

Новостной дайджест в сфере высокоскоростного движения

Выпуск за 14.12. – 18.12.
Москва, 2015



СОДЕРЖАНИЕ

1.Остановка строительства гонконгской ВСМ обойдется бюджету в \$ 9,8 млрд.....	3
2.ОАО «РЖД» в период новогодних праздников назначает дополнительные рейсы поездов «Сапсан».....	4
3.Потенциал для роста.....	5
4.Siemens в марте начнет «тяжелый» ремонт «Сапсанов» в депо под Петербургом.....	6
5.Летающие по рельсам.....	8
6.Куда мчится «Аллегро».....	10
7.17 декабря на Ленинградском вокзале Москвы, а также на Московском и Финляндском вокзалах Санкт-Петербурга прошли торжественные мероприятия, посвященные Дню высоких скоростей.....	11
8.«РЖД» в День высоких скоростей вводит новый тарифный план «День Рождения».....	12

14.12.2015.

Источник: РЖД-партнер

Остановка строительства гонконгской ВСМ обойдется бюджету в \$ 9,8 млрд

Остановка строительства XRL - высокоскоростной железной дороги, которая должна связать город с Гуанчжоу и Шэньчжэнь на юге Китая, - обойдется бюджету Гонконга 75,6 млрд гонконгских долларов / 9,8 млрд долларов США/, сообщает Bloomberg со ссылкой на документ, представленный Министерством транспорта в Законодательное собрание.

Документ был подготовлен в связи с тем, что несколько депутатов предложили отказаться от проекта после очередного увеличения стоимости строительства XRL, в которую уже было вложено более 50 млрд гонконгских долларов. Согласно расчетам, приведенным в документе, в случае если строительство не будет завершено до истечения срока действия нынешнего контракта с подрядчиком, расходы на организацию нового тендера составят около 33 млрд долларов.

В феврале 2016 года подрядчик проекта MTR Corp. может принять решение о приостановке строительства, если Заксобрание не утвердит запрос на дополнительное финансирование. Приостановка работ, по оценкам правительства, будет стоить 233 млн долларов в месяц. В случае возобновления договора после шести месяцев приостановки ущерб составит 4,8 млрд долларов, говорится в документе.

При этом экономический эффект от железной дороги составит по новым оценкам 4%, а не 6%, в соответствии с расчетами 2009 года. Среди причин прогнозируемого снижения прибыли правительство приводит увеличение стоимости строительства, более низкие темпы экономического роста и прироста населения в дельте реки Чжуцзян.

Как сообщалось ранее, правительство готово предоставить MTR Corp. дополнительное финансирование в объеме 19,6 млрд долларов для завершения строительства XRL. При этом MTR должна принять обязательство взять на себя любые новые последующие непредвиденные расходы в связи с реализацией проекта.

В случае одобрения предложенной схемы, строительство должно будет завершиться в третьем квартале 2018 года, на три года позже, чем изначально планировалось. Стоимость строительства ВСМ возросла с 65 млрд до 85 млрд долларов.

Астрономическая стоимость относительно короткой ВСМ протяженностью 26 км обусловлена тем, что на всем протяжении, включая конечный терминал в западной части полуострова Коулун, магистраль строится под землей и в туннелях.

14.12.2015.

Источник: ОАО «РЖД»

ОАО «РЖД» в период новогодних праздников назначает дополнительные рейсы поездов «Сапсан»

В целях обеспечения перевозки пассажиров в дни новогодних и рождественских праздников ОАО «РЖД» назначает дополнительные рейсы поездов «Сапсан» между Москвой и Санкт-Петербургом.

Продажа билетов на данные поезда открыта во всех железнодорожных кассах дальнего следования и на официальном сайте ОАО «РЖД».

Санкт-Петербург - Москва

Номер поезда	Время отправления	Время прибытия	Дата
№ 757	09:00	12:50	с 25 декабря- ежедневно
№ 759	09:10	13:00	с 25 по 31 декабря, 9 января
№761	11:00	14:50	26,27,30 и 31 декабря, с 1 по 10 января
№ 763	11:10	15:00	30 и 31 декабря, 10 января
№ 773	17:00	20:50	10 января

Москва - Санкт-Петербург

Номер поезда	Время отправления	Время прибытия	Дата
№ 762	11:30	15:20	26,27,30 и 31 декабря, с 1 по 10 января
№ 766	13:30	17:30	26,27,30,31 декабря, 9 и 11 января
№ 768	13:40	17:40	с 25 декабря - ежедневно

14.12.5015.

Источник: Газета «Гудок»

Потенциал для роста

ОАО «РЖД» и VR-Group Ltd (Финляндия) продолжают совместную работу над сокращением издержек и времени в пути скоростного поезда Allegro («Аллегро»), курсирующего между Санкт-Петербургом и Хельсинки и отметившего недавно свой пятилетний юбилей.

В рамках этой даты президент ОАО «РЖД» Олег Белозёров и президент VR-Group Ltd Микаэл Аро совершили рабочую поездку на Allegro из Финляндии в Россию. Руководители железнодорожных компаний обсудили широкий круг вопросов, связанных с увеличением пассажиропотока между двумя странами, а также меры по ценообразованию, маркетингу и услугам в пассажирских поездах. Президент ОАО «РЖД» отметил, что за пять лет сотрудничества было сделано очень многое: сокращено время в пути между Санкт-Петербургом и Хельсинки, ускорены пограничные и таможенные операции, перевезено около 2 млн человек.

«Вместе с тем для повышения комфортности мы будем и дальше сокращать время поезда в пути, – подчеркнул Олег Белозёров. – Рассмотрев вопросы ценовой политики, мы договорились, что будем работать над снижением издержек, что отразится на снижении стоимости билета и даст возможность большему количеству пассажиров осуществлять эту поездку».

Микаэл Аро в свою очередь выразил готовность оказать содействие в сокращении времени поезда в пути.

Как сообщил вице-президент ОАО «РЖД» по пассажирским перевозкам, генеральный директор АО «Федеральная пассажирская компания» Михаил Акулов, сейчас время в пути составляет более трех с половиной часов, к концу марта 2016 года планируется сократить время движения поезда до 3 часов 27 минут, а к концу года – до 3 часов 25 минут.

«Сокращение времени следования поезда и развитие в нем сервиса являются дополнительными мерами привлечения пассажиров при выборе транспорта в поездке, помимо традиционного применения широкой маркетинговой политики по предоставлению льгот и преимуществ пассажирам», – резюмировал Михаил Акулов.

14.12.2015

Источник: ИА «Интерфакс»

Siemens в марте начнет «тяжелый» ремонт «Сапсанов» в депо под Петербургом

Siemens планирует в марте 2016 года начать «тяжелые» виды ремонта высокоскоростных поездов «Сапсан» в моторвагонном депо «Петербург-Московское» в поселке Металлострой, сообщил директор департамента мобильности Siemens-Россия Йорг Либшер журналистам в Петербурге в понедельник.

«В 2016 году планируем провести (в Металлострое) ремонт четырех «Сапсанов» из первой поставленной серии (в РФ). В марте 2016 года планируем запустить (в депо для «тяжелых» ремонтов) первый «Сапсан», официальное открытие (участка для «тяжелых» ремонтов) – в мае», – сказал Й. Либшер.

Он пояснил, что «тяжелые» виды ремонта, так называемые ревизии, по регламентам Siemens должны проводиться по истечении 6-7 лет после начала эксплуатации скоростных поездов, в зависимости от годового пробега.

Й. Либшер напомнил, что проект расширения депо в Металлострое реализуется с текущего года. «В 2015 году заложили фундамент для расширения – три новых пути, которые будут по последнему слову техники. Получим возможность вести «тяжелые» виды ремонта, покраску, электрические испытания», – пояснил он.

О текущей стадии развития депо «Петербург-Московское» Й. Либшер сообщил, что Siemens в начале сентября 2015 года открыл на территории депо цех формирования колесных пар для «Сапсанов». «До этого станки, привезенные из Германии, находились на территории предприятия «Титан Экспресс» в Тихвине Ленинградской области. Мы все привезли сюда (в депо в Металлострое), отремонтировали пролет, с сентября ведем здесь работы», – сказал Й. Либшер.

Обслуживание колесных пар «Сапсанов» будет проводиться в этом цехе раз в 5-6 лет в зависимости от того, моторная это или обычная колесная пара, исходя из среднегодового пробега в 450 тыс. км.

Продолжение статьи

«Мы в состоянии разбирать тележку, снимать все элементы колесных пар, менять колеса и формировать колесные пары и проверенную тележку ставить на поезд. Получили все допуски для «Сапсана», – уточнил он.

При этом в 2016 году Siemens планирует получить аналогичные допуски для обслуживания колесных пар поездов «Ласточка». «В 2016 году планируем получить допуск для колесных пар «Ласточки». Таким образом, планируем повысить загрузку цеха», – отметил И. Либшер.

В 2016 году Siemens намерен расширить перечень видов обслуживания «Ласточек» в депо в Металлострое.

«По контракту есть два основных депо для техобслуживания «Ласточек» – в Адлере и в Подмосковье. Здесь (в Металлострое) мы определим точный перечень работ, это будет вспомогательное место. Более удобно обслуживать те поезда, которые эксплуатируются здесь (на линиях из Петербурга)», – сказал он.

Как сообщалось, президент компании Siemens в России и Центральной Азии Дитрих Меллер в апреле текущего года заявил о намерении инвестировать 55 млн евро в расширение депо для обслуживания «Сапанов» и «Ласточек» в поселке Металлострой под Петербургом.

По его словам, половину от суммы инвестиций составят затраты на строительство цеха, половину – закупка необходимого оборудования.

Ранее в Siemens говорили об объеме инвестиций в расширение депо в размере 60 млн евро. Некоторое снижение показателя связано с падением курса рубля.

Генеральный директор дирекции скоростного сообщения ОАО «РЖД» Владимир Андреев в свою очередь сообщал, что обслуживание подвижного состава расширенной очередью депо начнется в феврале 2016 года.

Необходимость запуска нового цеха обусловлена сроком эксплуатации в России поездов «Сапан» и их пробегом. Осуществление крупных видов ремонта «Сапанов» регламентируется производителем и зависит от пробега подвижного состава. Первая постановка каждого поезда на крупный ремонт производится после 1 млн 250 км пробега.

14.12.2015.

Источник: Журнал «Огонек»

Летающие по рельсам

17 декабря в России отмечается день высоких скоростей: в этот день в центре внимания – самые быстрые поезда «РЖД» и пассажиры, которые их выбирают.

У скоростных поездов давняя история, но особняком стоит декабрь 2009 года, когда в свой первый рейс отправился легендарный «Сапсан». На отечественных железных дорогах такие поезда не в новинку, первые появились еще в 1930-х: тогда фирменный поезд «Красная стрела» преодолевал путь между Москвой и Санкт-Петербургом за 10 часов. В 1960-х годах на эту же линию вышел скоростной поезд «Аврора» с электровозом ЧС2 производства чешского завода «Шкода», который сократил время в пути до 5 часов. Тогда же началась разработка самого масштабного советского проекта – скоростного поезда ЭР200, который вышел на маршрут в 1984 году. Он мог похвастаться скоростью 200 км/ч и покрывал расстояние между двумя столицами за 3 часа 55 минут.

К тому моменту в мире уже вовсю развивался новый тренд – высокоскоростные поезда в Японии и Франции достигали еще больших скоростей, но на обособленной инфраструктуре. В СССР такой проект тоже разрабатывался, но в связи с распадом государства эти планы были свернуты, и реанимировать их в 1990-х не удалось.

Сегодня перспективы высокоскоростных магистралей в России обсуждаются вновь: идет разработка проекта первой обособленной линии из Москвы через Нижний Новгород в Казань для поездов со скоростями до 400 км/ч. Но уже сейчас, соревнуясь с конкурентами из авиации, железнодорожники развивают сеть скоростных и высокоскоростных (то есть таких, где составы идут со скоростью свыше 200 км/ч) маршрутов на поездах «Сапсан», «Аллегро», «Стриж» и «Ласточка». «Сапсан» в этой компании, наверное, самый известный – этот поезд, произведенный немецкой компанией «Сименс», разгоняется до 250 км/ч (а его рекорд на российских дорогах – 291 км/ч), адаптирован к нашему климату и курсирует между Москвой и Санкт-Петербургом, причем в последнее время поезда хотят в сдвоенном формате – 20 вагонов. Интересно, что заполняемость «Сапсана» уже сегодня составляет почти 100%, притом что в Европе этот показатель гораздо ниже (например, 74% у знаменитых французских TGV).

Продолжение статьи

Коллеги «Сапсана» по высокоскоростному движению не отстают: до Хельсинки из Санкт-Петербурга сегодня буквально летает со скоростью в 220 км/ч «Аллегро». Сам поезд двухсистемный, то есть работает как на постоянном, так и на переменном токе, а значит, не требует замены локомотива (его тут просто нет) и экономит время. До таких отечественных городов, как Нижний Новгород, Орел и Курск, Смоленск, Тверь (маршрут открыт совсем недавно, 1 октября этого года), Петрозаводск, Великий Новгород и Бологое, Выборг, Адлер, Краснодар и Майкоп, курсирует «Ласточка» – ее скорость 160 км/ч, а эксплуатация возможна в температурном диапазоне от +40 до -40 градусов. Наконец, с июня этого года по маршруту Москва – Нижний Новгород отправился и скоростной «Стриж», способный достигать показателя в 200 км/ч. Все вместе эти поезда перевезли за последние годы почти 20 млн пассажиров.

Специально для эксплуатации скоростных поездов модернизирована железнодорожная инфраструктура: самый громкий проект – развитие магистрали между Москвой и Санкт-Петербургом, где на участке между Зеленоградом и Москвой недавно открыли четвертый главный путь, позволивший запустить здесь не только пригородные и дальние поезда, «Сапсаны», но и экспрессы «Ласточка». Теперь от Ленинградского вокзала до станции Крюково можно «долететь» за 26 минут, до Твери – за полтора часа. Сам проект в народе прозвали «пригородным метро», и это, наверное, лучшая оценка его эффективности.

15.12.2015

Источник : Фонтанка.ру

Куда мчится «Аллегро»

В декабре исполнилось 5 лет скоростному поезду «Аллегро», курсирующему между Петербургом и Хельсинки. Его пассажиропоток рос вплоть до 2014 года, сейчас наблюдается спад порядка 15%. Однако «РЖД» и финские железные дороги VR считают это временным явлением. Даже сейчас число рейсов уменьшать не планируется, как, впрочем, и цены на билеты. А маршрут «Аллегро» даже может быть расширен.

С момента запуска поезда «Аллегро» в декабре 2010-го и до 2014 года количество его пассажиров постоянно росло. Если в 2011-ом было перевезено 299,4 тыс. человек, то в пиковом 2013-м – уже 465,9 тыс. В 2014-м количество пассажиров снизилось до 416,2 тыс. человек, а в 2015-м этот показатель, как ожидается, будет на уровне 360 тыс. На фоне ослабления рубля с начала текущего года доля россиян на российско-финляндской границе снизилась с 74% до 65%.

Российские железнодорожники сократили некоторые международные маршруты в декабре 2014 года, однако, несмотря на падение спроса на «Аллегро», число рейсов скоростных поездов между Финляндией и Россией уменьшать не будут. В «РЖД» «с осторожностью относятся к сокращению транспортного предложения для населения», заявил вице-президент по пассажирским перевозкам ОАО «РЖД» Михаил Акулов. По его словам, 4 скоростных поезда в день между Хельсинки и Петербургом создают «ритмичный транспортный конвейер», который позволяет чувствовать доступность железнодорожного сообщения.

Изменения не коснутся и цен на «Аллегро», которые для россиян растут вместе с курсом евро. Стоимость билетов снижать не планируется, о чем заявила вице-президент по пассажирским перевозкам финской железнодорожной компании VR Майса Романайнен (Maisa Romanainen).

По ее словам, 29 евро (ок. 2270 руб.) – это вполне нормальные деньги для утреннего «Аллегро».

Более того, она считает, что цена является привлекательной для финских туристов, доля которых в пассажиропотоке в этом году выросла до 35%. Максимальная же цена на поезд составляет 130,6 евро (ок. 10150 руб.) в первом классе. Напомним, что на запуске проекта, в декабре 2010 года, цена на «Аллегро» составляла 84 евро во второй класс (или 3360 руб. на 2010 год) и 134 евро (5360 руб.) – в первый. Также поезд «Аллегро», как планируется, в следующем году сократит время в пути на 11 минут.

17.12.2015.

Источник: ОАО «РЖД»

17 декабря на Ленинградском вокзале Москвы, а также на Московском и Финляндском вокзалах Санкт-Петербурга прошли торжественные мероприятия, посвященные Дню высоких скоростей

В мероприятиях на Ленинградском вокзале принял участие президент ОАО «РЖД» Олег Белозёров, первый вице-президент ОАО «РЖД» Александр Мишарин, вице-президент ОАО «РЖД», курирующий пассажирский комплекс холдинга, Михаил Акулов и другие официальные лица.

В рамках торжественных мероприятий состоялась дегустация нового ассортимента питания для пассажиров высокоскоростных поездов «Сапсан».

Для дегустации новой линейки комплексных наборов питания, которые будут предлагаться пассажирам в 2016 году (завтрак, обед и ужин), на Ленинградский вокзал были приглашены пассажиры, часто пользующиеся услугами поездов «Сапсан». Пассажирам было предложено 4 новых цикла бортового питания, каждый из которых будет обновляться один раз в 2 месяца. При разработке блюд учтены мнения и пожелания пассажиров, разработаны специальные блюда с учетом их диетических или религиозных предпочтений. Пассажиры во время дегустации выбирали наиболее понравившиеся блюда, делая соответствующие отметки в чек-листах.

«Такие дегустации мы сделаем постоянными, чтобы собирать предложения для улучшения сервиса. Мы продолжим работу по повышению качества питания в наших поездах», - сказал Олег Белозёров.

В ходе мероприятий Олег Белозёров вручил сертификат и подарки 20-ти миллионному пассажиру скоростных поездов ОАО «РЖД», а также принял участие в создании инсталляции «Добрые руки людей планеты Земля» благотворительного фонда «Линия жизни».

17.12.2015.

Источник: ОАО «РЖД»

«РЖД» в День высоких скоростей вводит новый тарифный план «День рождения»

Об этом сообщил вице-президент ОАО «РЖД» Михаил Акулов во время торжественных мероприятий на Ленинградском вокале Москвы, приуроченных к празднованию Дня высоких скоростей.

Тариф «День рождения», по словам Михаила Акулова, дает возможность пассажиру-имениннику, а также трем сопровождающим его лицам (при условии одновременного оформления) оформить билет в вагоны эконом-класса и бизнес-класса поездов «Сапсан» со скидкой в размере 50% от стоимости проезда. Воспользоваться данным предложением пассажиры могут в период отправления за 7 дней до даты рождения и после нее. Оформить билет с учетом данной скидки можно только в билетных кассах.

Михаил Акулов также подчеркнул, что Российские железные дороги постоянно поддерживают ценовую доступность перевозок поездами «Сапсан», используя гибкую тарифную политику, различные акции и программу лояльности.

«Все 6 лет мы делали все возможное, чтобы как можно больше пассажиров оценили преимущества скоростного железнодорожного сообщения, постоянно развивали сервисы, которые предлагаются пассажиру, улучшали график движения поездов, увеличивали предложения по вместимости на этих маршрутах», - резюмировал он.

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Для статей были использованы следующие источники:

1. Информационное агентство РЖД-Партнер (веб-ресурс: www.rzd-partner.ru)
2. Пресс-Центр ОАО «РЖД» (веб-ресурс: www.press.rzd.ru)
3. Газета «Гудок» (веб-ресурс: www.gudok.ru)
4. Информационное агентство «Интерфакс» (веб-ресурс: www.interfax.ru)
5. Журнал «Огонек» (веб-ресурс: www.kommersant.ru/ogoniok)
6. Петербургская интернет-газета «Фонтанка» (веб-ресурс: www.fontanka.ru)

Секретариат

Экспертного совета по технической политике в области проектирования, строительства и эксплуатации высокоскоростных железнодорожных магистралей в Российской Федерации

Кафедра «Высокоскоростные транспортные системы»

Института управления и информационных технологий МГУПС (МИИТ)

г. Москва, ул. Образцова, дом 9, стр. 9, ауд 8505

(495) 684 29 02

(926) 270 99 81

Главный редактор: Сергеева Ирина