

Дайджест статей в области ВСМ

выпуск за 12.03– 16.03

[План строительства ВСМ в Калифорнии проходит корректировку](#)

[Марокко готовится к запуску первой в Африке ВСМ](#)

[Португалия начинает строительство железной дороги к границе с Испанией](#)

[Первая цифровая система централизации введена в эксплуатацию в Германии](#)

[Германия заказала British Steel рельсы длиной 120 м](#)

[Арктическая железная дорога в Финляндии и Норвегии обойдется почти в 3 млрд долларов](#)

[Литва начала восстановление разобранных ж/д путей в Латвию](#)

[GCC Railway свяжет четыре государства Персидского залива к 2021 году](#)

[Индия намерена внедрить систему ETCS уровня 2 на всех линиях широкой колеи](#)

[Новый скоростной китайский поезд в два раза длиннее существующих составов](#)

[Вьетнам построит высокоскоростную железную дорогу от Сайгона до Кантхо за 5 млрд USD](#)

[В Австралии изучат экономическую целесообразность проектов развития железных дорог в трех штатах](#)

План строительства ВСМ в Калифорнии проходит корректировку

Калифорнийское железнодорожное агентство высокоскоростного движения (CHSRA) вынесло на обсуждение проект бизнес-плана продолжения строительства ВСМ, в котором четко обозначены основные вызовы, с которыми приходится сталкиваться при реализации проекта, включая увеличение стоимости работ на 20 – 35 % в связи с инфляцией, непредвиденными обстоятельствами и отставанием от графика строительных работ в районе Центральной долины.

Общая стоимость строительства линии между Сан-Франциско и Анахаймом сегодня оценивается в 77,3 млрд долл. США, что на 20 % больше, чем планировалось 2 года назад, а сроком его окончания теперь обозначен 2033 г.

В проекте бизнес-плана CHSRA расставило следующие приоритеты: завершить строительство в Центральной долине линии протяженностью 190 км Мадера — Поплар-Авеню к 2022 г., провести экологическую экспертизу первой очереди проекта (от Сан-Франциско до Лос-Анджелеса и Анахайма) в соответствии с соглашением о выделении федерального гранта. Для линии, связывающей Кремниевую и Центральную долины, в проекте бизнес-плана выбрано направление Сан-Франциско — Бейкерсфилд, которое наиболее привлекательно в коммерческом плане по более высоким прогнозам пассажиропотока и доходов. Предусмотрено также завершить к 2027 г. строительство участков инфраструктуры под ключ в Центральной долине (Мадера — Поплар-Авеню — Бейкерсфилд) и в Кремниевой долине (Сан-Франциско — Гилрой) общей длиной 360 км.

Также в числе приоритетов названы определение объемов и стоимости работ для наиболее сложного участка — тоннелей Пачеко-Пасс и поддержка электрификации коридора курсирования пригородных поездов Caltrain в области залива Сан-Франциско и в Южной Калифорнии за счет инвестиций в проекты, которые осуществляются на маршруте Бербанк — Анахайм в интересах развития грузовых и пассажирских перевозок.

В компании Caltrain также поддержали предложение о расширении проекта электрификации линии Сан-Франциско — Сан-Хосе на юг до Гилроя, чтобы начать высокоскоростное движение между городами Сан-Франциско и Гилрой с 2027 г.

Марокко готовится к запуску первой в Африке ВСМ

Планы по открытию первой в Африке ВСМ в третьем квартале 2018 г. остаются неизменными. Как заявил представитель железных дорог Марокко (ONCF) журналу *International Railway Journal* на конференции *Middle East Rail* в Дубае 12 марта 2018 г., работы по вводу в эксплуатацию высокоскоростной линии Танжер — Кенитра протяженностью 183 км в настоящее время завершены на 99 %. Поставки подвижного состава выполнены в объеме 97 %, работы на инфраструктуре — 95 %, по подготовке оборудования к вводу в эксплуатацию — 78 %.

Укладка пути завершена в октябре 2017 г., монтаж контактной сети — спустя месяц. Система энергоснабжения переменного тока (25 кВ, 50 Гц) запитана в начале января 2018 г., а в феврале прошла комиссионную проверку специалистами объединенного центра управления. Обустройство станций важно завершить в июне 2018 г., к сроку передачи линии ONCF для проведения ходовых испытаний.

Для того чтобы уложиться в намеченный срок сдачи линии в коммерческую эксплуатацию, была образована специальная рабочая группа. В ее состав вошли представители всех служб ONCF, которые оценивают возможные риски и намечают мероприятия по их исключению.

Для обслуживания линии набрано 479 чел., которые, перед тем как приступить к выполнению своих обязанностей, пройдут обучение по программе продолжительностью более 10 тыс. ч.

На линии будут курсировать 12 поездов Euroduplex производства Alstom со скоростью до 320 км/ч, что позволит сократить время в пути между городами Танжер и Кенитра с 3 ч 15 мин до 50 мин. а на маршруте Танжер — Касабланка — с 4 ч 45 мин до 2 ч 10 мин.

Наименование бренда первого в Африке проекта высокоскоростного движения будет раскрыто с началом эксплуатации линии.

Всего же по генеральному плану развития Rail 2040 в Марокко планируется построить 1500 км высокоскоростных линий с целью сократить время в пути между главными городами страны до менее чем 2 ч. Уже завершены предварительные исследования по выбору трассы с тоннелями высокоскоростной линии Марракеш — Агадир, а также трассы продления линии Танжер — Кенитра до Касабланки.

Португалия начинает строительство железной дороги к границе с Испанией

Проект железнодорожной линии, соединяющей португальский город Элваш с испанским Бадахос, оценивается в 509 млн евро. Торжественная церемония запуска строительства с участием премьер-министров двух стран и представителя Евросоюза состоялась 5 марта 2018 г. в Элваше. С португальской стороны в проект будет вложено 277 млн евро, оставшиеся 232 млн предоставит Евросоюз.

Проект предусматривает строительство участка протяженностью 105 км между португальским городом Эвора и испанской границей. Работы уже начались на участке Эвора — Элваш протяженностью 94 км. Запущен тендер на строительство заключительного отрезка Элваш — Кайя длиной 11 км.

С завершением проекта в 2022 г. новое железнодорожное сообщение свяжет португальские морские порты Лиссабон, Сетубал, Синиш между собой и с испанской границей. В Португалии оценивают этот железнодорожный проект как крупнейший за последние 100 лет. Реализация проекта позволит уменьшить стоимость перевозки грузов от этих портов до испанской территории на 30 % и сократить расстояние на 140 км.

Проект не только формирует трансевропейскую железнодорожную сеть, но и является составной частью плана развития железных дорог Португалии до 2020 г., который предусматривает модернизацию 1200 км линий, а также работы по электрификации.

В то же день, 5 марта, в португальском городе Ковильян состоялась церемония запуска проекта по восстановлению и электрификации линии Ковильян — Гуарда протяженностью 46 км, движение на которой было закрыто 10 лет назад.

Проект обеспечит пропуск по магистральной линии Лиссабон — Энтронкаменту — Ковильян — Гуарда — испанская граница грузовых поездов длиной 600 м и пассажирских поездов.

Первая цифровая система централизации введена в эксплуатацию в Германии

Железные дороги Германии (DB) ввели на станции Аннаберг-Буххольц в постоянную эксплуатацию первую систему цифровой централизации, в которой используются интеллектуальные напольные устройства, получающие команды по сети с использованием протокола IP. Такой подход, по мнению поставщика системы — компании Siemens, позволяет радикально повысить гибкость при проектировании систем централизации и в долгосрочном плане уменьшить их стоимость при сохранении высокого уровня безопасности. Новую систему предусмотрено массово внедрять как на высокозагруженных линиях и крупных узловых станциях DB, так и на участках с более простыми условиями эксплуатации.

В январе 2018 г. руководство DB сообщило о намерении принять в ближайшие месяцы план внедрения на 80 % сети цифровых систем централизации и европейской системы управления движением поездов ETCS не ниже уровня 2.

Архитектура цифровой системы централизации предусматривает передачу команд в цифровом виде по сети передачи данных непосредственно к стрелкам, светофорам и другим напольным устройствам, что позволяет отказаться от традиционных кабелей. Таким образом, существенно увеличивается радиус действия поста централизации. Кроме того, переход к такой архитектуре сопровождается стандартизацией аппаратуры системы централизации.

Система цифровой централизации создана компанией Siemens в рамках проекта «Система централизации будущего» и была установлена на станции Аннаберг-Буххольц в 2013 г. В ней применяется разработанная Siemens коммуникационная система Sinet

Германия заказала British Steel рельсы длиной 120 м

Железные дороги Германии (DB) подписали с британской компанией British Steel контракт на поставку 20 тыс. т рельсов длиной 120 м. Предварительно British Steel инвестировала 1 млн ф. ст. в адаптацию своего завода в Сканторпе, расположенном на восточном побережье страны, чтобы там могли изготавливать рельсы повышенной длины. До реконструкции British Steel выпускала на этом заводе рельсы длиной до 108 м (это стандартный размер на британском рынке). В континентальной Европе большинство железных дороги применяют рельсы длиной 60 или 120 м.

Применение плетей большой длины позволяет повысить надежность рельсового пути и сократить расходы на текущее содержание благодаря сокращению числа сварных стыков. Железные дороги Германии являются крупнейшим потребителем рельсовой продукции в Евросоюзе, поэтому British Steel рассматривают их как стратегически важного заказчика.

Рельсы длиной 120 м будут доставлены в Германию поездами через тоннель под Ла-Маншем



Арктическая железная дорога в Финляндии и Норвегии обойдется почти в 3 млрд долларов

Инвестиции в Арктическую железную дорогу, которая свяжет северные районы Финляндии и Норвегии, составят около 2,9 млрд евро, передают Морские вести со ссылкой на подсчеты специалистов. Министерство транспорта и коммуникаций Финляндии уже обнародовало проект возможного маршрута новой железной дороги.

"Для дальнейшего изучения был выбран маршрут через Оулу (Финляндия), Рованиemi (Финляндия) в Киркенес (Норвегия)", - сообщили в ведомстве.

Там добавили, что маршрут оказался наиболее выигрышным с точки зрения логистики (перевозки древесины и добываемых в регионе полезных ископаемых) и доступности.

Как пояснили в министерстве, протяженность железной дороги составит 445-465 километров, запустить ее в эксплуатацию планируют в 2030 году.

"Арктическая железная дорога - это важный европейский проект, который соединил бы арктическую часть Европы с ее основной территорией. Железнодорожное сообщение улучшило бы экономические предпосылки для северных регионов", - сказала на пресс-конференции министр транспорта и коммуникаций Анне Бернер.

Она подчеркнула, что прорабатывать соответствующий вопрос было решено именно с Норвегией из-за того, что маршрут до Киркенеса оказался наиболее оптимальным. "Это не означает, что нельзя разрабатывать другие логистические решения в лапландском регионе. Но в отношении этого проекта мы сделали выбор", - подчеркнула Бернер, уточнив, что, в частности, с Россией у Финляндии уже есть транспортное сообщение по железной дороге, а также имеется множество проектов в приграничных районах.

Всего эксперты изучили пять вариантов, одним из которых был маршрут Кемиярви (Финляндия) - Мурманск (Россия). По словам директора департамента финского Транспортного агентства Матти Левомяки, "все эти варианты технически возможны", однако в финансовом плане и с точки зрения влияния на окружающую среду между ними есть существенные различия.

Город Рованиemi расположен в 8 км южнее полярного круга. Его называют самым большим городом в Европе по площади - она составляет 8016 кв. километров из-за включения в населенных пункт близлежащих территорий. Киркенес находится примерно в 400 километрах к северу от северного полярного круга. Расстояние между двумя городами составляет около 400 километров по прямой, по существующим автодорогам нужно ехать 520-580 километров.

Литва начала восстановление разобранных ж/д путей в Латвию

Контролируемая государством литовская железнодорожная компания Lietuvos gelezinkeliai приступает к восстановлению разобранный почти 10 лет назад участка ж/д путей с нефтеперерабатывающего завода в Мажейкяе до латвийской станции Реньге

Ранее из-за разобранный участка путей протяженностью 19 километров Еврокомиссия оштрафовала компанию почти на 28 млн евро.

Lietuvos gelezinkeliai сообщила, что объявила конкурсы на проведение ремонтных работ на разных участках ж/д путей по всей Литве, в их число включены и работы на участке путей в Реньге. Восстановить участок планируется к концу 2019 года.

Ранее было подсчитано, что восстановление путей обойдется примерно в 20 млн евро, однако сейчас, как сообщает Lietuvos gelezinkeliai, его стоимость может составить 10 млн евро.

"Работы по восстановлению участка в Реньге по сути уже начались. Мы надеемся, что этот шаг позволит активизировать сотрудничество с нашими стратегическими партнерами - Orlen Lietuva и коллегами в Латвии", - сказал гендиректор Lietuvos gelezinkeliai Мантас Бартушка.

Участок путей в Реньге был разобранный в 2008 году. Назначенный Еврокомиссией в прошлом году штраф в размере 27,87 млн евро Lietuvos gelezinkeliai уплатила в начале января, а в декабре прошлого года компания подала жалобу на Еврокомиссию в Суд общей юрисдикции Евросоюза в Люксембурге.

GCC Railway свяжет четыре государства Персидского залива к 2021 году

Объединенные Арабские Эмираты подтвердили свою приверженность проекту строительства железной дороги в Gulf Cooperation Council (GCC), подтвердив, что он завершит свою связность с саудовской сетью в течение четырех лет.

Д-р Абдулла Салем аль-Катири, генеральный директор Федеральной службы по транспорту и морскому судоходству (FTA-LM), заявил 13 марта на пресс-конференции на выставке и конференции на Ближнем Востоке в Дубае, что все шесть стран GCC продвигаются вперед с национальными которые включают в себя ссылки на соседние государства.

Г-н Халид аль-Олайан, представитель Генерального секретариата GCC, сказал, что министры транспорта стран-членов GCC хотят завершить первый этап, связывающий Оман с Объединенными Арабскими Эмиратами, Саудовской Аравией и Катаром к декабрю 2021 года, с Кувейтом и Бахрейн присоединился к сети к декабрю 2023 года.

«Важно помнить, что железнодорожная связь между странами-членами GCC не является новым предложением», - говорит Олайан. «Это идет вперед в соответствии с графиком реализации проекта, рекомендованного министрами транспорта GCC в июне 2016 года.

Первоначально в связи с завершением в этом году проект был отложен в связи с финансовыми проблемами, в основном в результате обвала цен на нефть в 2014-15 годах, который вывел 360 млрд долларов США из государственных доходов в странах GCC.

Etihad Rail приостановил тендеры на 628-м километре 2-ой национальной железнодорожной сети ОАЭ в январе 2016 года, а Оман приостановил работу на своем участке железной дороги GCC четыре месяца спустя.

Индия намерена внедрить систему ETCS уровня 2 на всех линиях широкой колеи

Железные дороги Индии (IR) планируют оснастить европейской системой управления движением поездов ETCS уровня 2 всю сеть линий широкой колеи (1676 мм), протяженность которых составляет 60 тыс. км. С переходом на систему управления по радиоканалу IR рассчитывают повысить безопасность движения поездов и качество транспортных услуг. В конце 2017 г. руководство железных дорог Индии приняло решение оборудовать 6000 локомотивов бортовыми устройствами ETCS уровня 2. Всего в проекты по обновлению систем сигнализации предусмотрено инвестировать 11 млрд долл. США.

К настоящему времени IR внедрили систему точечной АЛС, близкую к ETCS уровня 1, на участках протяженностью 342 км. Кроме того, системами АЛС разных типов оборудовано около 1000 км пути.



Новый скоростной китайский поезд в два раза длиннее существующих составов

Новый скоростной поезд "Фусин" в 16-вагонном исполнении проходит испытания в Пекине.

Согласно информации разработчика и производителя новинки CRRC Tangshan Co. Ltd., длина поезда составляет 415 метров, что в два раза превышает длину существующих составов, а проектная скорость движения - 350 км/ч. Поезд способен перевезти более чем 1100 пассажиров.

Компания получит разрешения на проектирование и производство подвижного состава новой модификации только после прохождения всех необходимых испытаний. Они проводятся третьей стороной и включают 28 проверок.

Разработанный и построенный собственными силами Китая поезд "Фусин" более просторный и энергоэффективный, а также имеет более продолжительный срок службы.

Напомним, максимальная скорость китайских скоростных поездов возросла до 350 км в час, когда 21 сентября 2017 года на маршруте Пекин-Шанхай началась эксплуатация поездов "Фусин". Поезда этой модели являются серьезным усовершенствованием предыдущей серии скоростных поездов "Хэсе".

Вьетнам построит высокоскоростную железную дорогу от Сайгона до Кантхо за 5 млрд USD

Как только высокоскоростная железная дорога будет построена, дорога от Сайгона до Кантхо займет всего 45 минут

Недавно было официально оформлено государственно-частное партнерство между канадской брокерской фирмой MorFund Financial Inc. и Научно-техническим институтом Phuong Nam (PNSTI) об инвестициях 6,3 млрд CAD (5 млрд USD) в проект строительства высокоскоростной железной дороги Сайгон-Кантхо.

Партнерство было подписано в форме протокола о сотрудничестве и станет правовой основой для следующего инвестиционного этапа проекта. В этом году Институт должен представить Министерству транспорта, премьер-министру и Национальному собранию отчет, и проект, вероятно, может начаться уже в конце 2018 года.

Согласно предложению, составленному исследовательской группой из Института и компании Southern Transport Engineering Design Inc., длина железной дороги составит 139 километров. Она будет проходить через пять городов и провинций, включая Хошимин, Лонган, Тьензянг, Виньлонг, и Кантхо.

Проект высокоскоростной железной дороги был учрежден в 2013 году и утвержден Министерством транспорта как одна из целей в общей схеме развития железных дорог страны на период с 2020 по 2050 год. В течение последних пяти лет Институт отвечает за изучение осуществимости проекта. Институт получил инвестиционные предложения от 15 организаций и в итоге была выбрана компания MorFund.

По словам д-ра Tran Cong Hoang Quoc Trang, 17 января Генеральное консульство Канады в Хошимине направило письмо, в котором высоко оценило проект, пообещав, что Канада будет оказывать дальнейшую техническую и инженерную поддержку, а также осуществлять управление проектом и железнодорожными технологиями.

В Австралии изучат экономическую целесообразность проектов развития железных дорог в трех штатах

Правительство Австралии выделит 20 млн австрал. долл. (15,6 млн долл. США) на проведение экономического обоснования проектов развития железнодорожной сети на территории штатов, столицами которых являются крупнейшие города страны — Сидней, Мельбурн и Брисбен.

Экономическая оценка будет дана трем следующим проектам.

Модернизация линии Сидней — Ньюкасл в штате Новый Южный Уэльс предусматривает сокращение времени в пути с 3 до 2 ч за счет спрямления участков в кривых и строительства объездов, уменьшения числа пересечений с автомобильными дорогами в одном уровне, а также за счет более четкого разделения грузового и пассажирского движения на наиболее оживленных линиях.

В рамках второго проекта частный консорциум Consolidated Land and Rail Australia (Clara), базирующийся на территории штата Виктория, оценит варианты строительства новой высокоскоростной линии между Мельбурном и Грэйтер-Шеппартоном. Его цель — сокращение времени в пути с 3 ч до 32 мин. Будет использована инновационная модель строительства, не предусматривающая привлечение госсредств.

В штате Квинсленд консорциум North Coast Connect займется экономическим обоснованием модернизации линии Брисбен — Намбор протяженностью 104,5 км с целью сокращения времени в пути с 2 ч примерно до 45 мин за счет удвоения путей на линии North Coast и строительства пассажирской линии длиной 40 км до Маручидора.

Последний проект будет рассматриваться в сравнении со схожим проектом правительства Квинсленда, который сейчас оценивается независимым государственным органом Infrastructure Australia.

Прошедшие экономическую оценку проекты будут представлены в правительство через 1–1,5 года, затем, перед принятием правительством окончательного решения, пройдут независимую оценку в Infrastructure Australia

Справочная информация

Еженедельный дайджест статей в области ВСМ подготовлен:

Редактор – Николай Кузнецов

Использованы следующие источники статей для дайджеста:

Портал newsland (веб-ресурс: www.newsland.com)

Портал Новости ЖД (веб-ресурс: www.railways.by)

Сетевое издание Interfax (веб-ресурс: interfax.ru)

Сетевое издание ЭКСПЕРТ (веб-ресурс: www.expert.ru)

Пресс-служба ОАО "РЖД" (веб-ресурс: press.rzd.ru)

Сетевое издание ЖД Мира (веб-ресурс: www.zdmira.com)

ООО «Издательский дом «Гудок» (веб-ресурс: www.gudok.ru)

Центр Транспортных Стратегий (веб-ресурс: www.cfts.org.ua)
