического кризиса 2008-2009 гг. За счет инвестиций в ВСМ создавались новые рабочие места, а экономика получала дополнительный импульс роста. К летним Олимпийским играм 2008 г. была открыта ВСМ Пекин – Тяньцзинь. К 2009 г. инвестиции в ВСМ в КНР достигли 88 млрд долл США. Была определена проектная формула «4+4» – четыре меридиональные высокоскоростные линии с севера на юг и четыре широтные с востока на запад.

Первоначально на китайских ВСМ использовались иностранные технологии. Существовавшее тогда министерство железных дорог Китая обратилось к опыту японского «железнодорожного чуда» Синкансэн. Но исторический бэкграунд между странами вызвал в КНР неприятие сотрудничества. В итоге к развитию сетей в КНР были привлечены французские и канадские технологии Alstom и Bombardier. Это способствовало развитию собственных технологических разработок.

Знаковым для Китая стал запуск в 2011-2012 гг. магистралей Пекин – Шанхай (1300 км, 4 ч езды) и Пекин – Гуанчжоу (более 2000 км, 8 ч). В 2018 г. последний маршрут был продлен до Гонконга.

Масштабный запуск китайских ВСМ не мог обойтись без происшествий. В 2011 г. два высокоскоростных поезда столкнулись на эстакаде в Вэньчжоу, погибли 40 человек, 192 получили ранения. После аварии власти КНР временно заморозили строительство новых дорог и ужесточили требования к строительству.

Новый бум строительства ВСМ в Китае начался в 2014 г. – при председателе Си Цзиньпине. ВСМ появились не только на развитом Восточном побережье, но и в слаборазвитых районах страны. Например, дорога длиной 1776 км соединила столицу провинции Ганьсу Ланьчжоу со столицей Синьцзян-Уйгурского автономного района Урумчи.

В 2010-х гг. власти Китая задумались и о выходе на зарубежные рынки ВСМ. В июле 2014 г. в Турции была открыта ВСМ между Анкарой и Стамбулом, построенная при участии China Railway Construction Corporation

(CRCC). В декабре 2021 г. была открыта дорога между китайским Куньмином и столицей Лаоса Вьентьяном (проект относят к инициативе «Пояса и пути»). Китаю принадлежит 70% совместного предприятия, и в Пекине надеются, что линия будет продлена до Сингапура через Таиланд и Малайзию.

В октябре 2023 г. при участии КНР была запущена первая ВСМ в Индонезии между Джакартой и Бандунгом. Проект реализовывала компания PT Kereta Cepat Indonesia-China – совместное предприятие индонезийского консорциума четырех госкомпаний и China Railway International Co.

В 2020 г., в разгар пандемии коронавируса, China Railway Group заявила о цели по увеличению протяженности сетей ВСМ в Китае до 70 тыс. км к 2035 г. Планируется, что в доступе ВСМ будет иметь все города Китая с населением более чем 500 тыс. человек.

Главным аргументом против использования китайского опыта является убыточность большинства линий ВСМ в КНР. В условиях государственного регулирования экономики стратегической целью создания ВСМ помимо экономических эффектов от их строительства и возведения сопутствующей инфраструктуры было повышение транспортных связей между регионами. В Китае принято говорить, что больше ВСМ для единства страны сделали лишь иероглифы (т. е. письменность).

В России для решения задач по запуску ВСМ целесообразно использовать китайский опыт как минимум в части стандартизации, считает гендиректор Института проблем естественных монополий Юрий Саакян. «Разработка собственных стандартов с нуля – длительный процесс, не сопоставимый со сроками, в которые необходимо запустить проект», – отмечает он. В Китае стандарты разрабатывались параллельно с разработкой и эксплуатацией техники и инфраструктуры, а это рискованный путь, поясняет эксперт. Он добавляет, что Китай успел опробовать различные технологии и остановился на оптимальных и этот опыт «несомненно применим и востребован в российских реалиях».

Россия пробует без китайцев

Проект первой ВСМ в России реализуется в рамках заключенного концессионного соглашения между Росжелдором и ООО «ВСМ Две столицы». Концессионер принял обязательства по реализации проекта, в том числе по строительству инфраструктуры. Единственным акционером «ВСМ Две столицы» является АО «УК ВСМ Две столицы», учредителями которого выступили правительство Москвы и ЗАО «Лидер».

Как рассказали в ОАО «РЖД», сейчас продолжается проектирование ВСМ. Для реализации проекта предполагается привлечение лучших отечественных строительных и инженерных ресурсов. В компании уточнили, что в рамках проекта будет построена «инфраструктура нового поколения»,

в том числе контактная сеть с применением новых материалов и сплавов, рассчитанная на скорость движения до 400 км/ч. При этом разработка российского электропоезда, способного развивать такую скорость, ведется инжиниринговым центром железнодорожного транспорта, а также научными и инженерными учреждениями. О каком-либо участии китайской стороны в проекте речи не идет, отметили в ОАО «РЖД».

А заместитель мэра Москвы Максим Ликсутов в июне этого года в интервью китайскому агентству «Синьхуа» заявлял, что Россия изучила опыт Китая в сфере ВСМ, в частности, пример китайских поездов «Фусин».

Президент НИЦ «Перевозки и инфраструктура» Павел Иванкин отмечает, что создание ВСМ может идти тремя путями: суверенным, когда все технологии разрабатываются внутри страны; импортным, когда технологии поставляются из-за рубежа; за счет совместной реализации, когда используются передовые технологии партнеров.

Российское правительство пытается решить задачу запуска ВСМ первым способом, отмечает Иванкин. По его словам, до 2022 г. Россия рассматривала привлечение европейских партнеров, а к китайским технологиям российские специалисты относятся «очень осторожно» из-за сомнений в их надежности. Кроме того, речь идет о престиже страны, добавляет Иванкин. «Входить в клуб стран ВСМ нужно со своими технологиями, за это и бьется правительство», объясняет эксперт.

Китайский интерес

В проекте ВСМ Москва – Санкт-Петербург для Китая наибольший интерес могло бы представлять сотрудничество по разработке высокоскоростного поезда, считает гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. По его мнению, потенциально возможны и поставки оборудования (автоматика, телемеханика) из КНР.

Директор корпоративных рейтингов НРА Алла Юрова допускает, что при реализации проекта у китайских компаний могут быть закуплены ряд технологий и материалов, а также получена консультационная поддержка.

По мнению Ю.Саакяна, китайскому бизнесу интересен выход на новый перспективный рынок, учитывая, что сеть ВСМ в Китае «близка к пределам развития». «Выход на российский рынок китайскому бизнесу интересен именно сейчас, когда ставятся амбициозные задачи в сжатые сроки и на это есть необходимый объем инвестиций», – считает аналитик.

Источник: vedomosti.ru, 29.07.2024

Эксперты посчитали прибыль от скоростных магистралей

Как известно, строящаяся линия Москва – Санкт-Петербург является первым этапом развития сети ВСМ. На следующих этапах будут созданы линии из Москвы в Екатеринбург, Адлер, Минск и Рязань.

Недавно было опубликовано исследование аудиторско-консалтинговой фирмы Kert, посвященное опыту строительства ВСМ в мире. По мнению экспертов компании, развитие ВСМ в России станет фактором ускорения развития регионов, увеличения занятости в них, роста туристического потока.

В целом ВСМ также обеспечит рост связанности регионов с населением около 100 млн человек. Лидером по внедрению подобных магистралей в мире является Китай, с 2008 по 2022 гг. здесь было построено 40 тыс. км ВСМ. Кроме Китая, также в число лидеров по развитию ВСМ входят Испания (3,9 тыс. км на 2022 г.), Япония (3 тыс. км), Франция (2,7 тыс. км), Германия (1,6 тыс. км) и Италия (1,0 тыс. км). После реализации намеченных проектов в России будет 4,7 тыс. км ВСМ.

Эксперты отмечают, что «несмотря на высокие затраты на создание ВСМ (около 20 млн долл. США за 1 км пути в Китае, 20-30 млн долл. США за 1 км пути в странах ЕС, а в отдельных проектах – 50-100 млн долл. США за 1 км пути), страны продолжают реализацию этих проектов. У ВСМ Москва – Санкт-Петербург есть общие параметры с подобными проектами в Европе и Китае – соотношение «затраты – выгоды». Для линии Москва – Санкт-Петербург на 1 рубль инвестиций в проект ожидают 2-4,5 рубля прибыли.

Совокупный эффект за период строительства и первые 20 лет эксплуатации от реализации, согласно оценкам Центра экономики инфраструктуры, составит 7 трлн рублей (в ценах 2022 г.). Кроме того, строительство ВСМ приведет также к росту перевозки грузов за счет высвобождения существующей железнодорожной линии в размере 30 млн тонн к 2030 г.

По мнению экспертов, проект позволит реализовать потенциал небольших городов, расположенных на линии Москва – Санкт-Петербург. Например, до Великого Новгорода туристы вынуждены ехать с пересадкой на ближайших станциях (Угловка или Чудово), а время в пути составляет от 5 до 9 ч. После запуска проекта время в пути составит из Москвы – 1 ч 41 мин., из Санкт-Петербурга – 29 мин.

Уже сейчас аналитики, исходя из средней стоимости проезда за 1 км маршрута, определили возможный ориентир стоимости билетов для линии ВСМ. В настоящее время стоимость проезда за 1 км пути в поездах «Сапсан» сравнима со средней стоимостью проезда по рассмотренным маршрутам в Китае и составляет 7 рублей за километр. Этот уровень можно рассматривать

как нижнюю границу стоимости билетов на будущую линию. Однако поскольку инфраструктура ВСМ Москва – Санкт-Петербург будет новой и стоимость ее создания ближе к стоимости строительства ВСМ в Испании и Франции (около 30 млн евро за 1 км), а цены на билеты в Китае ниже, чем в Европе, можно сделать допущение, что стоимость проезда по новой линии будет выше, полагают аналитики. Вероятный диапазон стоимости билетов по маршруту ВСМ Москва – Санкт-Петербург – от текущих 5-8 тыс. рублей, что в ценах 2028 г. потенциально составит от 5,8 до 9,3 тыс. рублей для глубины бронирования «30 дней».

Источник: rg.ru, 23.07.2024

Проектирование ВСМ Москва – Санкт-Петербург должно завершиться в 2025 году

На площадке исторического мультимедийного парка «Россия – моя история» состоялась презентация будущего масштабного проекта по строительству высокоскоростной магистрали Санкт-Петербург – Москва.

Генеральный директор компании-концессионера «ВСМ Две столицы» Олег Тони сообщил, что будущая железная дорога спроектирована так, чтобы не перекрыть и не затронуть историческую застройку Санкт-Петербурга и не нарушить сложившуюся городскую среду.

Губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов заявил, что ВСМ даст новые возможности для бизнеса и туризма. Как минимум на 25% вырастет туристический поток из Москвы в Северную столицу. Кроме того, в выигрыше окажутся и те регионы, через которые пройдет магистраль.

Уже известно, где будет расположено депо для 43 высокоскоростных поездов, которые будут обслуживать магистраль. Его возведут на территории квартала исторических складов Кокоревых.

Привокзальная площадь и улично-дорожная сеть будут обустроены на территории бывшей конфетной фабрики «Блигкен и Робинсон». Проект предполагает реконструкцию станции Санкт-Петербург-Главный и строительство технической станции Обухово-2.

ООО «ВСМ Две столицы» планирует до конца августа заключить с ОАО «РЖД» контракт на проектирование и строительство концессионного участка железнодорожной ВСМ Москва – Санкт-Петербург, сообщил Олег Тони на презентации проекта, представленной в Санкт-Петербурге.

Проектирование ВСМ железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург завершится в 2025 г.: речь идет об окончании проектирования

инфраструктуры на участках ВСМ-1 «Крюково – Тверь», «Тверь – Обухово 2» и «Обухово 2 – Санкт-Петербург-Главный».

«В настоящее время в рамках всего проекта (ВСМ-1) выполнен комплекс инженерных изысканий на 71%, документация по планировке территории – 91%, ну и общая документация разработана практически на 40%», – добавил О.Тони.

Ожидается, что концессионер будет строить участок от Санкт-Петербурга до подмосковного Зеленограда (станция Крюково), а выходы из Москвы будут построены в рамках инвестпрограммы ОАО «РЖД».

«До конца текущего месяца мы планируем заключить (...) также договоры с производителями высокоскоростного подвижного состава и лизинговой компанией на покупку высокоскоростного поезда и договоров лизинга», – добавил он.

Проект предусматривает строительство железнодорожной линии протяженностью почти 680 км и запуск движения по ней со скоростью от 200 до 400 км/ч. Таким образом, время в пути между столицами сократится до 2 ч 15 мин. Общая стоимость проекта, включая создание инфраструктуры и закупку подвижного состава, оценивается в 2,1 трлн руб.

Предполагается, что в 2030 г. по этому направлению будет перевезено 22,98 млн пассажиров, в 2040 г. – 28,02 млн, в 2050 г. – 32,65 млн, а в 2060 г. – 36,42 млн. чел.

Источники: interfax.ru., 21.08.2024; ntv.ru, 21.08.2024

Более 25 км ВСМ Москва – Санкт-Петербург пройдут по территории столицы

Длина ВСМ Москва – Санкт-Петербург в черте столицы превысит 25 км, остановочными пунктами станут 4 городских вокзала, сообщает пресс-служба градостроительного комплекса Москвы.

«Длина ВСМ-1 в черте столицы составит 25,2 км. В границах города появятся 4 остановочных пункта, с которых станет комфортнее и быстрее осуществлять пересадку на некоторые станции метро и МЦД на Ленинградском вокзале, московских вокзалах Рижская, Петровско-Разумовская и Зеленоград-Крюково. В настоящий момент специалисты Москомархитектуры с участием Института Генплана Москвы занимаются вопросами интеграции ВСМ в транспортную инфраструктуру столицы, разработкой градостроительной документации», – приводятся в сообщении слова заместителя мэра Владимира Ефимова.

Напомним, что первым остановочным пунктом ВСМ-1 в Москве по дороге из Санкт-Петербурга станет новый вокзал Крюково в Зеленограде, который также будет конечной станцией для МЦД-3 на севере.

Председатель Москомархитектуры Юлиана Княжевская назвала станцию Крюково автобусным хабом и заявила, что территория вокруг вокзала спроектирована так, чтобы путь от автобуса до нее занимал 1-2 мин. На городском вокзале Петровско-Разумовская пассажиры смогут пересесть на МЦД-1, МЦД-3, Серпуховско-Тимирязевскую и Люблинско-Дмитровскую линии метро, на станции Рижская – на МЦД-2, МЦД-3, МЦД-4, Калужско-Рижскую и Большую кольцевую линии. На Ленинградском вокзале можно будет сделать пересадку на МЦД-2, МЦД-4, Сокольническую и Кольцевую линии метрополитена.

Ранее мэр столицы Сергей Собянин сообщил, что на строительство ВСМ-1 выделят 34,1 млрд рублей.

Источник: metainfo.ru, 12.08.2024

Российский производитель подумает о применении алюминиевых панелей из РФ в поезде для ВСМ

«Синара – транспортные машины» (СТМ) подумает об использовании алюминиевых панелей отечественного производства в кузове российского высокоскоростного поезда; поставщик пока не определен.

«Русал» ранее сообщал, что создал новый сплав системы алюминий-кремний-магний. Такие сплавы благодаря прочности, усталостной долговечности и технологичности при прессовании широко распространены в вагоностроении, используются, в том числе в большинстве моделей высокоскоростных поездов. Сплав 1343, разработанный «Русалом», благодаря оптимизированному химическому составу имеет улучшенные характеристики по сравнению с аналогами: усталостная долговечность выше на 12-15%, чем у мировых аналогов, а прочность – на 5%.

Важнейшее преимущество алюминия в том, что его использование в конструкции снижает массу вагонов, что позволяет для некоторых видов грузов увеличивать коммерческую загрузку одного вагона или увеличивать длину грузового состава без дополнительной тяги.

Отмечается, что алюминиевый корпус вагонов не нуждается в антикоррозийной обработке в отличие от стального корпуса, поэтому период эксплуатации алюминиевого значительно дольше. Кроме того, после истечения срока службы он подлежит стопроцентной переработке и повторному

использованию в производстве.

«Синара» будет строить российский поезд для ВСМ в кооперации с «Трансмашхолдингом». Первые элементы российских высокоскоростных поездов начнут создавать уже в 2024 г., сказал вице-президент «Синары» Александр Мишарин.

Начало сборки первого образца поезда для ВСМ запланировано на 2026 г. В 2027 г. поезд должен быть готов, в 2028 г. – запланировано получение сертификата соответствия. Всего до 2030 г. «Синара» поставит для ВСМ Москва – Санкт-Петербург 43 таких поезда, в том числе два первых для ОАО «РЖД».

Источники: Iprime.ru, 26.07.2024; techzd.ru, 26.07.2024

ЗА РУБЕЖОМ

Создавать высокоскоростное сообщение в Ирландии экономически не целесообразно

Согласно всестороннему обзору железнодорожной инфраструктуры острова Ирландия, создавать высокоскоростную железную дорогу между крупнейшими городами острова не рекомендуется.

В обзоре «All-Island Strategic Rail Review» за 2024 г. говорится, что преимущества новой, выделенной сети ВСМ со скоростью движения 300 км/ч будут «значительно перевешены» затратами на её создание. «Экономическая отдача от повышения скорости свыше 200 км/ч снижается», учитывая расстояние между основными населенными пунктами острова.

Результаты из обзора также показали, что строительство такой сети может генерировать больше углерода, чем будет компенсировано за счет привлечения дополнительного количества пассажиров на железную дорогу.

В обзоре было представлено несколько альтернативных решений по увеличению пропускной способности ирландской железнодорожной сети, включая модернизацию основной междугородной сети и повышение скорости до 200 км/ч. Этого можно достичь путем модернизации существующих линий, сигнализации и подвижного состава, а также путем отделения междугородних и региональных сервисов от других услуг.

В обзоре также рекомендована модернизация сети междугородних железных дорог до двухпутной или даже в некоторых местах четырехпутной для увеличения пропускной способности. Также предлагается создание новых коротких участков железной дороги в перегруженных коридорах, включая Белфаст – Лисберн – Ньюри и Дублин – Дроэда.

Сейчас пропускная способность ирландской железнодорожной сети составляет около половины от своего пикового объема, с выводом из эксплуатации ряда линий в XX-м веке. Общественные консультации выявили значительный интерес заинтересованных сторон к повторному открытию заброшенных линий для улучшения сообщения в плохо обслуживаемых частях острова.

Обе юрисдикции острова Ирландия также работают над достижением цели нулевого уровня выбросов к 2050 г. Железнодорожная сеть острова по-прежнему в значительной степени зависит от дизельной тяги, и в обзоре представлено несколько стратегий, способствующих достижению экологических целей.

Возможные решения включают более широкое развертывание воздушной контактной сети, поскольку в настоящее время электрифицировано только

около 50 км железной дороги острова. Уже существуют планы по увеличению этого показателя до 150 км, но это составит всего 5% железнодорожной сети.

В обзоре также предполагается, что у аккумуляторных электропоездов может быть большое будущее, хотя в настоящее время они подходят только для поездов на короткие расстояния. Водородная технология может применяться в перевозках на большие расстояния, если будут найдены решения для производства и хранения водорода.

Источник: railtechnologymagazine.com, 12.08.2024 (англ.яз.)

Эксперты по транспорту призывают правительство Великобритании активизировать планы по строительству ВСМ

Коалиция транспортных экспертов и активистов призвала правительство Великобритании принять четыре ключевых решения для улучшения британской сети высокоскоростных железных дорог.

В письме новому государственному секретарю по транспорту Луизе Хейг группа выделяет небольшие проекты, которые могут быстро повысить пропускную способность и эффективность железных дорог, одновременно подготавливая почву для будущего расширения.

В письме внимание уделяется двум важнейшим областям: лондонскому вокзалу Юстон и Стаффордширу. Коалиция выступает за возобновление двухэтапного плана строительства в Юстоне. Рекомендовано немедленно возобновить работу на шести высокоскоростных платформах, чтобы поезда HS2 шли до центра Лондона, а не останавливались на станции Олд-Оук-Коммон. Также правительству следует оставить на будущее этап, на котором планируется добавить ещё пять платформ, которые имеют решающее значение для обеспечения полной пропускной способности HS2 – 18 поездов в час.

В Стаффордшире эксперты призывают продлить линию ВСМ за Хэндсейкр-Джанкшн, возможно, до Крю, чтобы устранить значительное «узкое место». Утверждается, что этого можно достичь, используя существующие парламентские полномочия, предоставленные в 2021 г. для этапа 2а HS2, что позволит ускорить реализацию проекта.

Группа экспертов также подчеркивает важность сохранения земельных участков для ранее запланированного маршрута HS2 между Крю и Манчестером. Их сохранение позволит в будущем обеспечить высокоскоростное сообщение с Манчестером и интеграцию с проектом Northern Powerhouse Rail, как только правительство будет готово взять на себя обязательства по его реализации.

Инициативу возглавляет группа по защите устойчивого транспорта Enroute при поддержке таких организаций, как Campaign for Better Transport (Кампания за улучшение транспорта) и Greengauge 21.

Доктор Стивен Госс из Campaign for Better Transport сказал: «Железнодорожное сообщение с Уэст-Мидлендс и Северо-Западом находится на грани срыва. Чтобы обеспечить ключевые улучшения в железнодорожной сети, правительство должно действовать немедленно и обеспечить безопасность высокоскоростного маршрута от лондонского Юстон до Манчестера». Исполнительный директор Enroute Дэвид Франкал отметил, что «в долгосрочной перспективе расширение высокоскоростных железных дорог большой пропускной способности по всей стране – это вопрос времени. Очень жаль, что правительство пока не берет на себя обязательства по прокладке линии в Манчестер, но у него всё ещё есть возможность оказать содействие линии, которую мы строим прямо сейчас, и, что особенно важно, оставить средства для расширения линии в будущем».

Министерство транспорта не отреагировало на рекомендации коалиции.

Источник: globalrailwayreview.com, 21.08.2024 (англ. яз.)

Впервые в Великобритании применен консольный процесс при строительстве виадука ВСМ HS2

Компания HS2 впервые в стране использовала специализированный консольный процесс для строительства первого пролета однопутного виадука длиной 472 м в Уэст-Мидленде (рис. 1).



Рис. 1. Строительство виадуков ВСМ HS2

По западным виадукам через реку Тейм проходят в общей сложности три железнодорожных пути, состоящие из одного однопутного и одного двухпутного.

Строительство 20 опор для поддержки виадуков началось в 2023 г., а первые пролеты трехпутного участка были закончены весной 2024 г. Этот

начальный этап включал установку сегментов на две 42 м ферменные балки, перемещение их на место с помощью трелевочной тележки и закрепление с помощью технологии последующего натяжения. С тех пор была построена гигантская консольная конструкция с использованием 22 м мачты, временных тросовых опор для последующего натяжения и поворотного крана высотой 14 м. Кран поднимает и устанавливает на место по одному бетонному сегменту за раз, в конечном итоге завершая каждый 45 м пролет. Затем, после установки, натяжные тросы для постоянного натяжения растягиваются, что позволяет снять временные тросовые крепления и надежно закрепить конструкцию на месте. Тот же процесс повторяется между каждой опорой до тех пор, пока не будут завершены все пролеты.

Первоначально этот процесс был разработан Кампеноном Бернаром (Campeon Bernard), позже он стал применяться компанией VINCI Construction. Мачта и поворотный кран, установленные на западных виадуках на реке Тейм, спроектированы и изготовлены компанией BERD. В настоящее время в работах задействована команда из 40 человек. В общей сложности 2500 бетонных сегментов будут установлены на место с помощью этой специальной техники. Все сегменты настила должны быть установлены к августу 2026 г. Тот же процесс будет использован для строительства в общей сложности девяти виадуков на Дельта-Джанкшн.

Бетонные сегменты изготавливаются на специальном заводе HS2 под открытым небом недалеко от Леа Марстон.

При строительстве виадуков на реке Тейм применен специализированный метод строительства, который ранее никогда не применялся в Великобритании. Эта технология последующего натяжения используется и в других крупных строительных проектах по всему миру. Теперь она помогает возводить сложные виадуки и преодолевать инженерные трудности на пути, включая существующие водные пути и инженерные коммуникации.

Источник: railuk.com, 25.07.2024 (англ. яз.)

Масштабный подъем пролетного строения моста Астон-Чёрч на высокоскоростной магистрали HS2 (Великобритания)

Инженеры построили новый автомобильно-пешеходный мост вдоль линии ВСМ HS2 на северо-востоке Бирмингема. Новый мост Астон-Чёрч (Aston Church Road), длина которого составляет 84 м, а ширина – 21 м, был перенесен над существующей железной дорогой между Бирмингемом и Дерби, а также будет пересекать будущую линию HS2 (рис. 2).



Рис. 2. Надвиг пролетного строения моста Астон-Чёрч

1600-тонный мост из стали и бетона был надвинут в Солтли, Бирмингем, всего за 5 ч. Операция была проведена в ночь с 10 на 11 августа главным подрядчиком HS2 в Мидлендсе, компанией Balfour Beatty VINCI (BBV), а также специализированной подрядной компанией по строительству мостов Mammoet. Инженеры из Mammoet установили мост на место с помощью двух 128-колесных самоходных модульных транспортеров (SPMTS) по настилу, который обеспечивает ровную поверхность.

Новое пролетное строение автомобильно-пешеходного моста опирается на насыпи с восточной и западной стороны и промежуточную опору с двумя колоннами. В течение 14 месяцев, с октября 2024 г., предстоит демонтировать старый мост и вписать новый в существующую автодорожную сеть.

Стив Пауэлл, руководитель отдела поставок HS2, отметил, что это ещё одна важная веха в строительстве HS2 в Уэст-Мидленде, где используются самые инновационные технологии для безопасного и эффективного выполнения инженерных работ.

Отмечается, что мост был построена на участке рядом с существующей железной дорогой, прежде чем его перенесли на новое место, что значительно снизило перебои в железнодорожном сообщении. Он состоит из бетонного настила, отлитого на стальных балках, и стеклопластиковых панелей, используемых в качестве несъемной опалубки. При строительстве было использовано около 4000 м³ бетона и 490 тонн стали.

Мост, который был спроектирован совместным дизайнерским предприятием Mott MacDonald и Systra, учитывал отзывы и пожелания местных жителей. В итоговом проекте были предусмотрены пешеходная дорожка и светодиодное освещение. Дорожки по обе стороны моста имеют достаточную ширину для пешеходов и велосипедистов. Светодиодное освещение обеспечит им безопасность и комфорт в темное время суток, а состаренные стальные стеновые панели с перфорированным рисунком не будут препятствовать обзору местности, облагороженной в рамках проекта зелеными насаждениями.

HS1 получила сертификат ISO 55001 для высокоскоростной линии (Великобритания)

Высокоскоростная линия HS1 объявила о получении сертификата ISO 55001, который является международно-признанным стандартом в области управления активами. Этот сертификат распространяется на высокоскоростную железнодорожную линию протяженностью 109 км и её 4 станции, включая международную станцию Сент-Панкрас.

Сертификат был получен на основании документации, представленной для периодической проверки HS1 в мае 2024 г. Эта проверка показала высокие эксплуатационные показатели и безопасность за последние 5 лет. Кроме того, распорядитель инфраструктуры Network Rail также расширил свой сертификат ISO 55001 для высокоскоростных линий, чтобы охватить все маршруты, станции и депо, находящиеся под его управлением.

Успешное получение этих сертификатов и продолжающиеся надзорные аудиты ISO как для HS1, так и для Network Rail подчеркивают приверженность высоким стандартам в области управления активами и безопасности.

HS1, или High Speed 1, – это британская ВСМ, соединяющая Лондон с континентальной Европой проходя по туннелю под Ла-Маншем. Протяженность линии составляет 109 км и включает в себя несколько крупных станций, таких как международная станция Сент-Панкрас, которая служит основным вокзалом для международных рейсов Eurostar. HS1 имеет решающее значение как для пассажирских, так и для грузовых перевозок, обеспечивая прямую связь между Великобританией и континентальной Европой.

Источник: globalrailwayreview.com, 20.08.2024 (англ. яз.)

В Бельгии начат ремонт ВСМ от Брюсселя до французской границы

Старейшая в Бельгии высокоскоростная линия HSL1 от Брюсселя до границы с Францией эксплуатируется с 1997 г. Компания Infrabel – оператор железнодорожной инфраструктуры Бельгии выделяет 310 млн евро на капитальный ремонт эксплуатируемого им участка длиной 74 км линии HSL1. Программа рассчитана на 10 лет, работы планируется выполнять преимущественно в ночные часы. Вместе с тем ежегодно линию будут закрывать для движения поездов на две недели в летние месяцы.

Первое закрытие ВСМ от Брюсселя до французской границы для проведения инженерно-строительных работ пройдет с 12 по 29 августа 2024 г. В этот период высокоскоростные поезда Eurostar и TGV INOUI будут следовать по альтернативным маршрутам (обычным линиям) с соответствующим

увеличением времени поездки. Время в пути поездов Eurostar международного сообщения Брюсселя с Парижем и Лондоном увеличивается на полчаса. Нарастание размеров движения на обычных линиях негативно скажется и на времени хода местных поездов в сообщении Брюсселя с Мускроном и Монсом.

Источник: zdmira.com, 15.08.2024

В Италии проходят испытания автономный высокоскоростного инспекционного поезда для линий ВСМ

Прототип беспилотного железнодорожного транспортного средства (URV) со скоростью движения 200 км/ч, предназначенного для автоматизированного контроля высокоскоростных линий, проходит испытания на итальянском полигоне Болонья-Сан-Дonato (рис. 3).



Рис. 3. Прототип URV для автоматизированного контроля высокоскоростных линий

URV предназначен для проведения инспекций, мониторинга, анализа и составления карт железнодорожной инфраструктуры без рисков, связанных с необходимостью присутствия людей на объектах путевой инфраструктуры.

Он также может быть использован для мониторинга безопасности с обнаружением людей и препятствий в режиме реального времени или для доставки оборудования на рабочие места (рис. 4).

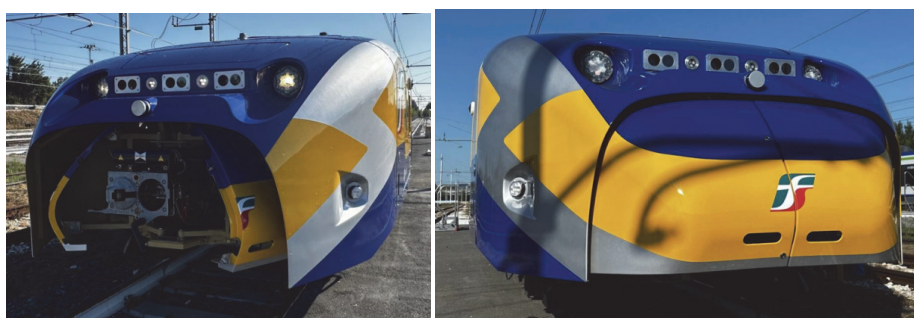


Рис. 4. Вид URV спереди

Двухосный URV имеет длину 7,5 м и высоту 2 м. Он был разработан итальянским распорядителем инфраструктуры RFI и создан компанией SNAP. Операционная система, обеспечивающая дистанционное управление или

полностью автономную работу, была разработана Фондом Бруно Кесслера и Embedded Systems. Миланский политехнический институт разработал аккумуляторную систему, которая обеспечивает непрерывную работу в течение 4 часов.

Источник: railwaygazette.com, 12.08.2024 (англ. яз.)

В Испании отмечают прогресс строительства ВСМ Мурсия – Лорка – Альмерия

По данным оператора инфраструктуры высокоскоростных железных дорог Испании Adif AV, работы по строительству ВСМ Мурсия – Лорка – Альмерия длиной 200 км, ведущиеся на трех участках в районе Альмерии, выполнены более чем на 65%. Стоимость данного проекта ВСМ оценивается 3,5 млрд евро.

Эта железная дорога, рассчитанная на движение поездов со скоростью до 300 км/ч, станет продолжением Средиземноморского коридора до порта Альмерия. В настоящее время коридор проходит от границы с Францией через Барселону и Валенсию и заканчивается в Мурсии.

По информации Adif AV, нижнее строение пути подготовлено на большей части трассы. Начались работы по электрификации, монтажу систем сигнализации и телекоммуникации. Набирает ход укладка верхнего строения пути, сборочная база обустроена в Либрилье (провинция Мурсия).

В районе Альмерии ведется выемка грунта для подземного участка новой высокоскоростной линии.

Испанский министр транспорта и устойчивой стабильности Оскар Пуэнте 13 августа 2024 г. засвидетельствовал прогресс в сооружении путепровода длиной 770 м и высотой 16,5 м над двумя автомобильными дорогами на участке Лос Нарехос – Нихар. Одна из его 17 опор установлена на разделительной полосе дороги. В ее конструкции использованы балки из кортеновской стали и бетонная плита.

Источник: zdmira.com, 19.08.2024

Adif инвестирует 64 млн евро в обслуживание высокоскоростной линии Мадрид – Леванте (Испания)

Планируется провести профилактические и корректирующие работы по техническому обслуживанию сигнальных установок, систем управления

движением поездов, стационарных телекоммуникационных и систем безопасности, включая устройства и ключевые элементы управления железнодорожным движением: электронную блокировку; рельсовые цепи и счетчики осей; централизованное управление движением (СТС); системы ERTMS и ASFA; стационарные телекоммуникационные системы; энергетические системы; датчики падения предметов на путь и выявления повышенных температур в колесных парах и дистанционное управление энергопотреблением.

Adif уже осуществляет техобслуживание сигнального оборудования, систем безопасности движения поездов, стационарных телекоммуникационных систем на ВСМ Мадрид – Леванте на участке между Чамартином и Торрехонде-Веласко, который соединяет высокоскоростные коридоры Север-Юг Испании.

Источник: railwaypro.com, 05.08.2024 (англ.яз.)

В 2023 г. объем перевозок на испанских ВСМ вырос на 37%

Открытие испанского рынка высокоскоростных железнодорожных перевозок для конкуренции привело к значительному росту объема перевозок на ВСМ страны – до 32,4 млн чел. в 2023 г., что на 37% больше, чем годом ранее. Эти данные приведены в отчете Национальной комиссии по рынкам и конкуренции (CNMC), опубликованном в конце июля 2024 г.

В коридоре Мадрид – Барселона объем перевозок достиг 14 млн пассажиров (+34,6%), Мадрид – Валенсия – более 5 млн (+73,5%). В 2023 г. были открыты для свободной конкуренции высокоскоростные линии Мадрид – Малага и Мадрид – Севилья (на каждой из них объем перевозок составил почти 4 млн пассажиров). За исключением ВСМ Мадрид – Малага, рыночная доля перевозок высокоскоростными поездами в сравнении с воздушным транспортом увеличилась до 85%.

Рынок железнодорожных пассажирских перевозок в Испании был открыт для свободной конкуренции в декабре 2020 г. После этого в страну пришли два независимых оператора высокоскоростных перевозок – OUIGO (принадлежит Национальному обществу железных дорог Франции, SNCF) и Iryo (в числе её учредителей – итальянский национальный оператор Trenitalia). В результате рыночная доля испанского национального оператора Renfe снизилась до 55% на направлениях Мадрид – Барселона и Мадрид – Валенсия. На других высокоскоростных маршрутах доля Renfe находится на уровне 75-89%.

Пассажирские операторы обязаны выплачивать Adif – оператору

железнодорожной инфраструктуры долю от продаж билетов на поезда. В 2023 г. она увеличилась с 37 до 57% на направлении Мадрид – Барселона и с 25 до 35% на направлении Мадрид – Валенсия. Доходы Adif за счет платы пассажирских и грузовых операторов за доступ к инфраструктуре выросли на 15% в 2023 г. по сравнению с 2022 г.

Суммарный объем железнодорожных пассажирских перевозок в Испании составил в 2023 г. 534 млн чел. (+21%) и превысил на 5% предпандемийный уровень. Большая часть пассажиров (83%) перевезена в системе пригородных сообщений Cercanías. Объем грузовых перевозок на железных дорогах страны упал на 10%, при этом рыночная доля национального оператора Renfe Mercancías впервые опустилась ниже 50% и составила 46,4%.

Источник: zdmira.com, 07.08.2024

Renfe планирует снова оштрафовать Talgo за поезда Avril: теперь из-за технических проблем (Испания)

С момента запуска первых 10 высокоскоростных составов в мае национальный испанский перевозчик неоднократно жаловался на проблемы с ними. Большая часть поломок связана с некорректной работой электрооборудования и дверей. Также и пассажиры указывали на чрезмерный шум и вибрацию.

Одна из недавних поломок произошла в 5 августа. Сбой в электросистеме поезда привел к тому, что 494 пассажира остались без электричества более чем на 2 часа и разбили окно в вагоне из-за жары.

Как отмечают в Renfe, последний инцидент вынудил перевозчика начать подготовку судебных исков к производителю. По оценкам министра транспорта Испании Оскар Пуэнте, из-за технических проблем пунктуальность движения у Avril составляет 40,7% по сравнению с 76,2% у остальных высокоскоростных поездов.

Сейчас перевозчик уже пытается взыскать с Talgo штраф объемом 166 млн евро за задержку поставок их поездов на 3,5 года.

Источник: rollingstockworld.ru, 08.08.2024

Частный оператор Kevin Speed может получить поддержку ЕИВ (Франция)

Европейский инвестиционный банк (ЕИВ) рассматривает возможность финансовой поддержки проекта частного французского оператора Kevin Speed

по организации бюджетных перевозок в трех высокоскоростных коридорах, связывающих Париж с Лионом, Лиллем и Страсбургом. В марте 2024 г. Kevin Speed подписал рамочный договор с оператором железнодорожной инфраструктуры Франции SNCF Réseau, который гарантирует предоставление ниток графика в трех коридорах в течение 10 лет, начиная с 2028 г. Это первый во Франции договор о доступе к железнодорожной инфраструктуре, заключенный с частным оператором.

Kevin Speed планирует выполнять перевозки поездами-лоукостерами под брендом *ilisto*, курсирующими с большим числом остановок, что создаст для провинциальных центров удобные связи с крупными городами страны. Kevin Speed намерен предоставлять такие услуги по цене от 3 евро/100 км вне часов пик. Оператор предполагает выполнять перевозки, используя 20 высокоскоростных семивагонных электропоездов постройки Alstom с местами для 760 пассажиров каждый. Проект закупки поездов и строительства трех депо для их технического обслуживания оценивается в 1 млрд евро. ЕИВ изучает предложение по выделению 400 млн евро в поддержку инициативы оператора Kevin Speed.

Источник: zdmira.com, 21.08.2024

Польша: объявлен тендер на строительство крупнейшего тоннеля для ВСМ

Компания Centralny Port Komunikacyjny (СРК), реализующая одноименный национальный мегапроект, объявила тендер на сооружение тоннеля длиной 4,6 км для высокоскоростной магистрали в городе Лодзь. Это будет третий и самый крупный контракт на строительные работы по проекту.

Реализация первого контракта, предусматривающего укрепление фундамента городского культурного центра, под которым пройдет тоннель, уже ведется. Окончание работ по нему запланировано на 2025 г. Второй контракт включает сооружение монтажной и демонтажной камер для тоннелепроходческого комплекса. Строительство монтажной камеры должно быть завершено в 2024 г., демонтажную начнут сооружать после окончания работ по первому контракту.

Проходящий под центром Лодзи однострунный двухпутный тоннель пробурят горнопроходческим комплексом с щитом диаметром 14 м. Поезда, следующие из Варшавы, войдут в тоннель у станции Лодзь-Фабричная и выйдут к юго-западу от станции Лодзь-Калиска в районе Реткиня. Далее за городом Серадз линия разветвится в направлениях на Вроцлав и Познань.

Открытие тендерных предложений ожидается в конце сентября 2024 г. Победителя конкурса определяют по критериям предложенной стоимости (70%) и его квалификации (30%). На выполнение работ подрядчику отводится 46 мес. с момента подписания контракта.

Источник: zdmira.com, 05.08.2024 (англ. яз.)

Назначен консультант для нового проекта ВСМ в Марокко

Национальное железнодорожное управление Марокко (ONCF) заключило с консорциумом Systra и Novac во главе с компанией Egis контракт на оказание помощи в управлении проектом высокоскоростной железной дороги Кенитра – Марракеш.

Франко-марокканский консорциум окажет содействие ONCF в строительстве 430 км новой линии ВСМ, в продлении на 130 км обычной линии вокруг Касабланки (Casablanca Hub) и строительстве новых станций.

Контракт на оказание помощи в управлении проектом охватывает само управление проектом, генеральное планирование операций, техническую оптимизацию и общую интеграцию проекта.

Проект ВСМ Кенитра – Марракеш соответствует Плану развития железных дорог Марокко до 2040 г., который предусматривает расширение существующего высокоскоростного сообщения между Танжером и Кенитрой до Марракеша, обеспечивая такое сообщение между столицей Рабатом, Касабланкой, Марракешем и Танжером. Новая линия позволит поездам двигаться со скоростью 320 км/ч на протяжении 430 км, что сделает железнодорожную сеть Марокко одной из самых современных и эффективных в мире.

Открытие линии запланировано на конец 2029 г., перед началом чемпионата мира по футболу. В связи с проведением Чемпионата мира по футболу в 2030 г., организованного совместно Марокко, Испанией и Португалией, Марокко ускоряет расширение своей сети ВСМ до Марракеша и планирует модернизировать свою традиционную сеть RER в Касабланке, Рабате и Марракеше, запустив крупную инвестиционную программу. ONCF заручился поддержкой Egis, Systra и Novac в её реализации.

В ноябре 2018 г. в Марокко была открыта линия ВСМ Танжер – Касабланка протяженностью 323 км, известная как поезд Аль-Борак, соединяющая Танжер, Кенитру, Рабат и Касабланку.

Источник: railwaypro.com, 07.08.2024 (англ. яз.)

Высокоскоростные поезда N700S с возможностью досмотра заменят высокоскоростной инспекционный поезд Dr Yellow (Япония)

Железная дорога Central Japan Railway (JR Central) планирует пополнить свой парк поездов N700S Синкансэн ещё 17 единицами, часть из которых будет оснащена оборудованием для инспекции инфраструктуры.

Поставки запланированы на 2026-28 гг., что позволит JR Central вывести из эксплуатации семивагонный высокоскоростной инспекционный поезд Dr Yellow в 2025 г.; ещё один поезд Dr Yellow, принадлежащий компании JR West, останется в эксплуатации. После завершения поставок в 2028 финансовом году парк поездов JR Central будет включать 76 поездов N700S.

В дополнение к функциям контроля, выполняемым Dr Yellow, оснащенные оборудованием для мониторинга поезда N700S смогут анализировать изображения компонентов воздушной контактной сети для обнаружения неисправностей. Они также будут оснащены функцией мониторинга оборудования, которая позволяет оценивать состояние материалов пути на основе изображений и данных облака точек.

По заявлению JR Central, поезда оснащенные инспекционным оборудованием смогут получать аналогичные или более расширенные данные, по сравнению с получаемыми инспекционным поездом Dr Yellow, что приведет к повышению безопасности и надежности.

Инспекция путей и инфраструктуры несколькими составами, находящимися в коммерческой эксплуатации, обеспечит более частые проверки, чем это возможно при использовании поезда Dr Yellow. Кроме того, отпадет необходимость в некоторых инспекционных работах, выполняемых персоналом на путях, что позволит сократить количество работников, требуемых для обслуживания железнодорожных путей и электрооборудования.

Среди усовершенствований контрольно-измерительного оборудования в парке поездов N700S будет функция анализа изображений, которая следит за работой пантографа. При обнаружении постороннего предмета на пантографе машинист поезда и персонал центра управления будут уведомлены. Ещё одним улучшением станет возможность в случае поломки передавать больше данных по сети LTE в диспетчерский центр в режиме реального времени, что позволит более детально оценить состояние поезда.

Будущий парк поездов также сможет справляться с перепадами напряжения в воздушной контактной сети – новое программное обеспечение в главном преобразователе N700S даст возможность поддерживать напряжение в контактной сети. По заявлению JR Central, как только эта функция станет доступна на всех железнодорожных линиях Токайдо Синкансэн, количество подстанций можно будет сократить на 10% и уменьшить выбросы CO₂

примерно на 10 тыс. тонн в год.

Пассажиры оценят еще одно новшество в конструкции N700S – система кондиционирования воздуха поезда может работать от аккумуляторов в случае остановки поезда из-за перебоев в подаче электроэнергии, например, в случае стихийного бедствия. В таких условиях мощность кондиционера будет ниже, чем обычно, а время работы составит «несколько десятков минут».

JR Central заявляет, что в будущих поездах серии N700S в большем объеме будет применяться переработанный алюминий, использовавшийся в поездах более ранних серий Синкансэн. В предыдущей версии N700S переработанный алюминий использовался в области крыши, но теперь он также будет использоваться в нижней части кузова. Некоторые новые поезда будут оснащены устройством автоматического поворота сидений, которое будет использоваться во время технического обслуживания. Устройство не будет устанавливаться на вагоны Green Car, а также на вагоны 3 и 6 в каждом составе.

Четыре поезда из нового парка будут поставлены в 2026 г., семь в 2027 г. и шесть в 2028 г.

Источник: railwaygazette.com, 20.08.2024 (англ. яз.)

Китай продолжает разработки и испытания технологии maglev

Сверхскоростная (UHS) капсула на магнитном подвесе (maglev) завершила 2-км демонстрационный заезд в уезде Янгао провинции Шаньси на севере Китая (рис. 5). Достигнутая скорость не разглашается, но расчетная скорость составляет до 1000 км/ч.



Рис. 5. Испытательная трасса технологии maglev

По сообщениям китайских СМИ, это первое полномасштабное испытание технологии maglev совместной разработки Китайской корпорации аэрокосмической науки и промышленности и компании Shanxi. Испытание проходило в низковакуумной трубе, при этом капсула успешно сохраняла

устойчивость и безопасно останавливалась. Результаты показали, что скорость и левитация капсулы соответствовали расчетным параметрам.

Строительство испытательного комплекса началось в 2022 г., и участники говорят, что успешные испытания подтвердили жизнеспособность создания и обслуживания крупномасштабной вакуумной среды на больших расстояниях. Демонстрационный заезд показал, что сверхпроводящая система на магнитном подвесе и другие ключевые технологии работают в условиях низкого вакуума должным образом.

Предполагается, что следующий этап разработки будет включать пробный заезд на полной скорости, для чего потребуются тестовая трасса протяженностью не менее 60 км.

При теоретической максимальной скорости в 1000 км/ч поезда на магнитном подвесе могут соединить крупнейшие города Китая, а время в пути между Пекином и Шанхаем составит всего 90 минут.

Источник: railjournal.com, 14.08.2024 (англ. яз.)

«Высокоскоростная железнодорожная» дипломатия Китая во Вьетнаме

В апреле 2024 года правительство Вьетнама объявило, что к 2030 г. намерено начать строительство двух линий высокоскоростной железной дороги в сотрудничестве с Китаем. Один из предложенных маршрутов свяжет Хайфон, ключевой порт на севере страны, с провинцией Лаокай, граничащей с китайской провинцией Юньнань, через столицу Ханой. Другой маршрут соединит Ханой с провинцией Ланшон, соседней с китайской провинцией Гуанси.

Эти линии, проходящие через некоторые ключевые производственные центры Вьетнама и пункты назначения для прямых иностранных инвестиций, в конечном итоге должны стать частью расширенной сети железных дорог по пересеченной местности, как это предусмотрено в давно отложенных, но недавно возобновленных планах по модернизации железнодорожной системы Вьетнама.

Два предлагаемых железнодорожных маршрута станут важным активом для экономики Вьетнама. Улучшение транспортного сообщения с Китаем приведет к углублению экономических связей, особенно в сфере туризма, торговли и инвестиций. Создание выделенных для пассажиров линий позволит высвободить пропускную способность существующих грузовых железных дорог, что будет иметь решающее значение, поскольку объем торговли продолжает расти, а производство перемещается во Вьетнам из Китая из-за

растущих производственных издержек и геополитической неопределенности.

Новые линии ВСМ соединятся с недавно построенными линиями, расширяющими железнодорожную сеть Китая до границы с Вьетнамом, что облегчит импорт китайских промышленных товаров и материалов. Будучи интегрированным в более широкую транспортную сеть Юго-Восточной Азии, Вьетнам надеется воспользоваться преимуществами улучшения связи с региональными рынками и еще больше утвердиться в качестве промышленного центра и инвестиционного направления.

Китай использовал ВСМ для приобретения новых технологий и возможностей в железнодорожном секторе и в качестве плацдарма для более широкой программы развития, создавая новые очаги экономической активности вокруг линий ВСМ.

Но у проекта ВСМ во Вьетнаме есть свои нюансы. Такие проекты часто не выполняются в установленные сроки и превышают запланированные затраты, что вызывает вопросы об их соотношении затрат и выгод и финансовой устойчивости. Если проект столкнется с задержками, перерасходом средств или обременительной задолженностью, он может не достичь своих целей и, скорее всего, негативно скажется на доверии к правительству Вьетнама. Установление условий, которые минимизируют эти риски, может оказаться решающим в определении успеха проекта.

В настоящее время не ясно, будет ли Китай финансировать и строить более крупный проект ВСМ Север-Юг, поскольку Ханой ранее уже вел переговоры с Японией. В то время как вьетнамское правительство, возможно, стремится сбалансировать отношения с Китаем и Японией, вовлекая их в этот стратегически важный и экономически выгодный железнодорожный проект, Ханой также может использовать их соперничество в своих собственных интересах.

Китайско-вьетнамское сотрудничество в области ВСМ также демонстрирует динамику, связанную с китайской инициативой «Один пояс, один путь» (BRI), в которой экспорт инфраструктуры играет центральную роль. Несмотря на критику в связи с финансовым бременем инициативы BRI и политическими последствиями, усилия Китая по углублению связей с Юго-Восточной Азией посредством развития современных региональных железнодорожных сетей в последнее время обрели новый импульс.

Завершение строительства и, как сообщается, стабильная работа железных дорог, построенных Китаем в Индонезии и Лаосе, по-видимому, побудили Вьетнам пересмотреть и ускорить планы по развитию железнодорожной инфраструктуры после многих лет неопределенности.

CRRC представила новую тележку встроенного типа для высокоскоростных поездов

Дочернее предприятие китайской корпорации CRRC Changchun Railway Vehicles Co., Ltd. представило новый тип вагонной тележки, которая может использоваться в высокоскоростных поездах для скорости 400 км/ч.

В новой тележке CRRC встроенного типа (рис. 6) букса, рама и ряд элементов подвески тележки перенесены с внешней стороны колеса на внутреннюю, что позволило синхронизировать работу амортизаторов в целях повышения плавности хода и устойчивости вагона.

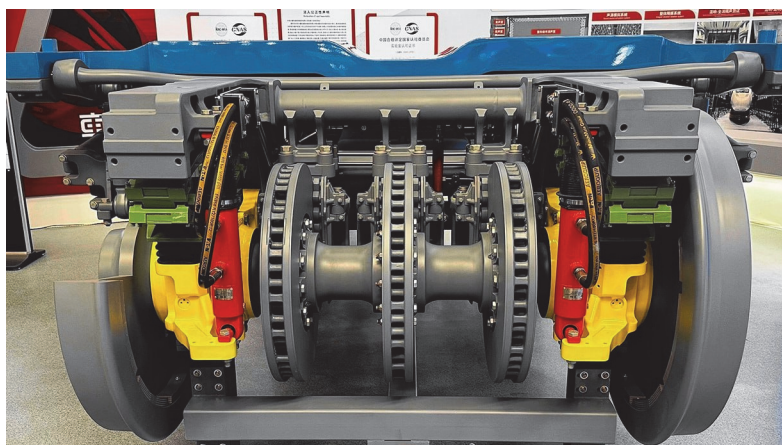


Рис. 6. Новый тип вагонной тележки для высокоскоростных поездов

По заявлению компании, новая тележка встроенного типа на 20% легче стандартной тележки с внешним креплением. Новая тележка позволит снизить эксплуатационное энергопотребление поезда на 15%, износ колес и рельсов – примерно на 30%. Кроме того, на 15% будут сокращены расходы на техобслуживание путей и вагонных тележек в течение всего срока их службы, что сделает электропоезда более энергоэффективными.

В компании уточнили, что расчетная скорость поездов на таких вагонных тележках составит 400 км/ч, а на испытательных стендах поезда с этими тележками могли развивать скорость до 600 км/ч. Ранее председатель правления китайских железных дорог Лю Чжэньфан заявлял, что в 2025 г. на китайской сети высокоскоростных железных дорог появится поезд CR450, способный разогнаться до 450 км/ч.

Старший инженер CRRC Changchun Чжоу Дяньмай считает, что разработка такой тележки поможет компании выйти на международный рынок со скоростными и высокоскоростными поездами собственного производства. Тележка разработана для эксплуатации на скоростях до 350 км/ч, 300 км/ч, 250 км/ч, 200 км/ч и до 160 км/ч, что позволит строить электропоезда для любых требований заказчиков.

Станции «призраки» вызывают вопросы о быстром расширении высокоскоростной сети в Китае

В Китае на данный момент насчитывается 26 выведенных из эксплуатации высокоскоростных станций, большинство из которых сосредоточены в северной и центральной частях страны. Большинство станций, получивших название «призраки», были заброшены всего через два года после начала эксплуатации из-за их удаленности и низкого пассажиропотока.

К 2035 г. Китай планирует расширить свою железнодорожную сеть до 200 тыс. км, из которых 70 тыс. км будут высокоскоростные. Но десятки выведенных из эксплуатации станций заставляют задуматься – не слишком ли активно Китай расширяет свою железнодорожную сеть? Высокоскоростная железная дорога стала символом развития инфраструктуры Китая и её расширение сыграло важную роль в улучшении местной экономики и благосостоянии среднестатистического китайца.

Однако на пике развития и экспансии инфраструктуры большинство городов и округов захотели стать частью сети, независимо от того, были у них возможности поддерживать её или нет. Это было значительно больше того, что может выдержать рынок и в результате оказалось, что большой объем инвестиций был потрачен впустую.

В 2008 г. в Китае была запущена первая ВСМ, соединяющая столицу страны Пекин с соседним муниципалитетом Тяньцзинь, расположенным примерно в 120 км от города. С тех пор сеть ВСМ выросла до 45 тыс. км – маршруты соединяют все крупные города, а также сотни небольших населенных пунктов.

В 2021 г. председатель КНР Си Цзиньпин назвал высокоскоростную железную дорогу успешной «независимой инновацией» и призвал к дальнейшему её развитию. Однако в том же году экономика Китая пережила спад из-за пандемии COVID-19. Зброшенная железнодорожная станция Нанькао в восточно-центральной китайском городе Чжэнчжоу закрылась всего через два года после своего открытия. Новые правила заимствования, призванные предотвратить создания «пузыря» на рынке жилья, привели к спаду на рынке недвижимости Китая, на долю которого когда-то приходилось 25% ВВП страны. В свою очередь, это повлияло на другие инфраструктурные проекты, включая сеть ВСМ, которые в значительной степени зависели от заимствований и субсидий местных органов власти.

Инвестиции в основной капитал железнодорожной инфраструктуры Китая в 2022 г. сократились примерно до 711 млрд юаней (около 96 млрд долл. США), что на 11% меньше, чем до пандемии COVID-19. В связи с низким пассажиропотоком во время пандемии китайские официальные лица призвали

местные органы власти сократить инвестиции в проекты высокоскоростного железнодорожного сообщения. Центральное правительство Китая было готово перечислить часть денег, но они ожидали, что инициатива в большей степени будет реализована на местном уровне. Также высокая вероятность того, что управление многих населенных пунктов и небольших городов не очень эффективно они и будут ещё больше загнаны в долговую яму.

Общий объем обязательств государственного оператора, управляющего железнодорожной сетью, Китайской State Railway Group, на конец 2021 г. достиг 5,91 трлн юаней (около 800 млрд долл. США). В начале этого года Китай повысил тарифы на скоростные поезда на четырех основных линиях высокоскоростного сообщения, поскольку страна борется с задолженностью и дороговизной в условиях нестабильной экономики.

Тем не менее, специалисты говорят, что, «напрасные инвестиции» в прошлом не должны повлиять на будущее развитие сети ВСМ. Главное – выбрать наиболее эффективные участки сети высокоскоростных железных дорог и поддерживать их в рабочем состоянии, а также закрыть все малоэффективные. Однако этот шаг требует от местных органов власти наличия достаточного количества финансов, поскольку инфраструктура высокоскоростных железных дорог зависит от их финансовой поддержки. Властям не следует рассматривать финансовую отдачу как первоочередную задачу, когда речь заходит об инвестициях в такую инфраструктуру, а вместо этого проанализировать, как улучшение транспортной системы может улучшить жизнь местных жителей. Правительство должно рассчитать социальные выплаты наряду с возвратом активов, тогда они смогут принять более рациональное решение о том, каким должен быть следующий шаг, когда речь заходит о высокоскоростных железных дорогах. Инфраструктура высокоскоростных железных дорог Китая обладает потенциалом для оживления экономики, как на местном, так и на региональном уровнях.

Источник: channelnewsasia.com, 14.08.2024 (англ. яз.)

Rail Baltica изучает модель государственно-частного партнерства после успешного финансирования CEF

Rail Baltica объявила, что активно внедряет модель государственно-частного партнерства (ГЧП) для ускорения разработки проекта и снижения финансовой нагрузки на государственные бюджеты.

Эта инициатива приобретает актуальность в связи с недавним выделением средств в рамках программы Connecting Europe Facility (CEF), где

проект ВСМ Порту – Лиссабон получил 813 млн евро – самую крупную сумму в рамках раунда финансирования. Проект Порту – Лиссабон создал важный прецедент для Rail Baltica, продемонстрировав, как финансирование по программе СЕФ может успешно сочетаться со структурой ГЧП для устранения пробелов в финансировании крупномасштабных железнодорожных проектов.

Первоначальные обсуждения с потенциальными инвесторами показали большой интерес, что свидетельствует о потенциальной целесообразности интеграции ГЧП в проект Rail Baltica. Использование ГЧП не только соответствует более широким тенденциям в развитии европейской инфраструктуры, но и отражает стремление Rail Baltica завершить эту экономически и стратегически важную инициативу. Однако внедрение ГЧП в Прибалтике сопряжено с рядом проблем, включая необходимость адаптации к более унифицированной нормативно-правовой базе, сбалансированного распределения рисков между государственным и частным секторами, обеспечения долгосрочных политических обязательств и привлечения международных финансов.

Несмотря на эти трудности, использование Rail Baltica модели ГЧП остается многообещающим подходом к развитию инфраструктуры в Европе. В рамках последнего конкурса СЕФ, Rail Baltica получила дополнительные 1,2 млрд евро на строительные работы в странах Прибалтики, из которых 346 млн евро были выделены специально для Латвии. Благодаря этому последнему раунду финансирования общий объем инвестиций в Rail Baltica превысил 4 млрд евро. Ожидается, что проект принесет прямые чистые выгоды в размере 6,6 млрд евро и ускорит рост ВВП прибалтийских стран на 0,5-0,7%, что принесет от 15,5 млрд до 23,5 млрд евро косвенных выгод на протяжении всего жизненного цикла проекта.

По прогнозам, строительство первой очереди Rail Baltica будет завершено к 2030 г., а ориентировочная стоимость проекта составит 15,3 млрд евро.

Источник: globalrailwayreview.com, 20.08.2024 (англ. яз.)

Rail Baltica: в Латвии не хватает средств

Ранее публично прозвучало, что сумма, необходимая для выполнения обязательств перед строителями проекта Rail Baltica, составляет 39 млн евро. Часть этой суммы правительство выделило в начале августа на оплату счетов: из 39 млн евро – меньше 10 млн евро.

«Это охватывает проделанную работу, а также индексацию проделанной работы», – пояснил председатель правления Eirovas Dzelzceļa līnijas Эрик

Дилев. Но этой суммы недостаточно, поскольку получить дальнейшее финансирование работ по строительству станций из Connecting Europe Facility (CEF), который был основным источником финансирования, пока не удалось.

«Решение Еврокомиссии (ЕК) было следующим: максимально продемонстрировать прогресс на основной трассе, чем мы сейчас активно занимаемся со строителем и в ближайшее время планируем начать строительные работы до Иецавы. Мы работаем над альтернативой «В» – что мы можем покрыть из финансирования других доступных структурных фондов», – сказал Э.Дилев.

Активное строительство проекта в Латвии на данный момент ведется только в двух местах – возле Центрального железнодорожного вокзала и аэропорта Рига. Строитель центральной станции BeReRix отметил, что сами работы идут в срок, на данный момент выполнено около 70% заказанного.

Учитывая нехватку денег и то, что приоритетом ЕК в проекте действительно является основная трасса, соединяющая все три страны Балтии, и в это уравнение не всегда входит прохождение трассы через Ригу, нередко говорится о том, что ведущееся в Риге строительство надо законсервировать.

Строители и Eiropas Dzelzceļa līnijas заявили, что это будет очень дорого и сложно, поэтому лучше довести проекты до конца.

Источник: rzd-partner.ru, 05.08.2024

ЕК не выделила деньги на ряд запросов по Rail Baltica: Латвии придется платить самой

В 2024 г. необходимая часть софинансирования Латвии составит 2 млн евро, в 2025 г. – 17,1 млн евро, в 2026 г. – 24,2 млн евро, в 2027 г. – 12,8 млн евро, а в 2028 г. – 4,9 млн евро.

Латвия должна обеспечить софинансирование проекта Rail Baltica в размере 61,032 млн евро, чтобы получить от ЕС 345,817 млн евро. А для уплаты налога на добавленную стоимость (НДС) необходимо еще 76,9 млн евро, говорится в докладе Минсообщения страны.

Кроме того, в связи с тем, что финансирование части мероприятий по проекту было сокращено, или они были отклонены, необходимо на 33,8 млн евро увеличить часть софинансирования из госбюджета. Дополнительная сумма НДС составляет 6,38 млн евро.

В рамках очередного этапа выделения средств Connecting Europe Facility (CEF), ЕК не выделила для проекта финансирование в объеме 44,95 млн евро, в том числе на отчуждение земли, необходимого для строительства участка

Вангажи – граница Эстонии.

Также ЕК не дала денег на осуществляемые совместным предприятием RB Rail контроль качества и координацию проекта, где латвийская часть составляет 23,3 млн евро, а для НДС необходимо 4,4 млн евро.

Ранее такие мероприятия всегда получали софинансирование ЕС, при этом в размере до 85%.

Если Латвия не сможет обеспечить национальное финансирование и откажется от заключения договоров финансирования, это создаст риск для дальнейшей реализации проекта также в Литве и Эстонии, так как существует вероятность, что Европейское исполнительное агентство климата, инфраструктуры и среды (CINEA) отменит решение о выделении финансирования на проект из-за недостающего латвийского участка, указывает Минсообщения. Оно отмечает, что Латвия, не заключив общий договор финансирования, может потерять финансирование СЕФ в размере 167,1 млн евро без возможности претендовать на него на следующих этапах выделения средств и повторно подать заявку на меры, которые уже получали положительное решение Еврокомиссии.

Минсообщения намерено предложить кабинету министров обратиться к ЕК с просьбой более детально объяснить причины отказа в софинансировании важных мероприятий по строительству Rail Baltica.

Согласно данным последнего анализа, общие затраты по проекту в странах Прибалтики могут составить 23,8 млрд евро, тогда как в 2017 г. они оценивались в 5,8 млрд евро.

Генеральная прокуратура 3 июня начала проверку действий должностных лиц, ответственных за реализацию проекта Rail Baltica, которые без согласования взяли обязательства перед государственным бюджетом, заключая договоры о строительных работах в рамках проекта.

В свою очередь, Сейм Латвии решил создать парламентскую комиссию по расследованию ошибок, допущенных при реализации проекта.

Источник: sputniknews.ru, 20.08.2024