

Новостной дайджест в сфере высокоскоростного движения

Выпуск за 22.02. - 26.02.
Москва, 2016



СОДЕРЖАНИЕ

1. Высокоскоростные магистрали нужно организовывать по французскому опыту.....3
2. В Реутове прошли общественные слушания по строительству высокоскоростной железной дороги «Москва - Казань».....5
3. Высокоскоростная магистраль может дойти до Башкирии уже к 2025 году6
4. К росту экономики на высокой скорости.....7
5. С детской мечтой о «Сапсане».....9
6. Рустам Минниханов о VSM : «Это прорывной проект, который изменит облик Казани».....10

22.02.16

Источник : Газета «Вечерний Харьков»

Высокоскоростные магистрали нужно организовывать по французскому опыту

Почти через месяц, 10 марта, в Украинском государственном университете железнодорожного транспорта (УкрГУЖТ) пройдет вручение дипломов международного образца магистрам первого выпуска европейского проекта «Магистр инфраструктуры и эксплуатации высокоскоростного транспорта» (MieGVF) Европейской программы Tempus IV.

Обучение магистрантов в рамках данного Европейского проекта началось в УкрГУЖТ в сентябре 2014 года, а предшествовала этому большая подготовительная работа по разработке учебных модулей проекта.

Чтобы ознакомиться с работой высокоскоростных компаний и успешно разработать модули в соответствии с планом выполнения проекта MieGVF, преподаватели УкрГУЖТ в 2013–2014 годах посетили Национальное объединение железных дорог Франции (SNCF), а также ОАО «Российские железные дороги» (РЖД).

—Преподаватели кафедры «Управление эксплуатационной работой» (УЭР)—заведующая кафедрой Татьяна Васильевна Бутько, Татьяна Юрьевна Калашникова и я — участвовали в разработке трех модулей, — рассказал «Вечернему Харьковцу» доцент кафедры УЭР Андрей Прохорченко. — Университет посетили представитель Национальной консерватории искусств и ремесел Франсуа Пентон из Франции, профессор кафедры «Управление эксплуатационной работой и безопасностью на транспорте» МГУПС (МИИТа) Александр Батурин из России. Во время встречи мы прорабатывали педагогический формуляр и согласовывали календарный план нашего модуля «Организация движения и диспетчерское управление движением поездов по ВСМ», которые должны быть идентичными в разных странах. Особенно интересным для нас был опыт французских железнодорожников, так как Франция сегодня находится на первом месте по технологиям в организации скоростного движения. Учитывая, что в Украине не так развито скоростное движение, мы делали уклон на организацию и внедрение стандартов именно французских железных дорог (SNCF). Учитывали и опыт ОАО «РЖД» по организации скоростного движения на магистрали Москва — Санкт-Петербург.

Были поставлены цели и задачи, разработан модуль под моим руководством. С 28 по 30 марта 2014 года мы с Татьяной Юрьевной Калашниковой побывали во Франции, где нас принимали представители Национальной консерватории искусств и ремесел (в этом университете работают и специалисты по железнодорожному транспорту) и SNCF. За три дня мы увидели и узнали немало любопытного.

Продолжение статьи

Так, во Франции скоростные линии системы TGV работают только в дневное время (как у нас метрополитен) — с 6.00 до 22.00–23.00, а ночью проводится обслуживание поездов. На некоторых участках магистралей в ночное время пропускаются грузовые поезда. Иногда поезда TGV съезжают со скоростной линии на обычную, и согласование диспетчеризации является в этом случае важным моментом, который мы также учитывали при разработке модуля.

На Восточном вокзале Парижа мы ознакомились с особенностями работы как самого вокзала, так и организации движения поездов. Это вокзал тупикового типа, он имеет более 20 платформ, что свидетельствует о больших размерах движения — поезда отсюда отправляются с интервалом в 1–2 минуты. Поэтому информация о прибытии/отправлении поездов по громкоговорящей связи не передается. Там нет щитов с единым расписанием, а только электронные табло с онлайн-информацией об отправлении и прибытии. А выбрать нужный поезд перед поездкой можно либо в Интернете, либо с помощью справочного бюро. И билетных касс там значительно меньше, чем на украинских вокзалах, но при этом имеются все виды продаж: при заказе билета по телефону, для людей с ограниченными возможностями. Нет на вокзале ни гостиниц (они — рядом с ним), ни залов ожидания, а сам вокзал по сути является торговым центром, куда люди приходят для шопинга (и цены там часто ниже, чем в торговых центрах города).

Мы также посетили Восточный технический центр обслуживания пассажирских поездов (аналог наших вагонных участков), где ознакомились с технологией обработки поездов TGV, побывали в городе Дижон, где получили сведения о работе регионального центра управления сетью (аналогом наших диспетчерских центров управления перевозками). Собранную информацию использовали затем при разработке трех учебных модулей.

— На нашей кафедре «Эксплуатация и ремонт подвижного состава» разрабатывались два модуля — «Сертификация, эксплуатация и обслуживание подвижного состава ВСМ» и «Подвижной состав ВСМ», — рассказывает профессор кафедры «Эксплуатация и ремонт подвижного состава», заведующий кафедрой теплотехники Анатолий Фалендыш. — В рамках разработки модулей выезжали во Францию по обмену, где ознакомились с работой моторвагонного депо по обслуживанию высокоскоростных электропоездов. Мне довелось проехать в кабине машиниста высокоскоростного поезда, могу сказать, что скорость 300–310 км/ч там не ощущается. Отличается от нашей схема эксплуатации подвижного состава. Если у нас поезд ведут два человека — машинист и его помощник, то у них — один, поскольку состав находится в пути всего полтора-два часа. Передача смены происходит очень просто: за те две минуты, что скоростной электропоезд стоял на станции, один машинист вышел (вместе с ним в кабине ехал представитель РЖД), а другой вошел (вместе со мной). Машинист достал свой мобильный телефон, вошел в Интернет, нашел нужный маршрут и приступил к работе — ведению поезда. Вот к такой технологии нужно переходить и нам.

22.02.16

Источник : Портал «ПроРеутов»

В Реутове прошли общественные слушания по строительству высокоскоростной железной дорогой «Москва-Казань»

Жителей домов на улице Дзержинской этот масштабный проект пугает. Они опасаются, что они лишатся покоя и тишины в своих квартирах, когда за окнами будут «пролетать» составы со скоростью 400 километров час.

Почти 3 километра новой высокоскоростной магистрали пройдет по территории Реутова. Начало ее строительства намечено на будущий год. Сейчас уже прошла экологическая экспертиза.

- Поскольку трасса на всем своем протяжении идет именно в существующем транспортном коридоре, то каких-либо значимых экологических ограничений не фиксируется, - рассказал Максим Нормов, начальник управления экологического проектирования «Энерготранспроекта».

Будущая высокоскоростная магистраль не навредит окружающей среде. Такой вердикт выносят экологи. Но жителей близлежащих к железной дороге домов это мало успокаивает. Ведь здесь, кроме путей, появится еще и станция.

- По вашему плану один выход прямо в подъезд через дорогу, а второй немножко чуть сбоку и вот зачем вы всех нас определили жить на станции. Проектом не предусматривается станция, эта станция существует и к проекту отношения не имеет, - сообщил Виктор Палий, житель г. Реутов

Подрядчики говорят: новая железнодорожная станция к высокоскоростной железной дороге отношения не имеет. Это отдельный проект. Правда, жители уверяют: это формальности. И пытаются выяснить у строителей, смогут ли они спокойно уснуть, когда прямо под окнами будут постоянно ходить поезда.

- Не беспокойтесь в отношении акустики, не беспокойтесь в отношении экранов. Мы понимаем свою ответственность, у нас громадный опыт. Уже много лет этим занимаемся. С точки зрения акустики у вас проблем не будет, - уверяет Николай Иванов, доктор технических наук БГТУ.

На встрече с железнодорожниками присутствовали и представители городской администрации. Они выслушали опасения жителей. И пообещали: все спорные моменты обсудят с руководством РЖД.

25.02.16

Источник : Газета «Комсомольская Правда - Уфа»

Высокоскоростная магистраль может дойти до Башкирии уже к 2025 году

Об этом заявил начальник Куйбышевской железной дороги Сергей Соложенкин.

25 февраля, выступая перед депутатами Госсовета Башкирии, начальник Куйбышевской железной дороги Сергей Соложенкин прокомментировал возможность продления до Уфы высокоскоростной магистрали.

- В программе, которая рассчитана до 2030 года ветка, которая пойдет на Уфу, то появляется, то исчезает. Надеемся, что вопрос решится положительно, - пояснил Сергей Соложенкин.

Напомним, речь шла о том, чтобы пустить дополнительную ветку, которая соединит Уфу с севером республики и соседним Пермским краем, через который пройдет высокоскоростная магистраль.

В настоящее время проектируется участок ВSM, который соединит Москву с Казанью и позволит сократить время в пути до 4 часов. Это не единственное нововведение на железной дороге. Так, в стране начали появляться двухэтажные вагоны.

По словам Сергея Соложенкина, в текущем году республику это не коснется. Но уже в ближайшее время двухэтажные вагоны могут появиться и в Уфе, это позволит значительно удешевить пассажирские перевозки

26.02.16

Источник : Газета «Гудок»

К росту экономики на высокой скорости

Пассажиры смогут отправиться в первые поездки по высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Казань в 2020 году.

Как заявил первый вице-президент ОАО «РЖД» Александр Мишарин на XIII Красноярском экономическом форуме, актуализированный сетевой график реализации проекта ВСМ до 2021 года утверждён правительством страны.

«В текущем году проектирование ВСМ Москва – Казань должно быть закончено, остаётся три с небольшим года на строительство. Для столь крупного объекта это сжатые сроки», – отметил Александр Мишарин.

По его словам, в 2018 году предстоит завершить строительство опытного полигона, в 2019-м – приступить к сертификации подвижного состава.

«Концепция долгосрочного государственного регулирования межрегиональных пассажирских перевозок предполагает, что к 2030 году доля железнодорожного транспорта в них снизится с 43,3% в 2015-м до 34,6% при одновременном увеличении доли авиатранспорта с 46,3% до 56,4% соответственно. Однако наш опыт показывает популярность скоростных железнодорожных перевозок. Только в прошлом году при общем сокращении пассажиропотока поездами «Сапсан», «Ласточка», «Стриж», а также в двухэтажных вагонах было перевезено на 57% пассажиров больше, чем в 2014-м. У нас нет сомнений в необходимости и востребованности скоростного сообщения в России», – сказал Александр Мишарин. Было отмечено, что проект ВСМ можно отнести к числу антикризисных: инвестиции в инфраструктурные проекты стимулируют рост экономики, развитие малого и среднего бизнеса. Магистраль пройдёт по территории семи субъектов России с населением около 30 млн человек. В различных отраслях экономики будет создано более 370 тыс. рабочих мест.

«По нашим оценкам, каждый рубль, вложенный в развитие железнодорожной инфраструктуры, мультиплицируется в 1,46 руб. ВВП страны, а «нетранспортный» эффект с учётом развития агломераций составляет 3,77 руб. на рубль инвестиций, – пояснил первый вице-президент. – Расчёты показывают, что при стоимости проекта 1 трлн руб., где 500 млрд – государственные инвестиции, государство за ближайшие 15 лет получит 3,5 трлн руб. бюджетных поступлений, а дополнительный прирост ВВП превысит 10 трлн руб.»

Продолжение статьи

По словам Александра Мишарина, ВСМ имеет важное интеграционное значение в части продвижения масштабной инициативы лидеров России и Китая по сопряжению процессов развития Евразийского экономического союза и строительства Экономического пояса Шёлкового пути. Такие проекты привлекательны как для российских, так и для зарубежных инвесторов.

«В период санкций преимущества имеют наши китайские партнёры, которые построили самую большую сеть ВСМ в мире – 19 тыс. км», – подчеркнул он. Китай имеет серьёзные намерения по поводу участия в этом проекте. «Тем не менее мы открыты для сотрудничества со всеми ведущими игроками на этом рынке, как с китайскими, японскими, корейскими, так и с европейскими», – сказал Александр Мишарин.

В ближайшие 15 лет Россия должна быть нацелена на развитие науки, технологий, инноваций, на формирование единого транспортного пространства. По словам Александра Мишарина, транспортная отрасль уже сейчас использует соответствующие наработки. Так, в мае прошлого года сотрудники Петербургского госуниверситета путей сообщения представили грузовую платформу на магнитолевитационной подушке, которая способна развивать скорость до 250 км/ч. В числе реализованных проектов, где используются прорывные технологии, Усть-Лужский транспортный узел. Внедряемые здесь решения – основа для формирования малолюдных технологий сортировочных станций на перспективу до 2025 года.

«Транспортная инфраструктура стимулирует развитие промышленных предприятий, наукоёмких и инновационных производств, способствует полноценному импортозамещению, повышает мобильность и качество жизни населения», – сказал Александр Мишарин. Исходя из этого нужно ориентироваться на долгосрочные цели, заблаговременно готовить транспортную инфраструктуру и обеспечивать её развитие.

26.02.16

Источник : Газета «Гудок»

С детской мечтой о «Сапсане»

Подростки из приюта «Транзит» поработали на уникальных тренажёрах.

В Центре по подготовке персонала по обслуживанию высокоскоростных поездов, что на Обводном канале в Петербурге, все ждали воспитанников приюта «Транзит», чтобы познакомить их с техническими чудесами и многим другим.

Шестнадцать юных гостей должны были познакомиться с тренажёрами «Сапсана» и «Ласточки», натурным макетом полигона с высоты птичьего полёта.

Социально-профилактическая акция «Урок безопасности», на которую привезли этих детей, была организована транспортной полицией, Октябрьской железной дорогой и региональными властями для ознакомления несовершеннолетних с объектами транспортной инфраструктуры, разъяснения им правил поведения вблизи путей, пресечения травматизма и правонарушений.

– Детский приют «Транзит», шефство над которым Управление на транспорте МВД России по СЗФО взяло в 2009 году, выбран для участия в акции не случайно, – сказала майор полиции Наталия Бугрова. – В этот приют передают безнадзорных и беспризорных детей, выявленных на объектах транспорта – вокзалах и станциях.

Женщины-полицейские провели беседу о поведении на объектах транспорта, об опасном зацеперстве, о том, как смертоносный разряд может убить даже за метр от токонесущего провода, об административной ответственности за правонарушения и многом другом. Памятным моментом стала раздача футболок, сувениров с символикой конкурса «Формула безопасности».

Далее детей ждала увлекательная поездка в Металлострой, в моторвагонное депо Санкт-Петербург-Московское, где обслуживаются настоящие «Сапсаны».

26.02.16

Источник : ИА «Татар-информ»

Рустам Минниханов о ВSM: «Это прорывной проект, который изменит облик Казани»

Татарстан должен оказывать любое содействие по реализации проекта ВSM «Москва – Казань», а также участвовать в строительстве. Об этом заявил сегодня Президент Татарстана Рустам Минниханов на пятой сессии Казгордумы третьего созыва.

Президент РТ подчеркнул, что несмотря на сложности, продолжается реализация проекта ВSM, ведется проектирование.

«Это прорывной проект, который изменит облик Казани, сделает его более привлекательным», – сказал он.

Рустам Минниханов напомнил, что время в пути из Казани в Москву по высокоскоростной магистрали составит 3,5 часа, до Нижнего Новгорода – полтора часа, до Чебоксар – полчаса. «Это будут другие возможности», – отметил он.

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Для статей были использованы следующие источники:

1. Газета «Вечерний Харьков» (веб-ресурс : www.vecherniy.kharkov.ua)
2. Портал «ПроРеутов» (веб-ресурс : www.proreutov.ru)
3. Газета «Комсомольская Правда - Уфа» (веб-ресурс : www.ufa.kp.ru)
4. Газета «Гудок» (веб-ресурс : www.gudok.ru)
5. Информационное агентство «Татар - информ» (веб-ресурс : www.tatar-inform.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