



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

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

№9/СЕНТЯБРЬ 2023

СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЯ.....	4
Что нам стоит путь построить.....	4
Владивосток и Хабаровск может связать скоростная железнодорожная магистраль.....	6
Кассация подтвердила запрет Siemens судиться в Германии с ОАО «РЖД».....	7
Высокоскоростное движение поездов требует отдельной инфраструктуры.....	8
«Синара» решила построить завод в Зеленограде для выпуска поездов к ВСМ.....	9
Беглов рассказал о строительстве нового вокзала для будущей ВСМ Москва – Петербург.....	10
ОАО «РЖД» хотят стать перевозчиком на высокоскоростной железнодорожной магистрали.....	11
ВТБ готов рассмотреть участие в пуле инвесторов ВСМ Москва – Петербург.....	12
«Сбер» готов участвовать в финансировании ВСМ Москва – Санкт-Петербург.....	12
ЗА РУБЕЖОМ.....	14
В Австрии готовят к открытию первый участок ВСМ Koralm.....	14
Renfe увеличил частоту курсирования высокоскоростных поездов между Барселоной и Лионом.....	14
Компания Evo-rail установила новую бортовую систему связи на основе 5G на высокоскоростной линии Фигерас – Перпиньян.....	15
Одобрено финансирование ЕС для строительства испанского участка ВСМ Мурсия – Альмерия.....	15
Новые маршруты FS могут соединить Париж, Брюссель, Амстердам и Берлин.....	16
HS2 начинает строительство самого протяженного «зеленого» тоннеля Грейтворт (Великобритания).....	17
HS2 завершает строительство ключевого виадука в долине Колн-Вэлли (Великобритания).....	18
Начата проходка тоннеля Гроттаминарда на ВСМ Неаполь – Бари (Италия).....	19
JR East начнет перевозить грузы высокоскоростными поездами в 2024 году (Япония)....	20
Пекин готов строить скоростные магистрали по всему миру – от Турции до Сочи и Москвы.....	21
В Китае полностью открылась высокоскоростная магистраль Гуйян – Наньнин для пассажиров.....	23
В Китае началась опытная эксплуатация трансморской ВСМ.....	24
Началась опытная эксплуатация высокоскоростной линии Нанкин – Тайцан (Китай).....	24
В Южной Корее начались испытания высокоскоростного поезда следующего поколения.....	25
Проект ВСМ в Калифорнии получил федеральные субсидии в размере 202 млн долл. (США).....	28
Калифорния готовится купить шесть высокоскоростных поездов (США).....	29

На высокоскоростной линии в Индии началось монтирование компонентов безбалластного пути, произведенных в Японии	29
ВСМ в Индонезии откроют 1 октября 2023 года	30
Госбезопасность Латвии не допустила турецкие компании к тендеру железнодорожного проекта Rail Baltica	31
На косвенные расходы Rail Baltica в Латвии требуется 400 тыс. евро из бюджета	31

РОССИЯ

Что нам стоит путь построить

Создание четырех ВСМ потребует почти 11 трлн рублей.

«Ъ» выяснил, во сколько могут обойтись проекты высокоскоростных магистралей (ВСМ), предложенные в августе Владимиром Путиным. Четыре дороги, включая пилотную ВСМ Москва – Петербург, но без упомянутых президентом путей до Луганска и Донецка, правительство оценило в 10,8 трлн руб. Общий пассажиропоток должен составить 64,7 млн человек в год. Впрочем, эксперты считают, что ВСМ Москва – Минск при планируемом пассажиропотоке 3,8 млн человек нежизнеспособна, а магистрали в Адлер и Екатеринбург проигрывают авиатранспорту.

Сеть высокоскоростных магистралей, принципиально одобренная президентом в августе, будет стоить около 10,8 трлн руб. Такие расчеты содержатся в презентации стратегии развития инфраструктуры до 2030 года.

Согласно документу, в дополнение к ранее звучавшей оценке инвестиций в ВСМ Москва – Петербург (1,7 трлн руб. без учета стоимости входов в столицы) ВСМ Москва – Воронеж – Ростов-на-Дону – Адлер оценивается в 3,2 трлн руб., она позволяет сократить скорость движения между конечными точками в 3 раза, до 7 ч 50 мин. ВСМ Москва – Нижний Новгород – Казань – Екатеринбург оценивается в 4 трлн руб. (в 3,6 раза быстрее, до 6 ч 36 мин.), а Москва – Смоленск – Минск – в 1,9 трлн руб. (в 2,3 раза, до 3 ч 4 мин.).

Расчеты по обозначенному президентом продлению трасс до новых территорий не приводятся. Впрочем, оценки стоимости (в ценах 2030 года) сделаны на базе стоимости 1 км ВСМ Москва – Петербург, то есть не являются точными.

В совокупности 4,37 тыс. км ВСМ должны дать прирост бюджетных доходов на 15,1 трлн руб. и ВВП на 35,2 трлн руб., следует из презентации.

ВСМ в России в разных вариантах обсуждаются уже десятилетиями. Планы все время уточнялись. Так, в 2019 году с варианта Москва – Казань проект решено переконфигурировать в маршрут Москва – Петербург. Он предполагает достижение времени сообщения между столицами 2 ч 15 мин. Конец стройки запланирован на 2028 год. Владимир Путин 17 августа обозначил и другие магистрали: ВСМ от Москвы до Адлера, из Москвы через Казань на Урал, а также возможное строительство ВСМ до Минска и до Луганска и Донецка (рис. 1).

ПЕРСПЕКТИВНАЯ СЕТЬ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ

ИСТОЧНИК: ПРЕЗЕНТАЦИЯ СТРАТЕГИИ ПРАВИТЕЛЬСТВА ПО РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДО 2030 ГОДА.

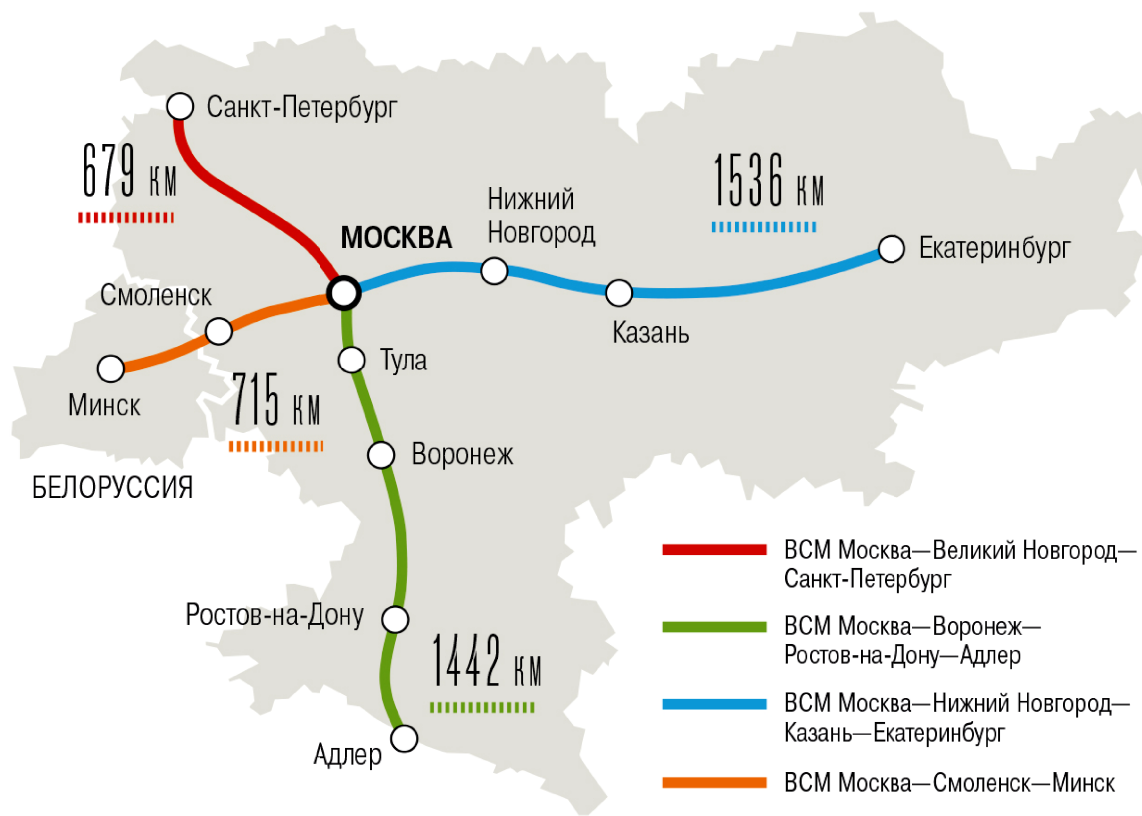


Рис. 1. Перспективная сеть высокоскоростных магистралей

В материалах инфраструктурной стратегии рассчитан пассажиропоток по новым ВСМ. Для дороги на Адлер он должен составить 17,2 млн пассажиров в год, на Екатеринбург – 21,1 млн и для Минска – 3,8 млн. Глава Союза пассажиров Кирилл Янков говорит, что, согласно исследованиям, ВСМ конкурентоспособны относительно авиации на интервалах до 5-5,5 ч. Таким образом, трассы на Адлер и Екатеринбург уже не подпадают под эти условия. Что касается пассажиропотока между промежуточными станциями на ВСМ до Адлера, то на участке от Воронежа до Ростовской агломерации мало населенных пунктов, а до Ростова и Краснодара пассажиры уже могут предпочесть самолет. Дорогу на восток, по мнению господина Янкова, следует заканчивать в агломерации Набережные Челны – Нижнекамск – Елабуга, поскольку пассажиропоток между Казанью и этими городами будет вполне сопоставим с тем, который ожидается между Москвой и Казанью, а дальше на восток до Екатеринбурга уже мало крупных населенных пунктов.

Что касается дороги на Минск, то прогнозы пассажиропотока, указанные в презентации, совпадают с прогнозами господина Янкова, и он явно недостаточен, чтобы оправдать строительство ВСМ. Ранее предполагалось, напоминает эксперт, продление этой дороги до Европы, но с этим, с одной стороны, следует подождать до следующего геополитического цикла, а с

другой – на расстоянии и до Варшавы, и до Берлина уже предпочтительна авиация.

Также в презентации указаны ассигнования на развитие городского транспорта.

В частности, предполагается продлить комплексную программу по модернизации общественного транспорта до 2030 года в соответствии с поручениями по итогам Госсовета по транспорту, на что потребуются дополнительно не менее 15 млрд руб. в год из бюджета плюс возвратные казначейские кредиты в размере 50 млрд руб. в год. Это позволит обновить около 50 тыс. единиц подвижного состава, сообщается в документе. Также 194,5 млрд руб. из ФНБ предлагается выделить на развитие городских электричек. Запланировано и восстановление секвестрированных в 2025-2026 годах бюджетных средств с аэропортовой инфраструктуры и инфраструктуры морских портов в объеме 82,3 млрд и 68,2 млрд руб. соответственно.

Источник: kommersant.ru, 20.09.2023

Владивосток и Хабаровск может связать скоростная железнодорожная магистраль

Высокоскоростная железнодорожная магистраль (ВСМ) может в перспективе связать Владивосток и Хабаровск, сообщил глава Минвостокразвития Алексей Чекунков.

«В какой-то перспективе... было бы интересно проработать проект и связать их более быстрым сообщением. Думаю, это не в ближайшие несколько лет, но рано или поздно мы увидим. Поскольку сейчас в России уже реализуется ряд проектов высокоскоростных железных дорог, думаю, когда-то до этого доживут Владивосток и Хабаровск», – сказал Чекунков после итоговой пресс-конференции, посвященной итогам Восточного экономического форума (ВЭФ – 2023), которая прошла в Международном мультимедийном пресс-центре медиагруппы «Россия сегодня».

По его словам, Хабаровск и Владивосток – два великих дальневосточных города с разными характерами. «Моя мечта, чтобы они были связаны в некую агломерацию. На сегодня хабаровчане и владивостокцы достаточно часто приезжают друг другу в гости», – добавил министр.

Чекунков отметил, что перенос в 2018 году столицы ДФО из Хабаровска во Владивосток не принес перемен к худшему. Потому что Владивосток – морской порт, конечная точка Транссиба. Раз нам удалось это реализовать, не

умалив преимущества Хабаровска, но что-то добавив Владивостоку, значит это было правильное решение, – полагает министр.

Источник: ria.ru, 15.09.2023

Кассация подтвердила запрет Siemens судиться в Германии с ОАО «РЖД»

Арбитражный суд Московского округа подтвердил запрет Siemens AG вести судебные разбирательства в Германии в отношении договора с Российскими железными дорогами («РЖД») на ремонт и техобслуживание 294 высокоскоростных электропоездов «Ласточка».

Как следует из информации в картотеке арбитражных дел, окружной суд отклонил кассационную жалобу немецкого концерна на вынесенное в июне определение арбитражного суда Москвы. Первая инстанция запретила Siemens AG инициировать и продолжать судебные разбирательства в Высшем земельном суде Берлина, Высшем земельном суде Мюнхена и в Верховном земельном суде Баварии по всем спорам, вытекающим из этого договора, заключенного 7 сентября 2011 года.

ОАО «РЖД», Siemens и группа «Синара» в сентябре 2011 года подписали контракты на производство 1,2 тысячи вагонов электропоездов Desiro («Ласточка») стоимостью более 2 млрд евро и на техническое обслуживание 54 электропоездов этой серии стоимостью более 500 млн евро. Второй контракт рассчитан на 40 лет. Впоследствии в соглашения вносились изменения и дополнения.

Как ранее сообщили в Siemens, концерн и его структуры решили выйти из совместных предприятий и с 13 мая 2022 года расторгнуть сервисные договоры на техническое обслуживание электропоездов с ОАО «РЖД». В компании пояснили, что международные санкции и следующие из них требования делают невозможным дальнейшее исполнение договорных обязательств перед ОАО «РЖД».

Российские арбитражные суды трех инстанции ранее признали незаконным одностороннее расторжение немецкой стороной договора на сервисное обслуживание и ремонт «Ласточек» и обязали Siemens продолжать исполнение обязательств по этому контракту.

Параллельно ОАО «РЖД» обратились в российский суд с заявлениями о запрете контрагенту инициировать судебные процессы за рубежом, поскольку из-за введенных санкций компания не может рассчитывать на беспристрастное разбирательство. Российские арбитражные суды ранее запретили Siemens инициировать разбирательство по договору в Международном арбитражном

суде при Палате экономики Австрии в Вене, несмотря на соответствующую арбитражную оговорку в контракте.

Источник: Iprime.ru, 04.09.2023

Высокоскоростное движение поездов требует отдельной инфраструктуры

Организовать высокоскоростные маршруты на действующей инфраструктуре, в том числе из-за геометрии пути, проблематично. Даже на участке Санкт-Петербург – Москва сегодня технические возможности подвижного состава реализованы не в полной мере.

Грандиозный замысел

«Сапсан жалко. Поезд испытывает предельные нагрузки при скорости 200 км/ч, тогда как рассчитан на 300-320 км/ч», – говорит председатель совета директоров АО «Синара – Транспортные машины» Александр Мишарин.

При этом «Сапсан» он называет прошлым временем. Для дальнейшего развития высокоскоростного движения в стране необходима более продвинутая техника. «Нам нужен высокоскоростной поезд на 250 и 400 км/ч с новыми совершенно технологиями. Новый поезд по энергоэффективности должен быть на 30% лучше, чем «Сапсан», – отметил А. Мишарин, уточнив, что необходимы также иные требования к инфраструктуре.

По его словам, СТМ планирует построить в столичном регионе новую производственную площадку, на которой будут создаваться высокоскоростные электропоезда нового поколения. Вопрос решается совместно с ОАО «РЖД» и правительством Москвы.

Как известно, новая ВСМ Санкт-Петербург – Москва предполагает скорость движения пассажирских поездов до 400 км/ч, а на отдельных участках (например, при прохождении искусственных сооружений) – до 350 км/ч.

Со своими рельсами и сигналами

Организация высокоскоростного движения требует строительства изолированной инфраструктуры. По данным источника, близкого к РЖД, согласно требованиям, заложенным в специальные технические условия на проектирование ВСМ Санкт-Петербург – Москва, допустимый радиус кривых в плане должен быть не менее 10000 м (для скорости – 400 км/ч), в трудных условиях – не менее 7500 м (для скорости 350 км/ч), а величина наибольшего уклона – не круче 24‰.

Напомним, оптимальным вариантом ВСМ между Москвой и Санкт-Петербургом был признан вариант «Новгородский» длиной 679 км с расчетным временем 2 ч 19 мин. Согласно нему, по выходу из Санкт-Петербурга магистраль пойдет южнее от действующей инфраструктуры –

к Великому Новгороду. В районе ст. Окуловка новая трасса сблизится с главным ходом Октябрьской магистрали, параллельно которому и будет следовать до Москвы.

Для возведения двухпутной магистрали предстоит провести земляные работы в объеме 146,4 млн м³, построить 219 искусственных сооружений, 14 станций.

Тем временем ведутся проработки по хозяйству автоматики и телемеханики, в том числе в свете развития высокоскоростных сообщений. На площадке НИИАС развернут полноценный натурный стенд новой системы управления движением поездов.

«Она состоит полностью из всех функционально значимых элементов отечественного производства. Мы объединили несколько ключевых производителей электроники, различной аппаратуры: постового, напольного, бортового оборудования, системы диспетчерской централизации, информационных систем. И фактически сегодня проводим испытания для того, чтобы в будущем году полноценно приступить к работе по созданию системы управления для высокоскоростных магистралей, то есть для магистралей со скоростью до 400 км/ч», – рассказал генеральный директор АО «НИИАС» Александр Долгий.

Источник: rzd-partner.ru, 28.08.2023

«Синара» решила построить завод в Зеленограде для выпуска поездов к ВСМ

«Синара» работает над созданием прототипа собственного поезда, его планируют представить в 2027 году.

«Синара – Транспортные машины» запланировала строительство завода по производству высокоскоростных поездов, в приоритете – площадка в Зеленограде, которая не будет возведена на базе уже существующей, а будет построена с нуля.

Размещение завода в Зеленограде считается приоритетным, поскольку в городе будет расположена ключевая станция высокоскоростной магистрали между Москвой и Санкт-Петербургом. Согласно планам прототип поезда появится в 2027 году, над ним уже работают инженеры. С 2028 года компания передаст ОАО «РЖД» порядка 50 поездов для проекта ВСМ.

Строительство начнется в 2024 году, на строительство потребуется «десятки миллиардов рублей», рассказывал замгендиректора группы «Синара» Антон Зубихин. По его словам, с точки зрения окупаемости инвестиций в создание завода требуется партия из 50 поездов.

Разработка и изготовление опытного образца поезда потребует 5-10 млрд руб., в зависимости от того, какую долю элементов нужно будет производить с нуля и «где будет необходима увязка с другими производителями», оценил президент Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры Павел Иванкин. Он счел, что стоимость поезда окажется значительно выше иностранных аналогов, так как российская сторона только нарабатывает компетенции в этой области, а общее количество поездов несопоставимо с мировыми показателями, но со временем расходы могут снижаться.

Стоимость может быть снижена до 1,3 млрд руб., если его производить в конгломерате с китайскими фирмами, считает эксперт.

Движение по высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург может быть запущено в 2028 году, говорили в Минтрансе. Согласно плану ВСМ позволит сократить время в пути между двумя мегаполисами до 2 ч 15 мин. Министерство оценивает проект высокоскоростной магистрали в 1,7 трлн руб. Там сообщали, что проект будет окупаемым и практически не потребует поддержки со стороны федерального бюджета.

Источник: rbc.ru, 25.08.2023

Беглов рассказал о строительстве нового вокзала для будущей ВСМ Москва – Петербург

Власти Санкт-Петербурга намерены максимально бережно подойти к строительству нового вокзала для будущей высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург. В настоящее время уже найдено решение, которое позволит интегрировать отдельные исторические объекты в состав терминала, сообщил губернатор города Александр Беглов.

«Это очень важный проект для города и страны. Мы реализуем его совместно с правительством Российской Федерации, правительством Москвы и Сбербанком. Время движения между центрами двух столиц сократится почти в 2 раза. Сейчас это 4 часа, а будет – 2 часа 15 мин. До Великого Новгорода из Петербурга можно будет доехать за 30 мин. Увеличится и скорость перемещения грузов. Быстроходные составы пойдут по новой трассе. Существующие пути Октябрьской железной дороги станут свободны для грузового движения», – сказал Беглов в эфире «Радио России – Санкт-Петербург».

«Мощный импульс развития получают кварталы на четной стороне Лиговского проспекта – севернее сада Сан-Галли. Там, где планируется

разместить новый терминал высокоскоростной магистрали. Хочу отметить, что город максимально бережно подходит к строительству нового вокзала. Проведен целый ряд консультаций. Найдено решение, которое было одобрено профессиональным сообществом. Это решение позволит отдельные исторические объекты интегрировать в состав терминала», – сказал губернатор.

«Президент страны В.В. Путин поддержал продление скоростных магистралей и в других направлениях: на восток и на юг России. Это укрепит связи между регионами. Будет стимулировать дальнейший рост внутреннего туризма. Для Петербурга строительство высокоскоростной магистрали откроет новые возможности. Повысится востребованность нашего аэропорта «Пулково». Электрички Московского вокзала будут в большем объеме использоваться для внутригородских перевозок», – добавил Беглов.

Источник: Iprime.ru, 21.08.2023

ОАО «РЖД» хотят стать перевозчиком на высокоскоростной железнодорожной магистрали

ОАО «РЖД» в проекте высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург хотят быть перевозчиком и эксплуатантом инфраструктуры, сообщил генеральный директор компании Олег Белозёров.

«Мы предполагаем, что мы будем одним из участников. Не традиционная схема, что мы как железные дороги все берем на себя и все делаем. Нет. Это коммерческий проект, который должен иметь окупаемость, где будут участники, каждый, отвечающий за свои риски. Мы на сегодняшний момент себя пока видим в роли перевозчика, поскольку у нас компетенция присутствует, и компетенция по эксплуатации инфраструктуры», – сказал глава РЖД, выступая на Международном железнодорожном салоне пространства 1520 «PRO//Движение.Экспо».

Он добавил, что ОАО «РЖД», наверное, должны быть и участниками концессионера. «Но в какой части, мы не довлеем, не имеем права довлеть в этом проекте. Это инвесторы, а инвесторы есть, здесь говорили, что и банки хотели бы...», – продолжил глава ОАО «РЖД». То есть, резюмировал он, отдельно риск должен быть на строителе, а кто-то должен взять на себя риск за подвижной состав.

Источник: Iprime.ru, 25.08.2023

ВТБ готов рассмотреть участие в пуле инвесторов ВСМ Москва – Петербург

ВТБ готов рассмотреть участие в пуле инвесторов высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург, заявил глава банка Андрей Костин.

«Ко мне обращалось правительство, думали, что я буду сопротивляться этому, потому что мы акционер аэропорта «Пулково». Нет, мы не сопротивляемся, посчитали, что для «Пулково» это будет определенная потеря бизнеса, но несущественная. Поэтому мешать техническому прогрессу мы, конечно, не будем», – сказал он в кулуарах Восточного экономического форума.

«Мы в принципе будем готовы рассмотреть участие в пуле. Там, я так понимаю, все-таки Сбергательный банк вызвался быть организатором. Если нам предложат и если условия будут приличные, то мы, вполне возможно, поучаствуем в синдикации», – добавил он.

Президент России Владимир Путин в середине августа поддержал строительство пилотной ВСМ между Москвой и Петербургом. Сбербанк заявил, что готов участвовать в финансировании проекта в синдикате крупнейших банков. О готовности принять участие в финансировании и строительстве ВСМ уже заявили ВЭБ и Газпромбанк.

Источник: ria.ru, 12.09.2023

«Сбер» готов участвовать в финансировании ВСМ Москва – Санкт-Петербург

По сообщению зампред Сбербанка Анатолия Попова, для России с ее огромными расстояниями такой проект крайне важен. ВСМ Москва – Санкт-Петербург является началом развития сети таких магистралей. Реализация проекта сократит время в пути между двумя столицами до 2 ч 15 мин., и к 2030 г. общее количество пассажиров магистрали составит около 22,6 млн человек в год. И Сбербанк, конечно, готов в синдикате крупнейших банков участвовать в финансировании этого проекта.

Ранее о заинтересованности в финансировании проекта сообщали ВЭБ.РФ, Газпромбанк, ВТБ.

Как подсчитали в Минтрансе РФ, строительство ВСМ потребует выделения средств Фонда национального благосостояния в объеме до 468 млрд рублей.

Согласно паспорту государственной программы «Развитие транспортной системы», на федеральный проект «Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей» в 2023 г. планировалось выделить 19,6 млрд руб. за счет внебюджетных источников, при этом привлечение средств из федерального бюджета не планировалось. Всего в 2023-2024 гг. на реализацию программы планируется направить около 41,3 млрд рублей.

Источник: tass.ru, 24.08.2023

ЗА РУБЕЖОМ

В Австрии готовят к открытию первый участок ВСМ Koralmbahn

Федеральные железные дороги Австрии (ÖBB) приступили к выполнению испытательных поездок с высокой скоростью по юго-западному участку железной дороги Koralmbahn протяженностью 130 км, которая включает в себя одноименный тоннель длиной 33 км и соединит города Грац и Клагенфурт – столицы федеральных земель Штирия и Каринтия. Испытательный поезд курсирует по участку со скоростью до 250 км/ч, измеряя параметры взаимодействия с путевой инфраструктурой, контактной сетью и системой радиосвязи. Проверяется также работа европейской системы управления движением поездов ETCS.

Ввести юго-западный участок ВСМ Koralmbahn в эксплуатацию планируется в конце 2023 г., всю магистраль – в 2025 г., после чего время в пути между Грацем и Клагенфуртом сократится до 45 мин. Линия почти на всем протяжении рассчитана на скорость движения поездов 250 км/ч, на ней имеются 23 станции, более 100 мостов. Примерно 50 км магистрали проходят в тоннелях.

Источник: zdmira.com, 12.09.2023

Renfe увеличил частоту курсирования высокоскоростных поездов между Барселоной и Лионом

Испанский национальный оператор Renfe перевел в режим ежедневного курсирования высокоскоростные поезда AVE между Барселоной и французским Лионом. Поезда в этом сообщении начали обращение 13 июля 2023 г., с пятницы по понедельник выполнялся один рейс в сутки. С 1 сентября 2023 г. поезда следуют ежесуточно с промежуточными остановками в городах Герона, Фигерас, Перпиньян, Нарбонн, Монпелье, Ним и Валанс. Время в пути между конечными пунктами составляет около 5 ч.

Второй трансграничный маршрут Мадрид – Марсель Renfe открыл для пассажиров 28 июля 2023 г. На данный момент высокоскоростные поезда обращаются с пятницы по понедельник, но с 1 октября 2023 г. будут курсировать ежесуточно. Тогда в общей сложности между Испанией и Францией будут обращаться 28 поездов испанского оператора в неделю.

На эти маршруты уже продано более 120 тыс. билетов, а суммарный объем перевозок превысил 68 тыс. чел. Поезда AVE заполняются в среднем более чем на 80%, а в некоторые дни билеты распродаются полностью.

В декабре 2022 г. Национальное общество железных дорог Франции (SNCF) прекратило сотрудничество с Renfe в сфере высокоскоростных сообщений между двумя странами и вышло из совместного предприятия Elipsos. Поезда Мадрид – Марсель и Барселона – Лион были выведены из обращения.

Источник: railjournal.com, 05.09.2023 (англ. яз.)

Компания Evo-rail установила новую бортовую систему связи на основе 5G на высокоскоростной линии Фигерас – Перпиньян

Компания Evo-rail, специализирующаяся на разработке и внедрении телекоммуникационных систем и являющаяся частью группы FirstGroup, совместно с компанией Comsa внедрила на поездах, курсирующих по высокоскоростной линии Фигерас – Перпиньян (между Испанией и Францией), свою новую бортовую систему связи на основе 5G. Этому предшествовали ее успешные испытания на британской железнодорожной линии Island Line.

По информации представителя Evo-rail, технология mmWave, которая предусматривает использование путевого оборудования – антенн, монтируемых на опоры контактной сети, была внедрена за значительно меньший срок, чем изначально планировалось.

Двунаправленные антенны поддерживают связь с аналогичными антеннами, установленными на первом и последнем вагонах поезда. Благодаря этому обеспечивается работа двух независимых каналов связи с поездом, что позволяет гарантировать полное покрытие и производительность Wi-fi сети на борту поезда свыше 1 Гб в секунду по стоимости передачи мобильных данных.

Данную технологию также внедряет британский оператор пригородных перевозок SouthWestern Railway, на данный момент более 200 поездов уже готовы к ее использованию – запуск запланирован на 4 квартал 2023 г.

Источник: railwaygazette.com, 27.08.2023 (англ. яз.)

Одобрено финансирование ЕС для строительства испанского участка ВСМ Мурсия – Альмерия

Европейская комиссия согласовала выделение гранта в размере 411 млн евро на финансирование сооружения двух участков ВСМ (с особым акцентом на участки Нондуэрмас-Вера и Лос-Арехос-Эль-Пуче) длиной 149 км Мурсия – Альмерия. В настоящее время прямая железнодорожная связь между этими двумя городами отсутствует, перевозки грузов и пассажиров в города на

юго-востоке Испании выполняются через Мадрид. ЕС считает приоритетной задачей строительство данной ВСМ колеи 1435 мм, входящей в Средиземноморский коридор трансъевропейской сети TEN-T, который соединит Андалусию, Валенсию и Каталонию через территорию Франции, Италии, Словении и Хорватии с Венгрией. Линия также позволит установить новое сообщение между Альмерией и центром Пиренейского полуострова, что сократит время в пути по этому маршруту.

Вся линия будет электрифицирована и оснащена европейской системой управления движением поездов ETCS. ВСМ рассчитана на обращение пассажирских поездов длиной до 400 м с максимальной скоростью 250 км/ч и грузовых длиной 750 м со скоростью 100 км/ч. Продолжение работ по устройству верхнего строения пути, электрификации и оснащению системами ЖАТ также получит софинансирование из фондов ЕС в период 2021-2027 гг.

В декабре 2022 г. оператор инфраструктуры железных дорог Испании Adif завершил строительство последнего участка ВСМ между Мурсией и Мадридом. В результате протяженность высокоскоростной сети приблизилась к 4 тыс. км, и страна вышла на первое место в Европе по этому показателю.

Источник: railtech.com, 28.08.2023 (англ. яз.)

Новые маршруты FS могут соединить Париж, Брюссель, Амстердам и Берлин

Итальянский оператор Ferrovie dello Stato Italiane (FS) может продлить существующие маршруты до Брюсселя, Амстердама, Парижа и Берлина. Такой интерес к расширению перевозочных услуг по европейским направлениям обусловлен либерализацией железнодорожной сети Европы, которая проводится ЕС с июня 2019 г.

Маршрут Брюссель – Амстердам очень популярен у пассажиров и в настоящее время обслуживается только высокоскоростными поездами Thalys и междугородными поездами железных дорог Бельгии и Нидерландов – NS/SNCB. Итальянская FS Group рассматривает возможность введения дополнительных рейсов в Париж, Брюссель, Амстердам и Берлин.

Амстердам, Брюссель и Париж уже соединены железнодорожными сервисами Eurostar/Thalys. Новый потенциал для развития конкуренции дает новость об открытии туннеля под Ла-Маншем для сторонних операторов. Уже есть планы, начиная уже с 2025 г., запустить международные железнодорожные перевозки между Англией и Францией через туннель под Ла-Манше в рамках консорциума с участием Mobico, Cosmen и Alstom под названием «Evolyn».

FS Italiane стремится превратить Европу в свой внутренний рынок и увеличить доходы от международных перевозок с 1,8 млрд евро в 2019 г. примерно до 5 млрд евро в 2031 г., говорится в десятилетнем плане развития FS. Компания уже работает на маршруте Милан – Париж, а также планирует запустить новое высокоскоростное железнодорожное сообщение между Барселоной и Парижем к концу 2024 г.

Как только поезда FS Italiane начнут курсировать из Мадрида в Париж, они свяжут Испанию, Францию и Италию, поскольку компания уже запустила поезда Frecciarossa по маршруту Милан – Париж. На маршруте между Барселоной и Мадридом лоукостер Iryo от Trenitalia не только конкурирует с AVE, первоначальным сервисом, которым управляет государственная железная дорога Испании Renfe, но и с двумя другими лоукостерами – Ouigo, дочерней компанией SNCF и Avlo от Renfe.

Источник: railtech.com, 21.08.2023 (англ. яз.)

HS2 начинает строительство самого протяженного «зеленого» тоннеля Грейтворт (Великобритания)

Компания HS2, реализующая проект строительства одноименной высокоскоростной магистрали в Великобритании, приступила к сооружению самого длинного «зеленого» тоннеля протяженностью 2,7 км в районе населенного пункта Грейтворт в Западном Нортгемптоншире (рис. 2). Тоннель спроектирован таким образом, чтобы исключить негативное влияние на местный ландшафт и свести к минимуму неудобства для населения. Это один из пяти «зеленых» тоннелей, сооружаемых в рамках проекта HS2.



Рис. 2. Инженеры за работой над первой аркой для «зеленого» тоннеля Грейтворт

В отличие от тоннелей, проходка которых осуществляется щитовым способом, это будет тоннель мелкого заложения. Его построят открытым

способом, после чего над самим тоннелем высадят деревья и кустарники, предусматриваются также защитные полосы насаждений.

Тоннель будет сформирован из более чем 5000 крупных бетонных блоков, которые изготовят на заводе в городе Илкстон (графство Дербишир). Все блоки (вес самого тяжелого составит 43 т) армируют. Затем будет осуществлена их сборка на производственной площадке консорциума EKFB в составе компаний Eiffage, Kier, Ferrovial и Vam Nuttall – основного подрядчика компании HS2.

Модульный принцип строительства позволит вдвое сократить выбросы углекислого газа в атмосферу при проведении работ по сравнению с традиционными методами сооружения тоннелей с применением бетонирования.

Тоннель спроектирован в двухарочном исполнении в виде буквы m с двумя отдельными стволами – один для пропуска поездов в южном направлении, а другой – в северном. Строительство тоннеля будет осуществляться поэтапно и займет около двух лет.

Источник: railway-news.com, 14.09.2023 (англ. яз.)

HS2 завершает строительство ключевого виадука в долине Колн-Вэлли (Великобритания)

В Харфилде инженеры HS2 завершили установку главного 40-метрового пролета, который станет частью виадука Колн-Вэлли линии ВСМ HS2. Были установлены одиннадцать элементов пролета весом от 115 до 130 тонн (рис. 3).



Рис. 3. Строительство виадука HS2

Строительство виадука велось во время летних каникул, чтобы уменьшить неудобства для местных жителей, причиняемые закрытием движения и проведением самих работ.

После завершения строительства виадук станет самым длинным железнодорожным мостом в Великобритании, протяженностью более 3,4 км. Он пройдет через канал Гранд-Юнион, реку Колн, местные дороги и ряд озер на окраине Лондона между Райслипом и началом туннелей Чилтерн.

Все сегменты виадука изготавливаются на временном заводе, развернутом рядом со строительной площадкой.

Самые широкие пролеты виадука будут использованы в местах, где виадук пересекает озера. Этот дизайн был выбран для того, чтобы обеспечить панорамный вид на ландшафт, свести к минимуму воздействие виадука на озера. Дизайн был вдохновлен «скачущего по воде» полетом камня, с серией элегантных пролетов, некоторые длиной до 80 м и высотой примерно 10 м над поверхностью озер.

Виадук строится главным подрядчиком работ HS2 Ltd. – совместным предприятием Align.

Источник: railway-international.com, 22.08.2023 (англ. яз.)

Начата проходка тоннеля Гроттаминарда на ВСМ Неаполь – Бари (Италия)

Тоннелепроходческий комплекс (ТВМ) Aurora начал работу в тоннеле Гроттаминарда длиной 2 км на участке Апице – Ирпино строящейся ВСМ Неаполь – Бари, которая пересечет Аппенинский полуостров с запада на восток. Работы ведет консорциум во главе с компанией Webuilt. ТВМ длиной 100 м с щитом диаметром 12 м, крупнейший из задействованных в настоящее время в Италии, будет проходить до 15 м тоннеля в сутки и завершит работу в районе Апице в начале 2024 г.

Тоннель Гроттаминарда – один из трех, которые предстоит соорудить на участке Апице – Ирпино. Помимо еще двух тоннелей длиной 4,4 и 6,4 км, на этом участке появятся станция в Ирпино, остановочный пункт в Апице и четыре мостовых сооружения.

Проект ВСМ Неаполь – Бари стоимостью около 5,8 млрд евро реализуется в рамках национального плана восстановления и устойчивого развития (National Recovery and Resilience Plan). По прогнозам, по завершении строительства в 2027 г. данной ВСМ будут пользоваться до 2,3 млн пассажиров в год. Кроме того, она позволит решить задачу по передаче 30% грузовых перевозок на расстояние более 300 км с автомобильного транспорта на

железные дороги к 2030 г. и до 50% – к 2050 г. Линия войдет в состав трансъвропейского коридора TEN-T Скандинавия – Средиземноморье.

Источник: railwaypro.com, 30.08.2023 (англ. яз.)

JR East начнет перевозить грузы высокоскоростными поездами в 2024 году (Япония)

31 августа Восточно-Японская железнодорожная компания (JR East) провела пробный рейс перевозки грузов на высокоскоростных поездах Синкансэн.

Поезд, нагруженный 750 ящиками с грузом, отправился из города Ниигата в столицу страны Токио. Среди перевезенных товаров оказались местные соевые бобы эдамаме. После прибытия в Токио товар перегрузили в автотранспорт для дальнейшей доставки. Сообщается, что этот шаг вызван стремлением компаний компенсировать дефицит водителей грузовиков при перевозке грузов между префектурами.

Высокоскоростные поезда подобного класса использовались для перевозки грузов на заре своего существования, однако впоследствии перешли исключительно на перевозку пассажиров. Японские железные дороги вновь вернулись к идее транспортировки грузов во время пандемии, когда правительство призывало жителей страны избегать ненужных поездок между префектурами.

В конце лета 2020 года JR East также использовала некоторые вагоны своих поездов для доставки грузов. Аналогичные шаги в 2021 году предпринимали железные дороги Хоккайдо и Западная железная дорога Японии.

По сообщениям японской прессы, железная дорога JR East приступит к регулярной перевозке грузов высокоскоростными поездами в следующем финансовом году, который начнется в апреле 2024 г.

JR East рассчитывает таким образом получить новый источник доходов в условиях, когда пассажирские перевозки восстановились только до 80% доковидного уровня. Кроме того, ускоренные перевозки, например, свежей рыбы и других продуктов питания могут быть востребованы из-за изменений в законодательстве, которые вводят ограничения сверхурочной работы водителей грузовых автомобилей.

Пока не решено, будут ли использоваться для грузовых перевозок отдельные поезда, или грузы станут размещать в графиковых пассажирских поездах. Компания изучит результаты такой работы и постарается найти лучший способ начать коммерческую деятельность на рынке грузоперевозок.

Предполагается устанавливать коробки с грузом между сиденьями, чтобы не модифицировать вагоны, а погрузо-разгрузочные операции выполнять в депо или на крупных станциях.

JR East выполняет перевозки грузовых отправок высокоскоростными поездами в малых объемах с 2021 г., используя свободные служебные площади в вагонах. Стоимость перевозки одного отправления массой до 12 кг составляет 2190 иен (около 15 долл. США).

Источник: asia.nikkei.com, 19.09.2023 (англ. яз.)

Пекин готов строить скоростные магистрали по всему миру – от Турции до Сочи и Москвы

Россия может войти в число лидеров по строительству высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ). Владимир Путин дал поручение не только достроить такую магистраль из Москвы в Санкт-Петербург, но и спроектировать новые. Одна из дорог свяжет Москву с черноморскими курортами: фактически, она позволит связать почти все регионы Европейской части России, включая Воронежскую и Ростовскую области, Краснодарский край.

Проектируется сейчас ВСМ и на Урале – между Челябинском и Екатеринбург, дорога включена в транспортную стратегию России до 2030 года. И перспективы этой дороги кажутся более реалистичными, чем у магистрали Москва – Адлер, которая даже по самым скромным подсчетам обойдется в 4-5 трлн рублей.

Если магистраль Москва – Адлер ориентирована, прежде всего, на российского туриста, то в строительстве ВСМ Челябинск – Екатеринбург заинтересованы китайцы. Дорога может стать составной частью грузопассажирской магистрали «Евразия» из Пекина в Москву. Продвигает мегапроект лично Си Цзиньпин, который хочет включить его в свою цивилизационную инициативу «Один пояс – один путь».

Проект, правда, поначалу застопорился из-за высокой стоимости. Однако сейчас интерес к нему снова подогрели санкции: Евросоюзу и Китаю необходим кратчайший маршрут для доставки грузов. А альтернативные пути в обход России (например, через Казахстан или Турцию) сильно дороги.

Китайцы могут научить и Россию строить высокоскоростные железные дороги. Китай является страной не только с самой большой протяженностью ВСМ, но и с самой большой скоростью движения на этих дорогах. Магистралей построено уже более 42 тыс. км – это две трети от всех мировых.

Именно китайцы строят ВСМ по всему миру. И не только в Юго-Восточной Азии, как можно было бы предположить, но и на Ближнем Востоке.

В 2005 году китайские компании начали строить первую зарубежную ВСМ, соединяющую столицу Турции Анкару со Стамбулом. Длина дороги – 533 км, а скорость движения составляет 250 км/ч. Движение открылось в 2014 году. После строительства дороги китайские компании взяли на себя управление ВСМ-бизнесом на всем Ближнем Востоке. И не только.

В конце марта этого года на станции Халим высокоскоростной железной дороги Джакарта – Бандунг в Индонезии рабочие уложили последний рельс высокоскоростной железной дороги. В июне начались совместные пуско-наладочные работы и испытания: поезда достигли проектной скорости 350 км/ч.

Джакарта – столица Индонезии, а Бандунг – четвертый по размеру город страны. Расстояние между ними всего 140 км, однако, преодолеть их не так-то просто. Можно сесть на обычный поезд, но тогда путь займет 3 часа. Можно доехать на автобусе, но застрять в чудовищных пробках. Наконец, есть еще мотороллер – это «всего» 2,5 ч. А по скоростной железной дороге добраться из одного мегаполиса в другой можно будет всего за 40 мин.

Строительство ВСМ обошлось более чем в 5 млрд долл., и это был крупнейший заказ Китая на строительство зарубежных железных дорог. Причем китайцы впервые реализовали полностью весь цикл, от предпроектных работ до обслуживания уже запущенной линии.

Высокоскоростная железная дорога Джакарта – Бандунг будет введена в эксплуатацию уже на днях. Она полностью соответствует так называемым «китайским стандартам».

Индонезия поначалу обратилась за помощью, чтобы построить ВСМ, к Японии. Было это в 2008 году, когда японцы все еще по инерции считались мировыми технологическими лидерами. Тогда это была первая на планете страна, которая построила ВСМ.

Японская сторона очень хотела выиграть конкурс, но запросила слишком большие деньги. В 2014 году к власти пришел новый президент Индонезии Джоко Видодо, и проект был возобновлен. К кому обратиться за помощью, индонезийцы уже не раздумывали – это был Китай, где к тому времени было построено 19 тыс. км ВСМ.

Стоимость строительства одного километра магистрали составляет около 30 млн долл. Три четверти от общего объема инвестиций в проект китайская сторона предоставляет в виде кредита сроком на 40 лет с возможностью отсрочки еще на 10 лет. Кредитная модель очень гибкая: например, она предусматривает финансирование в долларах и юанях.

Правительства Китая и Таиланда также сейчас готовятся строить ВСМ с максимальной скоростью 250 км/ч. Инвестировать в строительство будут, конечно, китайцы. Таиланд – один из главных китайских партнеров: только в первой половине 2023 года Таиланд принял 1,4 млн китайских туристов.

Железнодорожная система Таиланда долгое время находилась в аварийном состоянии: большая часть железных дорог была построена с конца XIX века до конца Второй мировой войны. И в декабре 2015 года тайцы и китайцы подписали межправительственное соглашение о развитии железных дорог.

Китайско-Таиландская железная дорога имеет общую длину 867 км и расчетную скорость 250 км/ч.

Проект железной дороги Китай – Таиланд» разделен на два этапа. Первый этап соединит Бангкок и Накхонратчасиму, ворота на северо-восток Таиланда. Второй этап включает Нонгкхай, важный приграничный торговый город на северо-востоке Таиланда, близ Лаоса.

Часть затрат на строительство ВСМ компенсируется за счет тайской сельскохозяйственной продукции: Китай получает, например, рис и каучук. Внимательно изучить предлагаемые китайцами модели инфраструктурного финансирования стоит и России, ведь наверняка именно Пекин будет участвовать в проектах ВСМ.

Источник: 19rusinfo.ru, 09.09.2023

В Китае полностью открылась высокоскоростная магистраль Гуйян – Наньнин для пассажиров

В Китае введена в эксплуатацию на всем протяжении высокоскоростная магистраль протяженностью 482 км с 14 станциями, соединившая городские округа Гуйян в провинции Гуйчжоу на юго-западе и Наньнин в Гуанси-Чжуанском автономном районе на юге страны вблизи границы с Вьетнамом. В начале августа 2023 г. открылся для перевозки пассажиров участок Либо – Гуйян длиной 175 км, а 31 августа – участок Наньнин – Либо длиной 307 км с восемью станциями. Это первая ВСМ в Гуанси-Чжуанском автономном районе, рассчитанная на скорость движения поездов 350 км/ч. Ее маршрут проходит по территории Юньнань-Гуйчжоуского нагорья, отличающегося сложным рельефом, 90 % протяженности линии приходится на тоннели и мосты.

Высокоскоростной электропоезд семейства Fuxing отправился 31 августа 2023 г. со станции Наньнин-Восточный в 7 ч 33 мин. и прибыл на станцию Гуйян-Северный через 2 ч 53 мин.

В течение начального периода эксплуатации на линии ежедневно будет курсировать максимум 56 поездов, включая прямые поезда из Наньнина в Гуйян, Чэнду и Чунцин, а также в другие города.

Самое быстрое время в пути из Наньнина до Чэнду теперь составляет 6 ч 51 мин., а до Чунцина – 5 ч 17 мин.

Ожидается, что ВСМ, проходящая через районы проживания более 30 национальных меньшинств КНР, в том числе Маонань, Яо и Буэй, благотворно повлияет на местную туристическую отрасль и активизирует экономическое развитие горных районов юго-запада Китая, ранее находившихся в географической изоляции.

При реализации проекта ВСМ, пересекающей природные заповедники и водно-болотные угодья, особое внимание уделялось минимизации негативного воздействия на окружающую среду. Так, на ряде участков вдоль путей были установлены свето- и шумозащитные барьеры высотой 4 м. Строительные отходы подвергались обработке, чтобы избежать загрязнения рек и грунтовых вод.

Источник: cns.cn, 01.09.2023 (англ. яз.)

В Китае началась опытная эксплуатация трансморской ВСМ

Первая в Китае трансморская высокоскоростная линия Фучжоу – Сямынь – Чжанчжоу длиной 277 км введена 31 августа 2023 г. в опытную эксплуатацию. ВСМ рассчитана на скорость движения поездов 350 км/ч. Она проходит вдоль восточного побережья страны и пересекает три залива, включая залив Мэйчжоу, где построен мост длиной 14,7 км. После открытия магистрали время в пути между ее конечными пунктами составит менее 1 ч.

Строительство этой ВСМ началось в 2017 г. В феврале 2023 г. завершились ее статические испытания. Летом 2023 г. в ходе испытательного рейса через залив Мэйчжоу поезд CR450 разогнался до скорости 453 км/ч.

Источник: cns.cn, 01.09.2023 (англ. яз.)

Началась опытная эксплуатация высокоскоростной линии Нанкин – Тайцан (Китай)

В Китае начата опытная эксплуатация высокоскоростной линии Нанкин – Тайцан протяженностью 279 км, которая проходит через города Чжэньцзян, Чанчжоу, Уси и Сучжоу. Новая ВСМ через железную дорогу Шанхай – Сучжоу – Наньтун обеспечивает выход в Шанхайский транспортный

узел. Вместе с высокоскоростной магистралью Пекин – Шанхай и междугородной линией Шанхай – Нанкин она формирует транспортную сеть, соединяющую регион Дельта реки Янцзы с западными областями Китая, что будет способствовать ускорению социально-экономического развития провинции Цзянсу.

Новая линия рассчитана на движение поездов со скоростью 350 км/ч. В период испытаний по ней выполнено 898 пробных поездок, в ходе одной из которых была зафиксирована скорость 385 км/ч.

Источник: zdmira.com, 23.08.2023

В Южной Корее начались испытания высокоскоростного поезда следующего поколения

Южнокорейский национальный оператор Korail и Hyundai Rotem в настоящее время проводят испытательные пробеги двух предсерийных высокоскоростных поездов EMU-320 (рис. 4), представленных в 2022 г. Составы были построены по контракту, заключенному в 2016 г.



Рис. 4. Высокоскоростной подвижной состав EMU-320

Весной этого года Hyundai Rotem также получила дополнительные контракты на поставку 31 высокоскоростного поезда двум операторам междугородных перевозок Южной Кореи: Korail (17 восьмивагонных поездов, совокупная стоимость 710 южнокорейских вон или 499 млн евро) и Supreme Railways (14 поездов, 15 лет технического обслуживания, общая стоимость контракта – 1,09 трлн южнокорейских вон или 709 млн евро).

Поезда EMU-320 спроектированы на основе экспериментальной модели NEMU-430X (максимальная эксплуатационная скорость – 430 км/ч), представленной Hyundai Rotem в мае 2012 г. Нарботки данного прототипа также были отражены в составах KTX-EUM (изначально – EMU-260), которые

будут поставлены Korail двумя партиями в количестве 19 единиц. KTX-EUM будут курсировать по высокоскоростным линиям меньшей интенсивности движения (допустимая скорость ниже, железнодорожная инфраструктура на этих участках до модернизации относилась к обычным магистральным линиям).

Тогдашнее Министерство земли, транспорта и морских дел оказывало поддержку научно-исследовательскому проекту по разработке HEMU-430X; в нем, помимо Hyundai Rotem, участвовал корейский научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта KRRI и еще 50 организаций.

Представители Korail заявили, что наработки прототипа легли в основу ряда реальных проектных решений, использованных в EMU-320. Для проектирования носовой части были использованы новейшие данные аэродинамического анализа – как следствие, на скорости 300 км/ч состав обладает на 10% меньшим аэродинамическим сопротивлением по сравнению с другими высокоскоростными поездами, используемыми в Южной Корее. Производитель отмечает, что особая конструкция придает EMU-320 «отличительный южнокорейский вид».

Кроме того, была повышена герметичность салона и внутренних пространств, улучшена звукоизоляция, установлен модуль электронного управления тягой собственной разработки. Использование высокопрочных алюминиевых профилей обеспечивает снижение веса на 5% по сравнению с поездами KTX-Sancheon (которые также построила Hyundai Rotem).

Высокоскоростные поезда EMU-320 имеют распределенное тяговое оборудование, им не требуются специальные тяговые вагоны, находящиеся в головной и в хвостовой части, как это было с KTX-Sancheon. Получившийся моторвагонный подвижной состав обеспечит более плавное ускорение и торможение. Полный вес поезда – 475 т, пассажироместимость – 515 мест (46 – для пассажиров первого класса).

В салонах поезда имеется система Wi-Fi, а также система просмотра потокового видео (только для пассажиров первого класса). Двери оборудованы раздвижными ступенями, что позволяет использовать EMU-320 как на низких, так и на высоких платформах.

Все сиденья в вагонах (рис. 5) вращаются и автоматически регулируются посредством единого пункта управления, например, машинист может это сделать путем ввода нескольких команд на конечной станции. Для Korail это нововведение, и оно поможет разгрузить сотрудников, ответственных за эксплуатацию и сопровождение поезда – ранее вращающимися были сиденья только в первом классе, все манипуляции проводились вручную.



Рис. 5. Внутренний интерьер поезда

Поставка 17 поездов для Korail ожидается в период с апреля 2027 г. по март 2028 г. В эксплуатацию также будут введены 2 предсерийных единицы. Сначала они будут использоваться для увеличения провозной способности на существующих участках ВСМ, особенно с учетом работ по расширению магистральных линий между Пхэнтхэком и Осоном. В результате пропускная способность высокоскоростной линии, соединяющей агломерацию Сеул – Инчхон с городами на юге, увеличится до 380 поездов в день в каждом направлении (сейчас этот показатель составляет 190 поездов).

Строительство параллельных путей протяженностью 46,9 км между Пхэнтхэком и Осоном началось 7 июня, открытие запланировано на 2028 г. Пути в основном будут проходить по тоннелю, в целом параллельно эксплуатируемой двухпутной линии. Отмечается, что это наиболее загруженный участок сети, его использует как Korail, так и частный оператор Supreme Railways.

Некоторые характеристики составов для Korail:

- максимальная эксплуатационная скорость – 320 км/ч;
- полный вес – 475 т;
- номинальная постоянная мощность – 9,1 МВт;
- количество обмоторенных осей – 24;
- общее количество мест (места в первом классе) – 515 (46);
- длина – 199,1 м;
- ширина – 3150 мм.

По завершении ввода в эксплуатацию новых путей Korail планирует расширить перевозки из Сувона и Инчхона в Пусан, Мокпхо и Йосу.

Korail также планирует заказать еще 12 шестивагонных поездов KTX-EUM в этом году для перевозок на маршрутах Сунчхон – Сокчо и Каннин – Чеджин, поставка запланирована на 2028 г. Данный оператор пока

оценивает свои возможности по закупке новых высокоскоростных поездов, так что дополнительных гарантированных («твердых») заказов не стоит ждать раньше 2026 г.

Источник: railwaygazette.com, 11.09.2023 (англ. яз.)

Проект ВСМ в Калифорнии получил федеральные субсидии в размере 202 млн долл. (США)

Федеральные власти США предоставили проекту по строительству ВСМ в Калифорнии субсидии в размере 202 млн долл., которые будут направлены на завершение строительства участка в Калифорнийской долине (Сентрал-Вэлли) между Мерседом и Бейкерсфилдом. Средства предоставлены Министерством транспорта страны согласно Закону об инвестициях в инфраструктуру и рабочие места, принятому в 2021 г.

Это событие показывает, что федеральные власти все еще хотят поддерживать этот региональный дорогостоящий проект, даже на фоне неопределенности вокруг необходимости дофинансировать строительство на прогнозируемую сумму в 25 млрд долл. (речь идет о расширениях до Кремниевой долины и Сан-Франциско).

Ранее часть федеральных средств на эту ВСМ (общая ориентировочная стоимость которой может превысить 105 млрд долл.) предоставлялась при условии, что строительство начнется в Центральной долине, которая считается наиболее рентабельным участком для железнодорожных перевозок этого типа.

Первоначально в правительственном агентстве штата Калифорния CHSRA, отвечающем за реализацию проекта, прогнозировали, что участок Мерсед – Бейкерсфилд будет введен в эксплуатацию в 2020 г., однако затем этот срок был сдвинут на 2029 г.

Вышеупомянутый грант пойдет на строительство сегрегированного (без пересечений с автодорогами) пути в Шафтере (округ Керн), находящегося к северо-западу от Бейкерсфилда. По данным CHSRA, соответствующие работы могут начаться в августе 2025 г. и продлятся 3 года.

И хотя строительные работы в основном сосредоточены на участке в Центральной долине протяженностью 119 миль (191 км), планируется развивать и другие направления: например, в прошлом году были подписаны соглашения по строительству ВСМ от Мерседа до Сан-Хосе и от Сан-Хосе до Сан-Франциско. В итоге необходимо будет построить еще 133 мили (214 км) путей (развернутая длина).

Источник: sfchronicle.com, 25.09.2023 (англ. яз.)

Калифорния готовится купить шесть высокоскоростных поездов (США)

Транспортная администрация штата Калифорния California High-Speed Rail Authority (CHSRA) запустила первый этап процедуры закупки шести электропоездов, рассчитанных на движение со скоростью до 350 км/ч, обнаружив запрос на квалификацию (RFQ). Запросы на предложение (RFP) планируется распространить среди прошедших квалификацию поставщиков в первом квартале 2024 г.

Первые два поезда требуется поставить в 2028 г. для статических и динамических испытаний и опытных поездок со скоростью до 390 км/ч. Еще четыре поезда должны быть готовы в 2030 г. – к началу коммерческой эксплуатации первого участка длиной 275 км Мерсед – Бейкерсфилд планируемой высокоскоростной линии Сан-Франциско – Лос-Анджелес. Контракт будет включать проектирование, производство, испытания и ввод в эксплуатацию поездов и тренажера машиниста с последующим их обслуживанием, а также обеспечение запасными частями. На начальном участке Мерсед – Бейкерсфилд планируется организовать движение 18 пар поездов с временем в пути 90 мин. В настоящее время поездка по железной дороге между этими городами занимает 3 ч.

В перспективе возможно продление ВСМ до Сакраменто и Сан-Диего с увеличением до 1287 км протяженности коридора, обслуживающего 24 станции. CHSRA работает с региональными партнерами по реализации многомиллионного плана модернизации сети местных железных дорог, чтобы привести инфраструктуру железнодорожной сети штата в соответствие с современными требованиями к транспортным услугам.

Стоит отметить, что проект ВСМ в Калифорнии находится в проработке уже более четверти века.

Источник: rollingstockworld.ru, 29.08.2023

На высокоскоростной линии в Индии началось монтирование компонентов безбалластного пути, произведенных в Японии

На участке в Сурате строящейся высокоскоростной линии Мумбаи – Ахмадабад начались работы по монтированию японских компонентов безбалластного пути. По словам представителей будущего оператора этой инфраструктуры – National High Speed Rail Corporation Limited (NHSRCL), это первый в Индии случай, когда в сфере железнодорожного строительства используются японские J-образные бетонные плиты.

Отмечается, что безбалластный путь смонтирован на всех участках, относящихся к сети высокоскоростных линий Синкансэн в Японии.

В марте 2021 г. NHSRCL и компания Japan Railway Track Consultants Co (поставщик инженерных услуг) подписали меморандум о взаимопонимании, затрагивающий проектирование путей для участка Т2 Ваходара – Вапи (237 км) линии Мумбаи – Ахмедабад. В конце августа представители NHSRCL сообщили, что уже были поставлены более 14 тыс. т рельсов и 50 форм для отливки бетонных плит для безбалластного пути. Компания Japan Railway Technical Services будет обучать и сертифицировать необходимый для строительства индийский персонал.

Источник: railwaygazette.com, 17.09.2023 (англ. яз.)

ВСМ в Индонезии откроют 1 октября 2023 года

Коммерческую эксплуатацию высокоскоростной железной дороги, соединяющей Джакарту, столицу Индонезии, и Бандунг, четвертый по величине город Индонезии, планируют начать 1 октября 2023 г.

В настоящее время ВСМ Джакарта – Бандунг длиной 142 км, рассчитанная на скорость движения 350 км/ч, находится в опытной эксплуатации. Причем в одной из испытательных поездок 6 сентября приняли участие премьер-министр КНР Ли Цян и министр-координатор по вопросам морских дел и инвестиций Индонезии Лухут Панджаитан. Тестовая поездка от станции Халим до станции в Караванге (40-километровое расстояние) заняла около 11 мин. В ходе поездки они обсудили возможности продления ВСМ до Сурабаи – второго по величине города Индонезии с населением около 7 млн чел. В результате протяженность ВСМ может составить около 700 км.

Как отметил Ли, высокоскоростная железная дорога – это путь к интеграции, открытости и общему процветанию. Это не только сократит временное и пространственное расстояние между городами, но и будет способствовать оптимизации и модернизации промышленной структуры и расширению возможностей экономического развития вдоль маршрута.

ВСМ Джакарта – Бандунг построена с использованием китайских технологий. Корпорация CRRC поставила для нее 11 пассажирских высокоскоростных электропоездов и один инспекционный поезд. С пуском ВСМ время в пути между столицей страны Джакартой и городом-миллионником Бандунгом сократится с 3 ч до 40 мин.

Источник: globaltimes.cn, 07.09.2023 (англ. яз.)

Госбезопасность Латвии не допустила турецкие компании к тендеру железнодорожного проекта Rail Baltica

Служба госбезопасности Латвии не допустила к тендеру по строительству международной магистрали Rail Baltica турецкие строительные компании IC Ictas и Dogus Insaat Ve Ticaret, одна из которых ранее сотрудничала с Росатомом и другими российскими корпорациями.

Совместное предложение турецких компаний было на полмиллиарда евро дешевле победившей заявки консорциума французских, итальянских и польских подрядчиков. Официально причины недопуска подрядчиков из Турции не раскрываются. При этом сообщается, что IC Ictas ранее участвовала в строительстве ряда мостов в Санкт-Петербурге, терминала аэропорта «Пулково», скоростной трассы между Москвой и Санкт-Петербургом, а также в возведении АЭС «Аккую» в Турции по заказу Росатома.

Проект Rail Baltic предусматривает создание железнодорожной магистрали европейского стандарта между Таллином, Ригой, Каунасом (с ответвлением на Вильнюс), Варшавой и Берлином. Стоимость работ оценивается в 7 млрд евро, их планируют завершить в 2028 году. Еврокомиссия заявила, что готова профинансировать до 85% стоимости работ.

Источник: tass.ru, 18.09.2023

На косвенные расходы Rail Baltica в Латвии требуется 400 тыс. евро из бюджета

Кабинет министров Латвии рассмотрел подготовленный Министерством сообщения информационный отчет о финансировании, необходимом координатору проекта Rail Baltica – акционерному обществу RB Rail AS (RBR) на 2023 год. Дополнительное софинансирование из государственного бюджета Латвии в размере 398,5 тыс. евро необходимо для покрытия косвенных приемлемых расходов, не финансируемых Европейской комиссией (ЕК).

Согласно модели финансирования проекта Rail Baltica большая часть расходов на реализацию проекта будет покрыта за счет средств фонда Connecting Europe Facility (CEF). CEF финансирует базовую железнодорожную инфраструктуру, подъездные пути, системы сигнализации и управления, электрификацию и приобретение земли, а косвенные приемлемые затраты на реализацию проекта финансируются частично. В соответствии с соглашением между правительством Эстонии, правительством Латвии и правительством Литвы о создании железнодорожной линии Rail Baltica непрямые приемлемые

расходы, не финансируемые из СЕФ, ежегодно финансируются в равных долях из бюджетов стран Балтии.

Финансирование, которое будет предоставлено Латвии в 2023 году, дополнительно включает расходы, необходимые для проектирования комбинированного железнодорожно-автомобильного моста через Даугаву. Общая сумма косвенных накладных расходов, которые должны быть выделены Латвии в 2023 году, составляет 875,8 тыс. евро, но поскольку в RBR имеется профицит в размере 477,3 тыс. евро, из государственного бюджета необходимо дополнительно выделить 398,5 тыс. евро.

Источник: rzd-partner.ru, 15.09.2023