

---

# Дайджест статей в области ВСМ

выпуск за 02.07– 06.07

- *В Лидсе построят высокоскоростное железнодорожное депо для самых быстрых (400 км/час) поездов Британии*
  - *Во Франции запущен проект создания систем централизации нового поколения. Его стоимость — более 1 млрд евро*
  - *Финансовая помощь Евросоюза в создании единой европейской сети ВСМ пока не дала ожидаемого эффекта*
  - *Финская компания Mirpo поставит системы СЦБ в Эстонию*
  - *Эстонский оператор EVR Cargo переименован в Operail*
  - *Французская Alstom, один из крупнейших мировых компаний по производству железнодорожного подвижного состава, открывает свое представительство в Киеве*
  - *Компании «ЛокоТех-Сигнал» и Siemens намерены сотрудничать в сфере железнодорожных систем сигнализации*
  - *Утвержден состав нового совета директоров ОАО «РЖД»*
  - *В Ростовской области водитель КамАЗа выехал на железнодорожный переезд перед поездом*
-

## ***В Лидсе построят высокоскоростное железнодорожное депо для самых быстрых (400 км/час) поездов Британии***

Депо обеспечит круглосуточное обслуживание высокоскоростных поездов на новой многомиллионной железнодорожной сети. Департамент транспорта подтвердил, что депо "будет действовать как экономический катализатор, создавая квалифицированные рабочие места и стимулируя местную экономику". Депо будет располагаться на Gateway45, расположенном рядом с развязкой дороги 45 M1.

Сооружение станет частью крупного проекта развития Южного берега города, поддерживая 12 тыс. новых домов и обеспечив горожан до 40 тыс. рабочих мест. HS2 - новая высокоскоростная железнодорожная сеть, соединяющая Лондон с Бирмингемом, а также с Манчестером и Лидсом. Министр транспорта Крис Грэйлинг заявил: "Построение этого депо выведет транспорт Великобритании на новый уровень. Он играет жизненно важную роль в поддержании новых высокоскоростных поездов. Поезда будут ехать со скоростью до 400 км/час, поэтому время в пути от Лондона до Лидса займет примерно 50 минут, вместо двух часов".

Железнодорожные пути, соединяющие Лидс с Лондоном через Бирмингем, будут завершены в 2032-33 годах. Проект обойдется государству в 156 млрд. Ранее правительство было намерено совершить полную электрификацию железнодорожных маршрутов между Лидсом и Манчестером, но после обсуждения планы были отменены. Помимо планов по построению депо, рассматривается предложение по созданию Института высокоскоростных железных дорог в Лидсе на том же участке. Джудит Блейк (Judith Blake), глава городского совета Лидса, сообщила: "Мы уже работаем с региональными партнерами, чтобы дать людям необходимые навыки и знания, которые помогут им занять квалифицированные рабочие места, а также воспользоваться другими возможностями после открытия депо".

## ***Во Франции запущен проект создания систем централизации нового поколения. Его стоимость — более 1 млрд евро***

Компания SNCF Réseau — оператор инфраструктуры железных дорог Франции запустила проект партнерства в сфере инноваций Argos, направленный на создание систем микропроцессорной централизации (МПЦ) нового поколения. Проект стоимостью более 1 млрд евро преследует три основные цели: снижение на 15 % расходов на приобретение, техническое обслуживание и модернизацию в будущем систем МПЦ, уменьшение затрат на ввод в эксплуатацию с целью сокращения перерывов в движении поездов, а также повышение общих параметров производительности этих систем и их киберзащищенности.

В рамках проекта SNCF Réseau работает с четырьмя группами компаний: Alstom; Ansaldo STS совместно с Systra и Eiffage; Siemens совместно с SafeRail и Est Signalisation; Thales совместно с Engie Ineo и Vossloh. Участники проекта разрабатывают предложения по техническим решениям, которые SNCF Réseau рассмотрит в начале 2019 г. Затем отобранные группы изготовят демонстрационные образцы, по которым можно будет оценить их технические и экономические параметры. В начале 2020 г. оператор примет решение по окончательному техническому решению, и в 2023 г. планируется ввести первые системы МПЦ нового поколения в эксплуатацию. Проект предусматривает финансирование участников партнерства в течение 15 лет и является частью программы обновления за те же 15 лет систем СЦБ на сети Национального общества железных дорог Франции (SNCF), стоимость которой составляет примерно 7 млрд евро.

В настоящее время SNCF Réseau постепенно обновляет системы СЦБ, внедряя в среднем 15 МПЦ суммарной стоимостью 300 млн евро ежегодно с целью замены имеющихся систем механической, электромеханической и релейной централизации. К 2030 г. предусмотрено нарастить темп обновления до 30 систем в год.

В январе 2018 г. о разработке плана внедрения к 2030 г. так называемых цифровых МПЦ на 80 % сети (в сочетании с европейской системой управления движением поездов ETCS и отказом от напольных светофоров) объявили железные дороги Германии (DB), а некоторые страны, такие как Дания и Норвегия, реализуют программы полного обновления систем СЦБ в масштабе всей сети (фото: SNCF Réseau).

## ***Финансовая помощь Евросоюза в создании единой европейской сети ВСМ пока не дала ожидаемого эффекта***

Средства в сумме 23,7 млрд евро, выделенные Евросоюзом начиная с 2000 г., на софинансирование проектов европейских высокоскоростных железных дорог привели лишь к образованию транспортной «мозаики» в отдельных странах ЕС, но далеко не к созданию целостной сети ВСМ. Такой вывод сделан в отчете Европейской счетной палаты.

В отчете также отмечено, что строительство ВСМ осуществлялось без соответствующей международной координации. Проекты линий, пересекающих границы стран, не имеют самых высоких национальных приоритетов, несмотря на то что строительство трансъвропейской сети транспортных коридоров TEN-T должно быть завершено к 2030 г.

На примере Франции, Испании, Италии, Германии, Португалии и Австрии был проведен аудит долгосрочного стратегического планирования строительства ВСМ при софинансировании со стороны Европейского союза. Проанализированы расходы на строительство более чем 5000 км инфраструктуры на десяти ВСМ и четырех погранпереходах. Таким образом, всего было охвачено около 50 % всех высокоскоростных линий в Европе.

Авторы отчета утверждают, что текущий долгосрочный план ЕС не имеет достоверного обоснования и отличается отсутствием единой стратегии, поэтому маловероятно, что он будет реализован. И хотя протяженность национальных сетей высокоскоростного движения все же растет, поставленная в 2011 г. Еврокомиссией цель по утроению их длины к 2030 г. не будет достигнута. Так, в эксплуатации сегодня находится 9000 км линий, а в стадии строительства в 2017 г. — 1700 км. В среднем от начала работ по проекту высокоскоростной линии до ввода ее в эксплуатацию проходит 16 лет.

В докладе также отмечается, что в европейских странах недостаточно четко оценивается потребность в высокоскоростных сообщениях, а альтернативные решения, связанные с модернизацией традиционных линий, принимаются во внимание не так часто, хотя экономическая выгода в этих случаях может быть существенной.

Кроме того, высокоскоростные линии становятся все более затратными, на многих из них средняя скорость движения существенно ниже расчетной. Превышение первоначальной стоимости строительства и его задержки сегодня становятся скорее нормой, а не исключением из правил.

---

В связи с недостаточным числом пассажиров по крайней мере на трех линиях из семи построенных велика вероятность признания неэффективным вложение средств Евросоюза в размере 2,7 млрд евро. Более того, на 9 из 14 проверенных линиях объем перевозок недопустимо низок. До сих пор действуют более 11 тыс. национальных правил, хотя еще в 2010 г. Счетная палата поднимала вопрос об устранении технических и административных барьеров.

Аудиторами предложен ряд мер по повышению эффективности сети ВСМ, которые касаются прежде всего совершенствования долгосрочного планирования, выделения средств из фондов ЕС на приоритетные проекты, гарантирующие усиление конкурентоспособности сети ВСМ, а также создания условий для ускорения обустройства погранпереходов, улучшения обслуживания пассажиров и др.



## ***Финская компания Mirro поставит системы СЦБ в Эстонию***

Эстонская железная дорога (Eesti Raudtee) по итогам тендера, проведенного в 2017 г., подписала контракт стоимостью 16,5 млн евро с финской компанией Mirro на поставку систем сигнализации и диспетчерского управления движением поездов для Ляэне-Харьюского участка длиной 80 км, идущего на запад от Таллина. Это один из наиболее загруженных участков на сети Eesti Raudtee. Проект будет выполняться поэтапно и должен завершиться в 2021 г. Задержка с подписанием контракта была, по сообщениям эстонской прессы, вызвана судебным разбирательством по иску другого участника тендера, который соглашался с его итогами.

Компания Mirro разрабатывает, производит и поставляет железным дорогам Финляндии системы централизации на основе промышленных контроллеров производства НИМА (Германия), в том числе соответствующие уровню безопасности SIL4, системы ДЦ и переездной сигнализации (подробнее см. «ЖДМ», 2016, № 8, с. 61 – 66). По данным Mirro, системами МПЦ ее производства оборудовано более половины сети железных дорог Финляндии. На постсоветском рынке Mirro до сих пор проектов в сфере железнодорожной автоматики и телемеханики не выполняла

---

## ***Эстонский оператор EVR Cargo переименован в Operail***

Эстонский оператор грузовых перевозок EVR Cargo (дочернее предприятие АО «Eesti Raudtee») получил новое название Operail, которое в большей мере соответствует задачам, стоящим перед этой международной рыночно ориентированной транспортно-логистической компанией, принадлежащей Эстонской Республике.

Наряду с грузовыми перевозками как основным родом деятельности компания занимается арендой, ремонтом и модернизацией подвижного состава. Сегодня Operail неуклонно эволюционирует в международно признанную транспортно-логистическую компанию, нацеленную на постоянный поиск новых возможностей для роста.

В наблюдательном совете компании заявили, что ее основная цель в настоящий момент — стать для клиентов предпочтительным партнером на маршрутах север — юг и восток — запад, причем на линиях колеи как 1435, так и 1520 мм

---

## ***Французская Alstom, один из крупнейших мировых компаний по производству железнодорожного подвижного состава, открывает свое представительство в Киеве***

Также уже назначен представитель компании, ответственный за продажи и развитие бизнеса в Украине.

В частности, киевский офис компании начал работу 1 июля, а представитель Alstom в Украине вступил в должность со 2 июля. Им стал Вадим Павленко, который будет отвечать за налаживание связей с основными украинскими заинтересованными сторонами в сфере экономики и железных дорог. Он будет находиться в подчинении директора Alstom по продажам и развитию бизнеса в Польше и Украине.

Павленко имеет 13-летний опыт работы в сфере национальных и международных продаж и развития бизнеса в железнодорожной области в Украине. С 2005 года он работал в ПАО "Крюковский вагоностроительный завод", где начинал свою деятельность в качестве младшего инженера по продажам и вырос до начальника отдела экспортных продаж и начальника отдела развития перспективных рынков. Данные должности он занимал с 2011 по 2018 год.

В компании напомнили, что решение об открытии киевского офиса было принято по результатам поездки делегации Alstom в Киев в апреле нынешнего года.

"Компания Alstom рада выйти на украинский рынок. Мы стремимся развивать деятельность в Украине и выстраивать партнерские отношения с местной промышленностью на благо экономического развития Украины. Мы уверены, что наше ноу-хау в железнодорожном секторе, опыт международных партнерств по всему миру и знание рынка железных дорог с колеей 1520 мм, особенно в Казахстане и Азербайджане, помогут нам удовлетворить потребности Украинской железной дороги", – сообщил старший вице-президент компании Alstom в Европе Жан-Лука Эрбаччи.

Читайте также: ЕБРР утвердил кредит для "Укрзалізнички" на закупку грузовых вагонов на \$150 миллионов

Как сообщалось, французская компания разрабатывает проект по производству электровозов для Украины и Грузии с общим рынком в 350 локомотивов до 2025 года.

Ранее также стало известно, что Alstom планирует открыть представительство в Киеве.

В апреле первый вице-премьер-министр Степан Кубив сообщал, что французская компания Alstom ищет площадку для открытия производственных мощностей в Украине.

## ***Компании «ЛокоТех-Сигнал» и Siemens намерены сотрудничать в сфере железнодорожных систем сигнализации***

Компании «ЛокоТех-Сигнал» и Siemens подписали 2 июля 2018 г. соглашение о сотрудничестве, предполагающее их научно-техническое партнерство в адаптации и внедрении систем железнодорожной автоматики и телемеханики на «пространстве 1520». Будет рассмотрена возможность заключения договора по лицензированию технологий в области систем обеспечения безопасности движения, включая беспилотное управление. В рамках такого лицензионного договора Siemens может предоставлять компании «ЛокоТех-Сигнал» свои технические компоненты и программное обеспечение.

Президент «Сименс» в России Д. Мёллер (D. Möller), поставивший подпись под соглашением вместе с управляющим партнером компании «ЛокоТех-Сигнал» А. А. Белинским и главой департамента Mobility компании Siemens М. Петером (M. Peter), отметил, что подписанное соглашение открывает новые возможности для разработки и внедрения инновационных цифровых систем, в том числе для обеспечения безопасности движения на городском и железнодорожном транспорте.

Ранее в июне 2018 г. «Росэл Сигнальные технологии» — совместное предприятие «ЛокоТех-Сигнал» и «Росэлектроники» представило систему микропроцессорной централизации БМЦ-М, специально разработанную для метрополитенов.

---

## ***Утвержден состав нового совета директоров ОАО «РЖД»***

Из состава совета директоров вышли замминистра транспорта РФ Алан Лушников, врио главы Ивановской области Станислав Воскресенский и экс-глава правления немецкой Deutsche Bahn Хартмут Медорн

Вице-премьер РФ Максим Акимов, министр транспорта РФ Евгений Дитрих и сопредседатель Совета Фонда «Сколково» Аркадий Дворкович вошли в совет директоров ОАО «РЖД», следует из распоряжения Правительства РФ, опубликованного на портале правовой информации.

Согласно документу, в совет также вошли министр сельского хозяйства РФ Дмитрий Патрушев, замглавы Минэкономразвития РФ Михаил Расстригин, а также члены предыдущего состава совета: гендиректор компании Олег Белозеров, председатель совета директоров ООО «ЕСН» Григорий Березкин, гендиректор АО «Управляющая компания Российского фонда прямых инвестиций» Кирилл Дмитриев, заместитель министра финансов РФ Андрей Иванов, гендиректор АО «Росагролизинг» Валерий Назаров, председатель совета директоров ЗАО «Русская холдинговая компания» Александр Рязанов, председатель совета директоров ООО «Группа Каскол» Сергей Недорослев, а также председатель наблюдательного совета государственной корпорации - Фонда содействия реформированию жилищно-коммунального хозяйства Сергей Степашин.

Из состава совета директоров вышли замминистра транспорта РФ Алан Лушников, врио главы Ивановской области Станислав Воскресенский и экс-глава правления немецкой Deutsche Bahn Хартмут Медорн.

ОАО «РЖД» — российский железнодорожный перевозчик. Компания создана 1 октября 2003 года. Правительству РФ принадлежит 100% акций компаний.

Погрузка на сети ОАО «РЖД» за 2017 год выросла на 3,2% до 1,3 млрд тонн.

Перевозки пассажиров на сети ОАО «РЖД» увеличились на 7,8% до 1,1 млрд.

Анна Булаева

## ***В Ростовской области водитель КамАЗа выехал на железнодорожный переезд перед поездом***

В результате аварии погиб помощник машиниста, из-за аварии могут быть задержаны поезда

Грубое нарушение Правил дорожного движения водителем грузовика стало причиной аварии на железнодорожном переезде в Ростовской области, сообщает служба корпоративных коммуникаций Северо-Кавказской железной дороги.

Авария произошла на железнодорожном переезде в 15 км от Батайска на перегоне Высочино – Васильево-Петровская. Поезд следовал из Архангельска в Новороссийск. Машинист поезда применил экстренное торможение, но расстояние было недостаточным, и столкновения избежать не удалось.

В результате ДТП произошел сход одной колесной пары локомотива. Габарит по соседнему пути не нарушен. Для устранения последствий дорожно-транспортного происшествия подняты восстановительные поезда со станций Батайск и Тимашевская.

По информации агентства ТАСС, в результате столкновения погибли два человека - помощник машиниста поезда и водитель грузовика.

Ожидается задержка пассажирских поездов № 531 Киров - Адлер, № 269 Чита – Адлер и пригородного поезда № 6297 Ростов – Орловка-Кубанская. В настоящее время на месте происшествия работает комиссия ОАО «РЖД». Железнодорожники принимают все меры для того, чтобы в кратчайшие сроки устранить последствия ДТП и минимизировать задержку поездов.

ОАО «РЖД» призывает водителей автотранспорта к повышенной бдительности и неукоснительному соблюдению правил дорожного движения при следовании через железнодорожные переезды.

Бэлла Ломанова

---

## *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](http://www.newsland.com))*

*Портал Новости ЖД (веб-ресурс: [www.railways.by](http://www.railways.by))*

*Сетевое издание Interfax (веб-ресурс: [interfax.ru](http://interfax.ru))*

*Сетевое издание ЭКСПЕРТ (веб-ресурс: [www.expert.ru](http://www.expert.ru))*

*Пресс-служба ОАО "РЖД" (веб-ресурс: [press.rzd.ru](http://press.rzd.ru))*

*Сетевое издание ЖД Мира (веб-ресурс: [www.zdmira.com](http://www.zdmira.com))*

*ООО «Издательский дом «Гудок» (веб-ресурс: [www.gudok.ru](http://www.gudok.ru))*

*Центр Транспортных Стратегий (веб-ресурс: [www.cfts.org.ua](http://www.cfts.org.ua))*

---