



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ – филиал ОАО «РЖД»

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

№ 2/ФЕВРАЛЬ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЯ.....	3
Для ВСМ Москва–Казань нужно не меньше 200 млрд руб. частных денег.....	3
Разработана новая модель финансирования ВСМ Екатеринбург — Челябинск.....	6
РЖД заключат договор на проектирование ВСМ Москва – Петербург.....	7
Романов отметил значимость строительства высокоскоростной магистрали Москва – Петербург.....	7
Проект ВСМ Москва-Петербург требует решения о государственном финансировании.....	8
ЗА РУБЕЖОМ.....	10
При строительстве первой индийской ВСМ возникает все больше проблем.....	10
Politico: конфликт из-за Rail Baltica выплеснулся в Брюссель.....	11
Начинается конкурсная кампания по высокоскоростной магистрали Дрезден – Прага.....	12
Высокоскоростная магистраль свяжет два города-курорта в Юньнани (Китай).....	14
Британское правительство одобрило проект строительства высокоскоростной линии HS2.....	14
Первый поезд Avelia Liberty приступит к испытаниям (США).....	15
Texas Central представил план интерьера для высокоскоростных поездов (США).....	16
Talgo построит для Дании вагоны скоростных поездов. Они будут курсировать между Копенгагеном и Гамбургом.....	17
Компания Alstom оснастит 19 высокоскоростных поездов ICE 1 системой ETCS.....	18
Компания Thales продолжит техническое обслуживание систем управления движением поездов на высокоскоростных линиях Испании.....	18
Высокоскоростной маршрут Гранада – Севилья испанского оператора Renfe.....	19
Монополия операторов ВСМ в ЕС не поможет в защите окружающей среды.....	20
Объявлен конкурс на проектирование высокоскоростной линии Будапешт – граница с Румынией.....	21

РОССИЯ

Для ВСМ Москва–Казань нужно не меньше 200 млрд руб. частных денег

Глава РСПП Александр Шохин - о том, сколько средств потребуется при реализации приоритетных планов государства и что оно готово дать бизнесу взамен

На строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Казань понадобится 200 млрд рублей частных денег и еще 400 млрд - средств РЖД и бюджета. Об этом в интервью «Известиям» рассказал глава Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) Александр Шохин. По его словам, бизнес готов участвовать в проектах государства из майских указов президента, но при условии, что их доходность составит не менее 15%. В противном случае - правительству нужно будет предоставить предприятиям другие стимулы. Впрочем, о дополнительных преференциях, например, по налогам и сборам пока речи не идет.

– Могли бы вы назвать конкретные проекты из вашей общей с правительством рабочей группы, появившейся после так называемого списка Белоусова, которые могут быть запущены первыми?

– В конце ноября мы считали, что совместная реализация ВСМ Москва – Казань - это один из самых вероятных проектов (рис. 1). Он действительно проработан достаточно серьезно. Однако в конце прошлого года в правительстве снова началась дискуссия, поставившая под сомнение потребность страны в пассажирских высокоскоростных магистралях. Пару недель назад ВСМ вернулась в список приоритетов. Поэтому об окончательном списке проектов не приходится говорить, процесс их отбора достаточно живой, гибкий.



Рис. 1. ВСМ свяжет столицы регионов единой трассой длиной 790 км с остановками в 16-ти населенных пунктах разной величины

Хотя обсуждение идет на публичном уровне, не стоит сбрасывать со счетов лоббизм ведомств, регионов и самих компаний. Все участники хотят

продвинуть свои проекты - одни в расчете, что у бизнеса есть «лишние» деньги и правительство поспособствует их вовлечению в дело, другие - в надежде на бюджетную и иную поддержку государства.

– *Каким образом частный бизнес планирует финансировать проекты?*

– Основной инструментарий - это долговое финансирование, в частности инфраструктурные облигации, вход в капитал за счет собственных средств или создание акционерных обществ.

– *С чем связан акцент на инфраструктурных облигациях? Разве банкам неинтересно напрямую участвовать в проектах в качестве кредиторов?*

– Это будет зависеть от того, на какие меры поддержки готовы пойти в правительстве. Там понимают, что надо обеспечить по-настоящему благоприятные условия реализации проектов: во-первых, стабильность налоговых и регуляторных условий, во-вторых, конкретные формы поддержки инвесторов. Существуют и другие меры, не затрагивающие бюджет напрямую, например гарантия объемов перевозок при реализации концессий.

Что касается банков, то они в любом случае будут привлечены к проектам. Вложения такого масштаба требуют участия инвестиционных банков или консорциумов - они проводят технологический и ценовой аудит, определяют инвестиционно-финансовый инструментарий, сроки запуска, этапность. Однако в настоящий момент нельзя сказать, насколько банки заинтересованы в том, чтобы напрямую кредитовать проекты.

– *Если речь идет об участии в капитале, то каким может быть распределение долей в проектах между бизнесом и государством?*

– По-разному. Например, чтобы стартовала реализация ВСМ Москва – Казань, нужны не меньше 200 млрд рублей частных денег и такой же капитальный государственный грант. Еще 200 млрд - за госкомпанией РЖД. Первая стадия проекта оценивается минимум в 600 с лишним миллиардов. В данном случае, доля частного бизнеса - около трети.

– *Стоимость всех инвестиционных предложений, поступивших в специальную рабочую группу правительства и бизнеса, (а их около тысячи) - 80 трлн рублей. Сколько реально из этой суммы может быть направлено в экономику в обозримом будущем?*

– Значительная часть этого портфеля - пока лишь инвестиционные идеи, нуждающиеся в «упаковке». Далек не у всех из них есть внятная финансовая модель, таких «продвинутых» проектов около полутора сотен. Часть проектов инициирована государством - и туда оно хотело бы завлечь бизнес; другая - предложена самим бизнесом, и государству надо оценить, соответствуют ли проекты приоритетам майских указов и готово ли оно их

поддержать.

Мы исходим из того, что если бы на первом этапе можно было привлечь пару сотен миллиардов рублей частных инвестиций, то это было бы идеально. Сейчас главное - это продемонстрировать success stories (успешные истории) реализации таких совместных инициатив, показать, что механизм реально работает.

– Правительственные проекты, особенно крупные, часто либо не окупаются, либо и вовсе генерируют убытки. Исходя из такой практики государственных инвестиций, как вам удастся сбалансировать интересы в рамках отбора проектов?

– Допустим, правительство хочет привлечь бизнес к какому-либо проекту развития транспортной инфраструктуры. В этом случае должна быть построена финансовая модель, где учитываются показатели доходности проекта, потенциал роста перевозок и расширения возможностей для сбыта продукции. Если в сумме это не приносит требуемого положительного эффекта для бизнеса, то мы переходим к обсуждению следующего проекта, который, с одной стороны, решал бы и задачу развития инфраструктуры, с другой, был бы экономически целесообразен для частных инвесторов. Такая система взаимной притирки может привести к тому, что, например, вместо моста на Сахалин мы приходим к проекту совместной модернизации железнодорожных подходов к морским портам в Дальневосточном регионе.

– Какую доходность по проектам государство должно предложить, чтобы бизнесу стало интересно вместе с ним инвестировать?

– Мы специально попросили, чтобы государственные проекты оценивались двумя ключевыми институтами развития, которые работают с рыночными инвесторами, - ВЭБом и РФПИ. Это требуется, чтобы показывать потенциальным частным инвесторам не просто картинку или презентацию, а реальную финансовую модель проекта с точки зрения его государственных инициаторов и ее оценки финансовыми институтами. Благодаря этому сложилась уникальная для российской экономической жизни ситуация, когда федеральным органам исполнительной власти пришлось смотреть на свои инвестиционные идеи и пожелания по-другому - глазами бизнеса, пусть даже государственных финансовых институтов.

Государственные институты развития, ориентированные на частные инвестиции, тот же РФПИ, заходят в проекты с IRR (внутренняя норма доходности) не ниже 15%. Это рыночный уровень прибыли хороших проектов с невысоким уровнем риска. Мы исходим из сопоставимых показателей. Если доходность меньше 15%, то тогда проект должен обеспечивать инвестору другие выгоды. Например, он должен реализоваться в регионе присутствия компании или расширять транспортно-логистические

узкие места для компании-грузоотправителя. Всё это можно подсчитать и включить в финансовую модель проекта.

– *Нуждаются ли в правительстве в деньгах бизнеса настолько, чтобы идти на какие-либо существенные уступки?*

– Пока речь не идет об особых дополнительных преференциях - например, по налогам или сборам, достаточно того набора «меню» мер поддержки, который есть у правительства. Что нужно - это скорее механизм обеспечения стабильности регуляторной среды и фискальной нагрузки на компании, реализующие инвестиционные проекты. Здесь понадобятся дополнительные законодательные решения.

Источник: iz.ru, 01.02.2020

Разработана новая модель финансирования ВСМ Екатеринбург — Челябинск

Хозяйственное партнерство «Уральская скоростная магистраль» (УСМ) разработало новую версию финансовой модели проекта строительства высокоскоростной магистрали Екатеринбург – Челябинск, рассказал представитель партнерства.

По словам представителя, новая версия учитывает изменение организационно-правовой модели и перераспределение нагрузки на бюджет Челябинской области таким образом, что максимальный платеж на стадии эксплуатации (ВСМ-ИФ) из регионального бюджета за счет дополнительных налоговых доходов снижен в четыре раза.

В настоящее время финансовая модель прорабатывается с профильными региональными органами исполнительной власти, после чего планируется вынести её для обсуждения на федеральный уровень. Срок реализации проекта - около 7 лет с момента подписания концессионного соглашения.

Ранее губернатор Челябинской области Алексей Текслер подчеркивал, что строительство высокоскоростной магистрали между Челябинском и Екатеринбургом не является приоритетным для нашего региона проектом, в том числе и из-за его «крайней дороговизны».

В конце декабря 2019 г. власти Екатеринбурга включили проект строительства ВСМ между двумя городами в стратегический план развития до 2030 г.

Источник: obzor174.ru, 06.02.2020

РЖД заключат договор на проектирование ВСМ Москва – Петербург

РЖД в ближайшее время заключат договор на проектирование высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург, на проектирование которой уйдет два с половиной года, сообщил генеральный директор компании Олег Белозёров, выступая на пленарном заседании в Совете Федерации.

По словам главы монополии, ВСМ Москва – Санкт-Петербург появится в 2026-2027 годах.

Высокоскоростной считается специализированная электрифицированная двухпутная железнодорожная линия для эксплуатации поездов со скоростями от 200 до 400 км/ч. Сейчас в России таких дорог нет. РЖД в последние годы готовили в качестве пилотного проекта ВСМ Москва – Казань стоимостью около 1,7 трлн рублей. Однако в 2019 году президент России Владимир Путин одобрил проектирование ВСМ между Москвой и Петербургом. РЖД занялись и этим проектом. Ее ориентировочная стоимость оценивается в 1,5 трлн рублей.

РЖД рассматривают строительство двух ВСМ как общий проект - Санкт-Петербург – Москва – Нижний Новгород. Общая стоимость этой ВСМ оценивается в 2,3 трлн рублей. РЖД сообщали, что ВСМ Москва – Нижний Новгород планируется запустить в 2024 году, а Санкт-Петербург – Москва – в 2026 году.

Источник: realty.ria.ru, 12.02.2020

Романов отметил значимость строительства высокоскоростной магистрали Москва – Петербург

Строительство новой высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург придаст новый импульс для социально-экономического развития Северной столицы, заявил зампред Комитета Госдумы по контролю и регламенту Михаил Романов.

По его словам, ускорение сообщения между двумя городами также позволит Санкт-Петербургу «рассчитывать на получение дополнительных столичных функций».

«Проектная скорость будущей трассы – 380 км/ч, значит, попасть из одной столицы в другую уже через 6 лет можно будет менее чем за 2 часа», – рассказал Романов, добавив, что в таком случае «расширение столичных функций» Санкт-Петербурга станет естественным процессом.

Депутат заявил, что ВСМ также позволит повысить деловую

активность в Северной столице, станет стимулом для привлечения солидных инвестиций в её экономику, поднимет её международный туристический статус, а также может дать новый импульс развитию и местной транспортной инфраструктуры.

Ранее Президент России Владимир Путин поддержал данный проект. В рамках его реализации Российские железные дороги уже в ближайшие несколько недель планируют заключить договор на проектирование высокоскоростной магистрали.

Как сообщала ранее «Парламентская газета», планируется, что ВСМ будет запущена в 2026-2027 годах, магистраль планируют построить и между Москвой и Минском.

Источник: rpr.ru, 17.02.2020

Проект ВСМ Москва-Петербург требует решения о государственном финансировании

Владимир Савчук, заместитель генерального директора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ)

Россия нуждается в развитии сети специализированных высокоскоростных линий. Имеющаяся практика работы транспортного комплекса говорит о высокой востребованности у пассажиров скоростных качественных услуги. Пассажиры сознательно выбирают более комфортные и дорогие услуги.

Уникальность для России линии Москва – Санкт-Петербург состоит в том, что это максимально большая в стране полицентричная агломерация с устойчивым платежеспособным спросом на высокоскоростные услуги транспорта. Эксплуатация ВСМ добавит дополнительный рост не только ВРП (валового регионального продукта) связанных линией субъектов, но и ВВП России.

При этом проектирование должно учитывать обязательное использование отечественных разработок, появившихся в период проектирования линии ВСМ Москва – Нижний Новгород – Казань. На пилотном проекте ВСМ Москва – Санкт-Петербург можно отработать технологии, адаптировать их к климатическим особенностям России. А далее продолжать линии на Восток и Юг страны, сжимая расстояния и повышая качество жизни россиян.

Что касается источников финансирования, то в мире нет проектов ВСМ с уровнем финансирования государства ниже 2/3 капитальных затрат.

Наверняка пассажиры в России, так же, как и пассажиры в Германии, Китае или Японии, не смогут оплачивать в составе билета на проезд значительную долю капиталовложений в инфраструктуру. Так, в Германии 2/3 капитальных затрат финансируются из бюджетов ЕС и самой страны, в Китае и Японии из государственного бюджета субсидируются все 100%. Вероятно, министерства финансов этих стран иначе считают окупаемость государственных инвестиций в проекты ВСМ и бюджетные эффекты, а сами государства иначе оценивают необходимость развития высокоскоростных транспортных услуг.

Источник: rzd-partner.ru, 17.02.2020

ЗА РУБЕЖОМ

При строительстве первой индийской ВСМ возникает все больше проблем

Согласно сообщениям СМИ, стоимость финансируемого Агентством международного сотрудничества Японии (JICA) проекта, по последним предварительным оценкам, возросла с 14,7 млрд долларов до 19,2 млрд долларов вследствие выдвинутого правительством Индии требования строительства усиленных надземных мостов и использования проходческих щитов для строительства тоннелей в рамках проекта. Начальная стоимость строительства оценивалась в 970 млрд рупий (13,59 млрд долларов).

Согласно публикации, финансирование проекта из федерального бюджета Индии на 2020 год было выделено на 4,5 млрд долларов меньше планировавшегося ранее. Кроме того, СМИ сообщали о возможном переносе срока завершения строительства с 2023 на 2028 год. При этом изначально планировалось, что строительство первой в Индии высокоскоростной магистрали, которая свяжет Мумбай и Ахмедабад, завершится в 2022 г. Однако проект столкнулся с проблемами выкупа земли.

Большая часть ВСМ колеи 1435 мм протяженностью 508 км будет поднята над землей, 27-километровый участок к северу от Мумбая предполагается построить под землей, семь из них пройдет через подводный тоннель. Также удорожание проекта связано с предложением правительства использовать для прокладки тоннелей проходческие щиты, а не буровзрывной способ.

81% финансирования для проекта предоставляет JICA через долгосрочный кредит со ставкой 0,1%.

Для работы на ВСМ должно быть закуплено 24 состава высокоскоростных поездов синкансэн серии 5 японской JR East.

Между тем национальный оператор проектов ВСМ NHSRCL недавно объявил тендеры на проведение работ по трассировке ещё 6 магистралей, общей протяженностью более 4 тыс. км, предназначенных для движения со скоростью свыше 300 км/ч: Дели – Варанаси (865 км), Дели – Ахмедабад (886 км), Дели – Амритсар (459 км), Мумбай – Нашик – Нагпур (753 км), Мумбай – Пуна – Хайдарабад (711 км) и Ченнаи – Майсур – Бангалор (435 км).

Предусматривается выбор направления трасс, их техническое проектирование, оценка стоимостных показателей, прогноз пассажиропотоков, определение схемы организации строительства. При этом предстоит изучение спутниковых изображений, топографических карт,

проектирование станций, а также трасс в плане и профиле с оценкой вариантов. Затем последуют лазерные съемки местности, гидрологические изыскания, отвод земель и их приобретение. Прогнозируемый срок выполнения всех работ составит 1 - 2 года.

Источник: news.rambler.ru, 18.02.2020

Politico: конфликт из-за Rail Baltica выплеснулся в Брюссель

Страны Балтии пытаются добиться того, чтобы проект Rail Baltica был включен в проект семилетнего бюджета ЕС, но Брюссель угрожает «отрубить» финансирование, если Латвия, Литва и Эстония кардинально не изменят методы управления своим крупнейшим инфраструктурным проектом, пишет издание Politico.

«Очевидно, что действующая модель не работает», - сообщил балтийским министрам генеральный директор Еврокомиссии по мобильности и транспорту Хенрик Хололей, бывший министр экономики Эстонии. Он предупредил, что в ближайшие семь лет финансирование проекта будет «прямо зависеть» от изменений в управлении проектом.

Скоростная грузовая и пассажирская линия Rail Baltica объединит Эстонию, Латвию и Литву с Евросоюзом. Для стран Балтии это не только экономический, но и важный политический проект. Однако из-за постоянных ссор проект простаивает годами.

В своем письме Хололей изложил условия, на которых ЕС продолжит финансировать Rail Baltica. Необходимо к марту 2020 г. создать новую структуру, которая интегрирует в себя компанию RB Rail и национальные агентства, ответственные за проект, а к июлю эта схема должна заработать.

Чтобы предотвратить кризис, главы трех стран встретились в Таллине 7 февраля, но договорились только начать обсуждение альтернативных способов управления проектом.

В текущем семилетнем бюджете ЕС выделил Rail Baltica 1,4 млрд евро и это один из приоритетных транспортных проектов ЕС, который финансируется до 85% его стоимости.

Проблема состоит в том, что постоянные неувязки между тремя странами Балтии и бесконечные скандальные смены правления RB Rail мешают развитию проекта. Перед увольнением последнего главы правления RB Rail в ноябре 2019 г. правление опубликовало открытое письмо, в котором предупредило о «неэффективном управлении, конфликте интересов и беспечном отношении с фондами ЕС и государственными средствами». Аудит также показал, что проект рискует нарушить график и выйти из

бюджета. Брюссель теряет терпение. Если не будет интегрированного управления фазой строительства - не будет и финансирования.

В 2017 г. правительства стран Балтии наконец-то подписали межправительственное соглашение, в котором утверждалось, что поезда пойдут по Rail Baltica в 2026 г. В 2019 г. в Эстонии началось строительство, но проблемы не прекращались. Как заявила в сентябре 2018 г. на пресс-конференции с связи с её отставкой глава правления RB Rail Б.Рубеса - это самый грустный пример бесхозяйственности в истории государственного управления.

Сменивший ее гражданин Финляндии Т.Рийхимяки ушел в отставку в ноябре 2019 г., предварительно честно изложив все проблемы проекта высшим лицам ЕС. С тех пор нового главу правления так и не назначили. Предполагается, что его поиски затянутся до сентября.

Между тремя странами Балтии существуют глубокие разногласия о том, как должен развиваться проект: Литва категорически возражает против ключевого условия финансирования - передачи контроля над строительством RB Rail. Эстония и Латвия с этим не согласны.

Литва настаивает на военном использовании Rail Baltica, а также на том, чтобы в Каунасе появился военный транспортный центр, который обеспечит линию снабжения через узкий Сувалкский коридор.

«Мы готовы на все, чтобы построить железную дорогу к 2026 г., - говорит заместитель министра транспорта Литвы Гитис Мажейка. - Мы не сопротивляемся, мы сотрудничаем». Но отказ от контроля над стратегической инфраструктурой - «красная линия» для Вильнюса.

Как бы там ни было, создание единой трансграничной структуры для управления международным проектом будет первым случаем в Европе, и многие считают, что в Западной Европе такого бы не потерпели.

«Еврокомиссия указывает нам не только что строить, но и как строить, - говорит пожелавший остаться неизвестным балтийский чиновник. - Вы можете себе представить такую ситуацию применительно к проекту, который затрагивает Францию и Германию или Францию и Испанию?».

Источник: lv.sputniknews.ru, 21.02.2020

Начинается конкурсная кампания по высокоскоростной магистрали Дрезден – Прага

На состоявшемся в Дрездене совещании представители транспортных министерств Чехии и Германии одобрили подготовку международного соглашения по проекту строительства и эксплуатации линии Дрезден –

Прага. В настоящее время оператор инфраструктуры железных дорог Чехии Správa železnic готовит тендерную документацию на проведение топографической съемки и геологических изысканий на участке Прага – Ловосице/Литомержице проектируемого трансевропейского транспортного коридора сети TEN-T, создание которой должно быть завершено к 2030 г. Также потребуется актуализация принципов территориального планирования регионов, через которые пройдет новая линия. Публикация условий конкурса ожидается в первом квартале 2020 г.

В 2019 г. на территории федеральной земли Саксония были начаты слушания по поводу строительства германской части новой железной дороги Дрезден – Прага. В процессе слушаний будет рассмотрен вариант удлинения тоннеля под Рудными горами, и Správa železnic изучит возможное влияние этого решения на чешскую часть проекта.

В январе 2020 г. в Праге прошли предварительные консультации по поводу информирования потенциальных поставщиков о режиме проведения открытых тендеров, объявляемых Správa železnic и оператором инфраструктуры железных дорог Германии DB Netz в рамках подготовки строительства трансграничного тоннеля под горным массивом. Заинтересованность в участии в конкурсе выразили более 70 европейских компаний. Для обеспечения максимальной открытости информации консультации прошли в режиме видеоконференции, в которой участвовали более 40 представителей потенциальных участников конкурса.

В конце 2019 г. Správa železnic, DB Netz и компания DB Energie, входящая в состав холдинга железных дорог Германии (DB), заключили соглашение о сотрудничестве в разработке проекта создания новой железнодорожной магистрали Дрезден – Прага, прежде всего трансграничного участка Дрезден – Усти-над-Лабем с тоннелем, являющимся ключевым элементом проекта. Операторы инфраструктуры обеих стран договорились об общих конкурсных процедурах, стоимости и организационной структуре управления проектом, порядке взаимодействия и основных технических параметрах.

В 2020 г. Správa železnic планирует реализовать 75 инвестиционных проектов общей стоимостью 1,2 млрд евро, предусматривающих работы по модернизации 107 км линий и 11 станций с их завершением на участках общей протяженностью 49 км. В составе 12 проектов будет выполняться электрификация линий, в рамках 6 проектов региональные линии оснастят радиосвязью стандарта GSM-R и средствами европейской системы управления движением поездов ETCS, для чего Správa železnic объявит тендер на оборудование подвижного состава бортовой аппаратурой ETCS.

В 2019 г. оператор Správa železnic реконструировал 92 км линий и

инвестировал в модернизацию инфраструктуры 793 млн евро, что на 23,8 млн евро больше, чем в 2018 г.

Источник: zdmira.com, 06.02.2020

Высокоскоростная магистраль свяжет два города-курорта в Юньнани (Китай)

Власти провинции Юньнань на юго-западе Китая планируют построить высокоскоростную железнодорожную магистраль (ВСМ), которая свяжет Куньмин, административный центр провинции, и Лицзян, другой город этой провинции.

Новая ВСМ общей протяженностью 430 км будет построена для поездов на магнитной подушке с максимальной скоростью не менее 350 км/ч, заявил заместитель руководителя провинциального комитета по делам развития и реформ Чжоу Минсинь.

По словам чиновника, проект обойдется в 100 млрд юаней (14,2 млрд долл. США). Ожидается, что этот туристический маршрут привлечет большее количество пассажиров.

В настоящее время пассажирам, следующим из Куньмина в Лицзян, приходится объезжать город Дали. Ограниченная пропускная способность железных дорог не может удовлетворить растущие потребности в пассажирских и грузовых перевозках.

Лицзян известен древней историей и заснеженной горой Юйлун. Данный город наряду с Куньмином является популярным туристическим направлением.

Источник: russian.people.com.cn, 24.02.2020

Британское правительство одобрило проект строительства высокоскоростной линии HS2

11 февраля 2020 г. британское правительство подтвердило свои намерения по реализации проекта высокоскоростной железной дороги HS2 протяженностью 338 км, которая свяжет Лондон, Бирмингем и северную часть Англии.

В своем обращении к парламенту премьер-министр Великобритании Борис Джонсон подверг критике прежнее руководство проектом в лице одноименной компании HS2, которое допустило значительное превышение расходов, но это не уменьшает важность самого проекта, открывающего

новые возможности для поездок граждан по стране и одновременно хорошие предпосылки для улучшения работы транспорта на местном уровне.

Стоимость первой очереди проекта, куда входит участок длиной 190 км от Лондона до Бирмингема и Личфилда, в нынешних ценах составляет 35-45 млрд ф. ст., а движение поездов на нем должно начаться в 2028-2030 гг., а не как планировалось раньше – в конце 2026 г.

Правительство продолжит работу по проекту NPR, направленному на развитие железнодорожной сети в северной части страны, что потребует реконструкции существующих линий в привязке к инфраструктуре HS2. Работы этапа 2В по проекту HS2 и программа NPR в части развития железнодорожной инфраструктуры к северу от Бирмингема будут рассматриваться в рамках единого комплексного плана реализации высокоскоростного движения в северной части страны – High Speed North.

Признавая перерасход средств по проекту HS2, Б. Джонсон указал на необходимость укрепления исполнительской дисциплины. Он назначил нового куратора проекта HS2, причем новый состав министерской надзорной группы возьмет на себя стратегические решения. Будут применяться новые схемы поставок при строительных работах на лондонской станции Юстон и в рамках этапа 2В.

Источник: zdmira.com, 13.02.2020

Первый поезд Avelia Liberty приступит к испытаниям (США)

17 февраля первый из 28 высокоскоростных поездов нового поколения Avelia Liberty (рис. 2) выехал с завода компании Alstom в Хорнелле (США, шт. Нью-Йорк) и через 3 дня прибыл в Центр транспортных технологий (ТТСИ) в г.Пуэбло (шт. Колорадо), где на протяжении последующих 9 месяцев будут проводиться его испытания.



Рис. 2. Поезд нового поколения компании Alstom для пассажирского оператора Amtrak

Новые поезда предназначены для эксплуатации оператором

пассажирских перевозок Amtrak в электрифицированном Северо-восточном коридоре (NEC) протяженностью 729 км, который соединяет Бостон, Нью-Йорк и Вашингтон. Во время испытаний будут оцениваться тяговые и динамические характеристики, работа токоприемников, системы наклона кузова, тормозов, защиты от боксования и системы управления. По завершению испытаний, поезд вернется на завод Alstom для установки интерьера (рис. 3).



Рис. 3. Интерьер первого (слева) и второго (справа) класса

11-вагонный поезд состоит из 2 моторных вагонов с тяговым оборудованием и кабинами машинистов и 9 соединенных пассажирских вагонов.

Ввод в эксплуатацию новых поездов Avelia Liberty планируется в 2021 году. По сравнению с эксплуатируемыми сейчас поездами, они вмещают на 25% больше пассажиров и ожидается, что потребление энергии на одного пассажира будет на 40% меньше. Максимальная эксплуатационная скорость новых поездов составит 257 км/ч.

Уже завершена сборка второго поезда. Ожидается, что в марте 2020 г. он отправится на испытания в депо Amtrak в Филадельфии. Сборка третьего поезда была начата в ноябре 2019 года и приступить к его испытаниям планируется в сентябре 2020 года. 95% деталей нового поезда собраны в США при участии 250 поставщиков из 27 штатов.

*Источники: railwayage.com, 18.02.2020
railcolornews.com, 19.02.2020*

Texas Central представил план интерьера для высокоскоростных поездов (США)

Опубликованы детали внутренней планировки вагонов высокоскоростных поездов, которые будут обращаться на запланированной

линии Даллас – Хьюстон, протяженностью 390 км и эксплуатационной скоростью 320 км/ч (рис. 4).

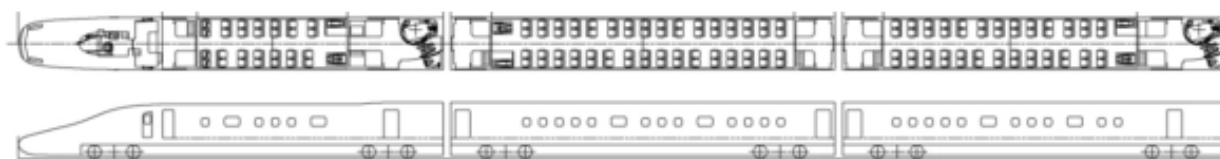


Рис. 4. Планировка новых ВСМ поездов Texas Central

Поезда будут иметь 2×2 места в стандартном классе и 2×1 места в первом классе, а также проходы шириной 81 см и устройства для аудио- и визуального информирования пассажиров. Спинки каждого сиденья будут располагаться на расстоянии 104 см друг от друга, каждое сиденье шириной 50 см сможет откидываться. Окна будут шириной 50 см и высотой 52 см и будут оснащены индивидуальными солнцезащитными жалюзи и двойными окнами с УФ-защитой. Также будет доступен Wi-Fi.

Поезда будут соответствовать стандартам Закона об американцах с ограниченными возможностями (ADA), с зонами для инвалидных колясок и мест для сидения и беспрепятственного доступа по всей длине поезда. Туалеты будут доступны в соответствии с требованиями ADA, а на станционных платформах будет беспрепятственный доступ к поезду.

Texas Central также рассматривает требования, регламентирующие перевозку служебных животных в поездах.

Источник: railjournal.com, 25.02.2020

Talgo построит для Дании вагоны скоростных поездов. Они будут курсировать между Копенгагеном и Гамбургом

Вагоны для восьми составов, в каждом из которых предусмотрено 440 мест для сидения, компания Talgo поставит в соответствии с первым заказом по рамочному договору, заключенному с железными дорогами Дании (DSB) по итогам тендера. Talgo возьмет на себя также снабжение запчастями в течение 16 лет.

Поставлять подвижной состав будут начиная с 2023 г. Вагоны междугородных поездов семейства Talgo 230 рассчитаны на движение со скоростью 200 км/ч. Для тяги поездов планируют применять двухсистемные электровозы Vectron постройки компании Siemens, причем в составе каждого поезда будет два локомотива – в голове и в хвосте.

Составы будут формироваться из облегченных сочлененных вагонов семейства Talgo 230, которые опираются на одноосные тележки. Кузова

вагонов шире, чем у традиционного пассажирского подвижного состава, что обеспечивает большую вместимость. Вагоны оснастят современными системами видеонаблюдения и информирования пассажиров, вендинговыми аппаратами для продажи кофе, чая, холодных напитков и закусок. В каждом поезде предполагается устроить две многофункциональные зоны для детских колясок и велосипедов (с возможностью подзарядки аккумуляторов электровелосипедов).

Кроме того, вагоны семейства Talgo 230 могут быть оснащены механизмом наклона кузовов вагонов и раздвижными колесными парами для автоматической смены ширины колеи.

В 2019 г. подобный подвижной состав компании Talgo для поездов дальнего следования заказали железные дороги Германии. Эти поезда предназначены для международных маршрутов, в том числе между Амстердамом и Берлином

Источник: zdmira.com, 06.02.2020

Компания Alstom оснастит 19 высокоскоростных поездов ICE 1 системой ETCS

Железные дороги Германии (DB) разместили заказ у компании Alstom на оборудование дополнительных 19 высокоскоростных поездов ICE 1 новейшими устройствами европейской системы управления движением поездов ETCS уровня 2, соответствующими современной базовой версии 3 спецификации системы. Завершить работы, стоимостью более 10 млн евро, планируется к сентябрю 2021 г. Новый заказ является следующим, после того, как Alstom уже оснастила устройствами ETCS 39 поездов ICE 1, эксплуатирующихся на высокоскоростной линии, связывающей Берлин и Мюнхен. В работе будут задействованы заводы Alstom из Берлина, Брауншвейга (Германия) - управление проектом и оснащение, Шарлеруа (Бельгия) - разработка, валидация и сборка, Лиона (Франция) - производство компонентов. Оснащение поездов ICE 1 будет проходить на заводе в Гамбурге.

Источник: alstom.com, 12.02.2020

Компания Thales продолжит техническое обслуживание систем управления движением поездов на высокоскоростных линиях Испании

Компания Adif – оператор инфраструктуры железных дорог Испании –

заключила с французской компанией Thales контракт стоимостью 68,77 млн евро, продлевающий на 48 месяцев действие предшествующего соглашения о техническом обслуживании (ТО) средств сигнализации и управления движением поездов на высокоскоростных линиях Мадрид – Севилья и Кордова – Малага. Контракт предусматривает осуществление планово-профилактического ТО, направленного на поддержание работоспособности всех элементов системы и снижение вероятности их отказов, и корректирующего ТО, проводимого для устранения возникшего отказа. Кроме того, для повышения эксплуатационной готовности высокоскоростных линий в стране предусмотрено ТО по состоянию на основе мониторинга параметров объектов.

Thales занимается техническим обслуживанием средств сигнализации и управления движением поездов на высокоскоростной линии Мадрид – Севилья с момента ее открытия в 1992 году, на примыкании к ней Ла-Сагра – Толедо длиной 21 км, введенном в эксплуатацию в 2005 году, и на высокоскоростной линии Кордова – Малага, запущенной в 2007 году, а также средств управления движением поездов на линии Антекера – Гранада и участке Ла-Энсина – Валенсия Средиземноморского коридора. Общая протяженность линий железных дорог Испании, обслуживаемых компанией Thales, превышает 2200 км.

Источник: zdmira.com, 04.02.2020

Высокоскоростной маршрут Гранада – Севилья испанского оператора Renfe

Испанский национальный оператор пассажирских перевозок Renfe 16 февраля начал предоставлять новую услугу высокоскоростных перевозок Avant между городами Гранада и Севилья. В эксплуатации будет 8 поездов.

Время поездки между Гранадой и Севильей составит 2 ч 22 мин., что на 90 мин. меньше по сравнению с обычным поездом. Максимальная скорость составит 250 км/ч. Тоже самое время в пути (2 ч 20 мин.) предоставляет вариант поездки с одной пересадкой двумя поездами AVE, максимальная скорость движения которых равна 300 км/ч.

Новое сообщение увеличило число высокоскоростных поездов до 12 в сутки, обращающихся на 122 км магистрали Гранада – Антекера Санта Ана, которая открылась в июне 2019 г. Три поезда AVE ежедневно курсируют в коридоре Гранада – Мадрид и один поезд связывает Гранадой с Барселоной.

Источник: railjournal.com, 18.02.2020

Монополия операторов ВСМ в ЕС не поможет в защите окружающей среды

Ник Брукс, генеральный секретарь ассоциации ALLRAIL

Объявленное слияние двух высокоскоростных операторов стран Северной и Западной Европы Eurostar и Thalys должно дать старт проекту с рабочим названием «Зеленая скорость». Такое название подразумевает защиту окружающей среды. Однако, как показывает анализ, цели проекта далеки от заявленных.

Выделенная высокоскоростная железнодорожная сеть этих стран Европы включает в себя маршруты между Лондоном, Парижем, Брюсселем, Амстердамом и Кёльном.

Примерно такой же по протяженности является сеть в Италии. Она охватывает Турин, Милан, Венецию, Болонью, Рим и Салерно. Однако в Италии на одном и том же пути существует конкуренция между двумя операторами с разными владельцами. Она началась в 2012 г. между компанией Italo и государственным управляющим FS Trenitalia.

В итоге средний тариф для пассажиров уменьшился на 40%, а количество пассажиров удвоилось. Доля железнодорожного рынка на ключевых маршрутах выросла до 70%. Хотя FS Trenitalia занимает значительную долю на рынке, тем не менее у Italo в 2020 г. будет 47 высокоскоростных поездов. И это много для частного оператора.

На маршрутах северо-западной Европы Thalys и Eurostar доминируют на протяжении последних 25 лет. И все это время пассажиропоток снижался. Теперь у двух операторов вместе взятых осталось всего несколько поездов.

Между тем были и есть все предпосылки для роста: маршруты связывают крупные города, причем концентрация населения в них заметно выше, чем в Италии. Развиты междугородные связи, но пассажиры всё равно предпочитают автобус.

Очевидно, что доминирующие на рынке операторы явно недооценили потенциал пассажирских железнодорожных перевозок. И объединение двух существующих монополий в одну супермонополию только ухудшит ситуацию: она нацелена на оптимизацию ресурсов, что станет еще менее привлекательным вариантом для пассажиров. А значит, еще больше людей переседут на автотранспорт, что, в свою очередь, увеличит нагрузку на окружающую среду. Поэтому весьма странно видеть декларацию о зеленых технологиях.

Решение лежит в допуске конкуренции на маршруты. К примеру, на железнодорожном транспорте доминирующие игроки могут сдавать в аренду

свой недостаточно используемый парк независимым новым компаниям на тех же коммерческих условиях. Если такие игроки найдутся, то станет очевидно, за счет каких ресурсов следует развивать железнодорожное сообщение в дальнейшем.

Источник: rzd-partner.ru, 17.02.2020

Объявлен конкурс на проектирование высокоскоростной линии Будапешт – граница с Румынией

Венгерская корпорация развития национальной инфраструктуры (NIF) объявила тендеры на разработку технико-экономического обоснования (ТЭО) строительства высокоскоростной линии Будапешт – граница с Румынией, рассчитанной на скорость движения поездов 250-350 км/ч. Участок от границы до румынского города Клуж-Напока будет реконструирован для движения с максимальной скоростью 160 км/ч.

ТЭО должно включать анализ эффективности затрат и определение трассы. Венгерский участок линии протяженностью 250-300 км предполагается строить с частичным использованием существующей инфраструктуры.

Победитель конкурса должен будет спроектировать два моста через реки, а также другие мосты и тоннели по мере необходимости. Планируемый пассажиропоток линии – 500 тыс. чел. в год, она будет интегрирована с сетями городского общественного транспорта.

Правительство Румынии рассматривает это проект, одобренный венгерским правительством в 2018 г., в качестве первого этапа модернизации магистрали Будапешт – Бухарест.

Критики проекта выражают сомнения в целесообразности масштабных инвестиций в строительство этой линии, указывая на наличие более приоритетных проектов.

Источник: zdmira.com, 06.02.2020