

Дайджест статей в области ВСМ

выпуск за 01.05– 05.05

- [1. Во Франции обеспечат скоростные поезда стабильным 4G-интернетом](#)
 - [2. Латвийская железная дорога начинает электрификацию транзитного коридора на 26 млн. евро, выданных банками](#)
 - [3. Перевозку грузов по железной дороге делают высокоскоростной. Уже в III квартале начнет курсировать грузовой поезд со скоростью 160км/ч](#)
 - [4. Железную дорогу превратили в полуфабрикат стоимостью почти 50 миллиардов рублей](#)
 - [5. «Белкомур» или «Транссиб»?](#)
 - [6. Проект железнодорожной магистрали «Белкомур» рассмотрит правительство](#)
 - [7. За два года на Сахалине возведут 63 новых железнодорожных моста](#)
 - [8. Министерство железных дорог Индии рассматривает возможность приобретения системы обнаружения повреждений железнодорожного полотна](#)
 - [9. Китайская техника на кенийской железной дороге](#)
 - [10. Китайские скоростные поезда будут ездить со скоростью 600 км/ч](#)
 - [11. Bombardier и Siemens готовятся к конкуренции с корпорацией CRRC](#)
 - [12. В Германии представили концепт высокоскоростного грузового поезда](#)
-

Вторник | 02.05.2017 | 13:31

[Источник cfts.org.ua](http://cfts.org.ua)

Во Франции решили обеспечить все скоростные поезда стабильным 4G-интернетом

Сеть высокоскоростных железнодорожных линий Франции будет полностью оборудована для обеспечения беспроводного доступа в интернет к концу 2018 года.

Как передает Euromag со ссылкой на L'Express, железнодорожникам не придется прибегать к помощи спутника. Поезда будут улавливать 4G-сети посредством установленных на крышах вагонов антенн, которые будут распространять сигнал.

Так как высокоскоростные поезда перемещаются со скоростью 300 км/ч, для обеспечения стабильного сигнала операторы установят антенны вдоль железной дороги с интервалом в 3 километра.

Париж-Лион на сегодняшний день единственная линия, предоставляющая непрерывный доступ в интернет по Wi-Fi.

Однако, по заверениям руководства железных дорог, в последующие полтора года соответствующее оборудование появится на всех 300 поездах сети. Ожидается, что услугой воспользуются без промедлений все пассажиры высокоскоростных поездов, даже если сейчас 80% клиентов не используют и половины из предложенных 500 Мб на маршруте до французской столицы.

Латвийская железная дорога начинает электрификацию транзитного коридора на 26 млн. евро, выданных банками

Для ЛЖД произошло два важных события. Банки согласились выдать железнодорожникам заем в сумме 26 млн. евро для приведения в порядок инфраструктуры, а в Центральную комиссию по финансам и договорам подан проект первого этапа электрификации транзитного коридора.

Латвийская железная дорога (ЛЖД) планирует 26 млн. евро от банков вложить в восстановление и модернизацию инфраструктуры.

На эти деньги будет произведен капитальный ремонт путей, заменены стрелочные переводы, проложены оптические кабели, капитально отремонтированы технологические здания.

Так, уже в нынешнем году начнут капитально ремонтировать станционные здания. В их числе, например, здание вокзала в Гулбене — приведут в порядок фасад. Предстоит также капитальный ремонт крыши вокзала в Лиепае, на остановке Парогре планируется устроить приспособления для людей с нарушениями опорно-двигательного аппарата.

Как сообщается, кредит взят на 7 лет.

Цели реальны?

Одновременно с этим в Центральную комиссию по финансам и договорам подан проект первого этапа электрификации транзитного коридора, на который получено положительное заключение от службы технической поддержки JASPERS.

"Указанные цели реальны, хорошо отражены в предпроектном исследовании и самой заявке, согласуются с нормативами ЕС, соответствуют требованиям национального законодательства и стратегии развития", — говорится в заключении специалистов.

По проекту электрификации предусматривается перевести на электрическую тягу напряжением 2х25 кВ переменного тока участки пути Даугавпилс — Рига-Шкиротава и Резекне — Крустпилс.

Евросоюз собирается на данный проект выделить 347 млн. евро, а сама железная дорога должна будет привлечь 172 млн. евро.

Вторник | 02.05.2017 | 14:48

[Источник railways.by](http://railways.by)

Перевозку грузов по железной дороге делают высокоскоростной. Уже в III квартале может начать курсировать грузовой поезд с рекордной скоростью 160 км/ч

ООО «Комплексные скоростные технологии» (КСТ), резидент особой экономической зоны «Дубна», планирует в III квартале этого года запустить пилотный проект скоростной железнодорожной перевозки крупнотоннажных контейнеров на маршруте Китай–ЕС.

Для этого будет сформирован первый поезд из грузовых вагонов новой конструкции, не имеющих мировых аналогов и способных передвигаться со скоростью 160 км/ч. Вполне вероятно, что первым заказчиком этих вагонов может стать «Почта России», но пока такое решение еще не принято.

По словам директора КСТ Максима Кимасова, к середине мая на заводе «Трансмаш» в Саратовской области (входит в «Трансмашхолдинг») по заказу компании завершится изготовление первых двух скоростных грузовых вагонов-платформ. На каждом вагоне может разместиться один контейнер стандарта 40 или 45 футов. Запуск первого поезда в режиме подконтрольной эксплуатации запланирован на III квартал 2017 года.

Воскресенье | 30.04.2017 | 13:34

[Источник railways.by](http://railways.by)

Железную дорогу превратили в полуфабрикат стоимостью почти 50 миллиардов рублей

Завершение строительства 435-километровой железнодорожной линии Томмот - Нижний Бестях, которую должны были сдать в эксплуатацию еще в 2013 году, в очередной раз отодвинули на неопределенный срок. На этот раз - настолько неопределенный, что даже приблизительное время возобновления работ никто назвать не может. Долгострой, на который потратили уже 47 миллиардов рублей, зашел в тупик.

Шикарный железнодорожный вокзал в Нижнем Бестяхе был построен в 2013 году, но до сих пор там не ступала нога пассажира.

Линия должна связать центральные районы Якутии с внешним миром. С ее вводом здесь все подешевеет, а людям можно будет по рельсам доехать до любой российской станции. С большими перерывами ее строят с 1997 года, но никак не могут довести до ума. Сроки сдачи переносили пять раз.

Очередным крайним сроком ввода дороги в постоянную эксплуатацию называли январь 2018-го. Надежды на завершение строительства власти Якутии и заказчик, Федеральное агентство железнодорожного транспорта, связывали со сменой генерального подрядчика. Действующий - инжиниринговая корпорация "Трансстрой", доведя объект до 90-процентного уровня готовности, затянул работы. Оставшиеся без дела и доходов предприятия-подрядчики начали переходить на другие объекты. Некоторые, не получив вовремя заработанное, оказались на грани разорения. Стройка встала. В самой корпорации тоже наступили не лучшие времена: с мая 2015 года там введена процедура банкротства.

Поскольку добровольно освободить место компания не намеревается, Росжелдор подал исковое заявление о расторжении контракта в Арбитражный суд Москвы. Главным аргументом было то, что Главгосэкспертиза вынесла отрицательное заключение в отношении подготовленных генподрядчиком проектной и сметной документации на завершение работ.

Однако арбитраж в удовлетворении иска отказал. При рассмотрении дела суд пришел к выводу, что долгостроем железная дорога стала по вине не подрядчика, а как раз заказчика строительства, не обеспечившего своевременное финансирование работ и предоставление необходимой документации. Впоследствии деньги на завершение строительства (около двух миллиардов рублей) появились. Однако, как следует из судебного решения,

заказчик допустил просрочку в передаче проектной документации и не согласовал сроки выполнения работ.

В течение прошлого года два миллиарда были зарезервированы в федеральном бюджете. Они так и остались лежать мертвым грузом, поскольку с одним подрядчиком заказчик работать не хотел, а другого назначить не мог: место занято.

- Это единственная железная дорога, которая строится в стране. По ней выпущено два постановления правительства РФ, в 2004 и 2008 годах. Она должна была войти в эксплуатацию в 2013 году, сейчас 2017-й, но этого не произошло. На нее истрчено 47 миллиардов рублей, осталось два миллиарда. Стройка заморожена из-за организационных вопросов... Это как вообще понимать? - недоумевает сенатор от Якутии Вячеслав Штыров.

По недостроенной дороге ходят грузовые поезда, кто-то набивает на этом карманы. И лишь государство, вложившее в объект немалые деньги, не вправе его использовать

У участников процесса есть месяц на то, чтобы согласиться с решением суда или оспорить его. Но даже если тяжба не затянется, 2017-й уйдет впустую. По мнению министра транспорта республики Семена Винокурова, он уже ушел. Ведь при любом подрядчике проект придется переделывать, это займет несколько летних месяцев, а активно заниматься строительством в Якутии можно только летом.

Ныне железная дорога являет собой странный конгломерат действующих, законсервированных, недостроенных и одного разграбленного объектов. Ее грузовой комплекс с 2014 года находится в режиме временной эксплуатации. Это значит, что грузовые поезда ходят, кто-то набивает на этом карманы, но государство, вложившее в строительство дороги почти 50 миллиардов рублей, не вправе ее использовать.

По словам генерального директора Акционерной компании "Железные дороги Якутии" Василия Шимохина, недостроенную станцию Нижний Бестях невозможно включить в Тарифное руководство № 4, где расписаны все тарифные расстояния между пунктами назначения. Ей не присвоен код единой сетевой разметки, для нее нет утвержденных тарифов, поэтому компания пользоваться ею не может.

Дорогу строили ради кратного удешевления завоза жизнеобеспечивающих грузов на Север. Однако нет тарифов - нет северного завоза. Огромные деньги потрачены, рельсы лежат, инфраструктурные объекты стоят, но ничто не работает на выполнение главной задачи.

А пассажирские поезда вообще остаются недостижимой мечтой якутян. В 2013 году рядом с Нижним Бестяхом был построен красивый железнодорожный вокзал. Все в нем сияет девственным блеском. Каждую зиму его отапливают, затрачивая на это большие средства. Но до сих пор там не ступала нога пассажира. Вокзал откроют для людей только после ввода линии в постоянную эксплуатацию. То есть - неизвестно когда.

Недавно на объектах долгостроя побывали депутаты Госсовета республики. После организованного прямо на вокзале совещания они решили провести парламентские слушания и выработать предложения по ускорению окончания строительства.

Сложно сказать, какие предложения могут быть выработаны в Якутске, если дело застопорилось в Москве. Пока ситуация патовая. И она ухудшается. В нескольких десятках километров от Нижнего Бестяха была построена станция "Рассолода". Там тоже все блесело. Но мародеры растащили из неиспользуемого объекта оборудование и утварь. И начали разбирать само здание.



Вторник | 02.05.2017 | 13:35

[Источник railways.by](http://railways.by)

«Белкомур» или «Транссиб»?

Максим Решетников считает, что реализация крупных инвестпроектов не должна сказаться на железнодорожных тарифах для предприятий

Как заявил на форуме «Экономика роста и благосостояния Пермского края» врио губернатора Пермского края Максим Решетников, необходимо изыскивать такие варианты строительства железнодорожной магистрали «Белкомур», чтобы реализация проекта происходила не за счёт промышленных предприятий.

Максим Решетников, врио губернатора Пермского края:

— В ближайшее время нам необходимо решить важный вопрос по березниковско-соликамскому промузлу — это вопрос вывоза производимой продукции. Соответственно, перед нами стоит очень большая развилка, (стоит она и перед министерством транспорта РФ) — куда нам двигаться дальше? Идти в сторону реализации проекта «Белкомур», или же ограничиться более локальными и менее стратегически важными мероприятиями по реконструкции «Транссиба». С одной стороны, хочется поддержать проект «Белкомура». Но наша принципиальная позиция заключается в том (я докладывал её в Минтрансе, скажу и сейчас), что реализация любых крупных проектов не должна происходить за счёт промышленных предприятий. Иными словами, тот уровень тарифа прейскуранта 10.01 («Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами», — ред.) должен сохраниться и при реализации проекта «Белкомур» и при реконструкции «Транссиба». Мы будем искать варианты развития «Белкомура», но не будем это делать за счёт пермских предприятий. Думаю, не надо объяснять, почему это так важно.

Напомним, ранее заявлялось, что строительство железнодорожной магистрали «Белкомур» начнётся в 2018-м году. В начале 2017 года проект должен был пройти согласование с Минтранспорта и Минэкономразвития РФ. По данным правительства Архангельской области, в данный момент согласовывается график подготовки концессионного предложения по проекту «Белкомур». Проект концессии уже обсуждался на совещании проектного комитета в Пекине. Потенциальным инвестором проекта является китайская компания «Поли Интернэшнл», входящая в холдинг «Поли групп».

Проект железнодорожной магистрали «Белкомур» рассмотрит правительство

Концессионное предложение о строительстве железнодорожной магистрали «Белкомур» будет подготовлено и внесено на рассмотрение в правительство РФ в этом году. Об этом сообщил генеральный директор компании «Белкомур» Владимир Щелоков.

По его словам комплекс работ, который предстоит провести в ближайшее время, разбит на четыре основных блока: финансовый, юридический, технический, маркетинговый. В мае представители проекта рассчитывают завершить подготовку финансовой модели проекта совместно с китайской корпорацией Poly Group (потенциальный инвестор проекта), а в июне с китайским партнером предполагается обсудить юридический блок.

Также сторонами была проведена часть работ по подготовке технических параметров проекта. В частности были определены параметры логистических цепочек от точек зарождения грузов до точек отправки потребителям.

«Грузовой маршрут по магистрали «Белкомур» на 850 км короче существующего пути до Архангельского порта и на 300–400 км короче, чем в направлении других портов Северо-Запада и Балтики. Чем короче расстояние, тем ниже стоимость груза в конечной точке или точке его дальнейшей отправки», – полагает Владимир Щелоков.

Белкомур предполагает строительство железнодорожной трассы Архангельск-Сыктывкар-Пермь (Соликамск) протяженностью 1161 км. Прогнозируемый грузопоток трассы составляет до 35 млн тонн, а стоимость проекта оценивается в 343,2 млрд рублей. По ней будут перевозиться уголь, нефтепродукты, минеральные удобрения, лес, строительные грузы. В рамках проекта будет проложена железнодорожная ветка Карпогоры – Вендинга (северный участок) и отрезок пути от Сыктывкара до Перми (южный участок), а также отрезок Сосногорск – Индига. Начало проекту было положено еще в 1996 году, когда Республика Коми, Архангельская область, Пермская область и Коми-Пермяцкий округ (последние два субъекта позднее были объединены в Пермский край) создали ОАО «Белкомур» для строительства железнодорожной трассы. Однако с тех пор инфраструктурный проект заглох. Под грузопоток, идущий по Белкомуру, власти Архангельской области собираются создать глубоководный района Архангельского морского порта. В его состав войдут комплексы по перевалке сухих грузов и нефтеналивной терминал. Их мощность составит 30,8 млн тонн, общий объем инвестиций достигнет 120-150 млрд рублей. Строительство нового района морского порта позволит принимать суда дедевейтом от 70 до 100 тыс тонн.

За два года на Сахалине возведут 63 новых железнодорожных моста

Новые мосты заменят искусственные сооружения, возведенные до 1945 года, на двух важнейших направлениях островной магистрали: Шахта – Ильинск и Корсаков – Ноглики

На островной магистрали Сахалина (Дальневосточная железная дорога, филиал ОАО «Российские железные дороги») планируется за два года заменить 63 железнодорожных моста. Об этом сообщает служба корпоративных коммуникаций ДВЖД.

Новые мосты заменят искусственные сооружения, возведенные до 1945 года, на двух важнейших направлениях островной магистрали: Шахта – Ильинск (13 мостов) и Корсаков – Ноглики (50 мостов). Замена будет произведена в соответствии с проектом по переводу узкой островной колеи на стандарт 1520 мм.

В настоящий момент завершены основные проектно-изыскательские работы на мостах, требующих обновления. Для решения этой задачи с начала года на острове работали специалисты пяти проектных институтов из Санкт-Петербурга, Челябинска, Новосибирска, Иркутска и Хабаровска.

Генеральным проектировщиком железнодорожных мостов на Сахалине является институт «Сибгипротранспуть» – филиал АО «Росжелдорпроект». Свои работы по данному направлению он должен завершить к началу сентября текущего года.

Как уже сообщалось, в ходе реализации проекта перевода островной магистрали на общесетевую ширину колеи 1520 мм в 2018 году будет произведена окончательная замена прежней колеи с обустройством новых искусственных сооружений участков пути Шахта - Ильинск и Ильинск - Арсентьевка. Затем, в 2019 году, планируется завершить перешивку колеи по линии Арсентьевка – Ноглики и укладку материковой рельсошпальной решетки 1520 мм на перегонах от станции Христофоровка до станции Арсентьевка.

Вторник | 02.05.2017 | 14:05

[Источник regnum.ru](http://regnum.ru)

Министерство железных дорог Индии рассматривает возможность приобретения системы обнаружения повреждений железнодорожного полотна

Решение вызвано частыми случаями крушения поездов на железных дорогах.

Стремясь внедрить в железную дорогу последние технологические новинки, научно-исследовательская организация проектирования и стандартизации (RDSO), входящая в состав министерства железных дорог, проведет международную технологическую конференцию, открытие которой намечено на 3 мая.

Генеральный директор RDSO Р.К. Кулшреста заявил, что на конференции будут рассмотрены четыре основных направления: повышение безопасности, увеличение пропускной способности, сокращение заторов на железной дороге и улучшение обслуживания клиентов.

Напомним, в конференции примут участие эксперты из 17 стран, включая США, Китай, Японию, Россию и ЮАР.

Среда | 03.05.2017 | 17:42

[Источник russian.china.org.cn](http://russian.china.org.cn)

Китайская техника на кенийской железной дороге

Железнодорожная магистраль, связывающая столицу Кении Найроби с городом Момбаса, важнейшим морским портом на восточном побережье Африканского континента, имеет протяженность около 480 км.

Железная дорога, ставшая для Кении крупнейшим за последние полвека инфраструктурным проектом, строится в соответствии с китайскими стандартами, с использованием китайской техники и при помощи компаний из Китая.

По плану, уже в июне этого года дорога должна быть пущена в тестовом режиме.



Пятница | 05.05.2017 | 08:11

[Источник chinapk.ru](http://chinapk.ru)

Китайские скоростные поезда будут ездить со скоростью 600 км/ч

Китай уже имеет самую большую в мире сеть высокоскоростных железных дорог.

Так что, наверное, неудивительно, что амбициозные планы Китая создать самый быстрый в мире скоростной поезд уже официально «встали на рельсы», дедлайн определен к 2020 году.

Согласно докладу China Daily, развитие новых внутренних (402 км в час) и трансграничных поездов (600 км в час) осуществляется по графику. Они используют разработанную китайской CRRC Corp в Zhuzhou Institute новейшую технологию и ее внедрение уже рекламируется как революционное для туризма и бизнеса.

Ориентированная на Евроазию вторая линия, будет связывать экономики около 60 стран.

Ожидается, что трасса тестирования будет завершена к 2019 году, в настоящее время она строится рядом с отрезком высокоскоростной железной дороги Пекин-Шэньян.

По данным местных СМИ, новые поезда будут потреблять на 10% меньше энергии, чем поезда, которые в используются сейчас.

«Мы будем применять новые материалы для исследований и производства будущих высокоскоростных поездов, таких как углеродное волокно и алюминиевый сплав, что поможет снизить вес и повысить эффективность использования энергии», — сказал главный инженер Цяо Фэн в среду.

Китай имеет самую длинную в мире сеть высокоскоростных железных дорог, почти 20 000 километров пути, это вам не шутки. Ожидается, что к 2020 году сеть расширится до 30 000 км.

В 2014 году ежедневный пассажиропоток достиг 2.49 миллионов человек.

Пока что Япония является обладателем самого быстрого поезда в мире. В 2014 году японский Maglev в установил рекорд со скоростью 600 км в час.

Страны Шелкового пути смогут использовать поезд, разгоняющийся до 400 км/ч...

Разрабатываемый Китаем новый скоростной поезд будет доступен странам вдоль нового Шелкового пути к 2020 году.

Об этом газете China Daily заявил старший инженер дочерней компании China Railway Rolling Stock Corp. — CRRC Changchun Railway Vehicles Co, — Цяо Фэн.

Ранее сообщалось, что в планы CRRC входит разработка маглева (поезда на магнитной подушке), который будет развивать скорость до 400 километров в час. Такие поезда будут предназначаться для трансграничных поездок и смогут при этом менять колодки в зависимости от ширины колеи — от 0,6 метра до 1,67 метра.

По словам Цяо Фэна, при разработке состава компания будет применять новые материалы, например углеродные волокна и алюминиевый сплав. Фэн Цяо добавил, что поезда помогут продвижению региональных связей и создадут новый бизнес для Китая и иностранных экономик вдоль нового Шелкового пути.

В свою очередь сотрудник государственного комитета по реформам и развитию КНР Фэн Хао отметил, что многие страны вдоль пути, особенно в Центральной Азии, Юго-Восточной Азии, на Ближнем Востоке и в Восточной Европе планируют строить высокоскоростные железные дороги или обновлять существующие и намерены получить техническую поддержку от Китая.

Поезд с максимальной скоростью 400 км/ч выпустит к 2020 году китайская CRRC

Выход на железнодорожные сети Евразии высокоскоростных поездов должен усилить степень интеграции стран, имеющих непосредственное отношение к поясу Шелкового пути. "Сюда относится множество рынков - Средней и Южной Азии, Ближнего Востока, а также Восточной Европы, - пояснил представитель Государственного комитета КНР по делам развития и реформ Фэн Хао. - В итоге многие страны этих регионов окажутся в меньшей зависимости от автотранспорта".

По расчетам топ-менеджмента CRRC, новейшие поезда будут доступны для экспорта. Впервые China Railway Rolling Stock Company (CRRC) представил концепт самого быстрого поезда в мире на выставке Middle East Rail в Дубаи. Рассчитанный на эксплуатацию на штатной скорости 380 км/час, в ходе испытаний на новой высокоскоростной линии Чжэнчжоу - Сюйчжоу состав удалось разогнать до 420 км/ч.

Согласно планам CRRC, новый локомотив опробуют на отрезке железнодорожного участка Пекин - Шэньян, который планируется подготовить для нового состава к концу 2019 года.

Вторник | 02.05.2017 | 10:42

[Источник zdmira.com](http://zdmira.com)

Bombardier и Siemens готовятся к конкуренции с корпорацией CRRC

По сообщению агентства Bloomberg, компании Bombardier и Siemens обсуждают варианты возможного объединения своих подразделений, специализирующихся на производстве подвижного состава, — Bombardier Transportation и Siemens Mobility.

Главной целью этой инициативы является создание мощной компании с финансовыми ресурсами, достаточными для эффективной конкуренции с китайской корпорацией CRRC, стремительно усиливающей свое присутствие и долю на мировых рынках подвижного состава. Еще одна задача состоит в рационализации производственной базы предприятий с целью сокращения расходов и усиления конкурентоспособности.

Siemens Mobility в 2016 финансовом году при обороте 7,825 млрд евро получила прибыль 678 млн, Bombardier Transportation при обороте 7,574 млрд евро зафиксировала прибыль по EBIT (до уплаты процентов и налогов) в размере 396 млн евро. Финансовая группа Société Generale оценивает Siemens Mobility в 7,2 млрд евро, эксперты Veritas Investment Research дают оценку 70%-ной доли Bombardier в Bombardier Transportation в размере 5 млрд долл. США (в феврале 2016 г. 30%-ный пакет Bombardier Transportation был продан канадскому пенсионному фонду Caisse de Dépôt et Placement du Québec (CDPQ) за 1,1 млрд долл. США).

Следует отметить, что любая сделка между Bombardier и Siemens встретит серьезное неприятие со стороны антимонопольных ведомств и политических кругов в Германии, Австрии и Франции, где обе компании имеют развитые производственные базы, особенно если соглашение будет предполагать закрытие предприятий или сокращения.

Четверг | 04.05.2017 | 11:21

Источник railcolornews.com

В Германии представили концепт высокоскоростного грузового поезда

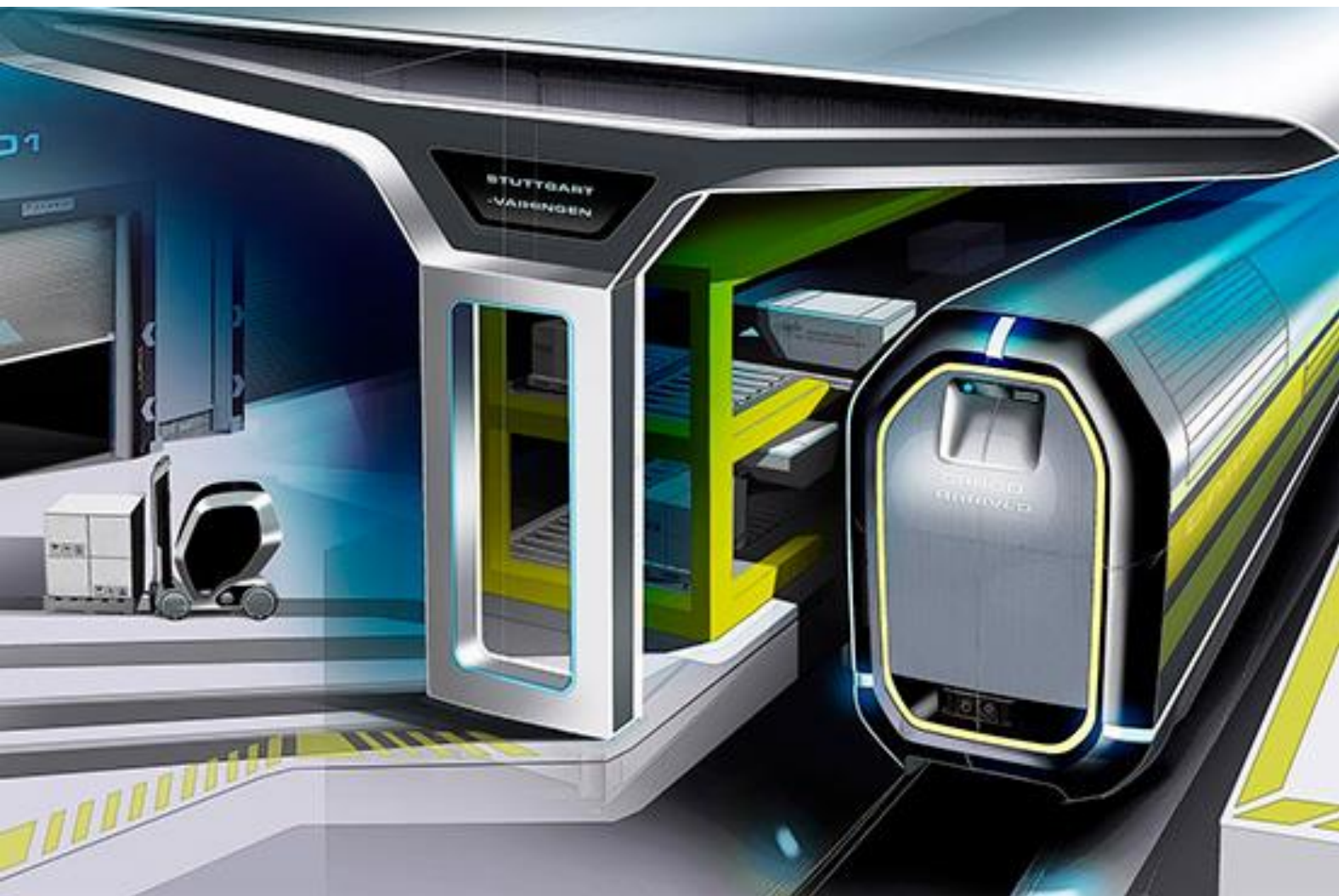
Максимальная скорость состава, названного Next Generation Train, 400 км/ч

Специалисты Германского аэрокосмического центра (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt; DLR) разработали концепт инновационного грузового поезда NGT CARGO.

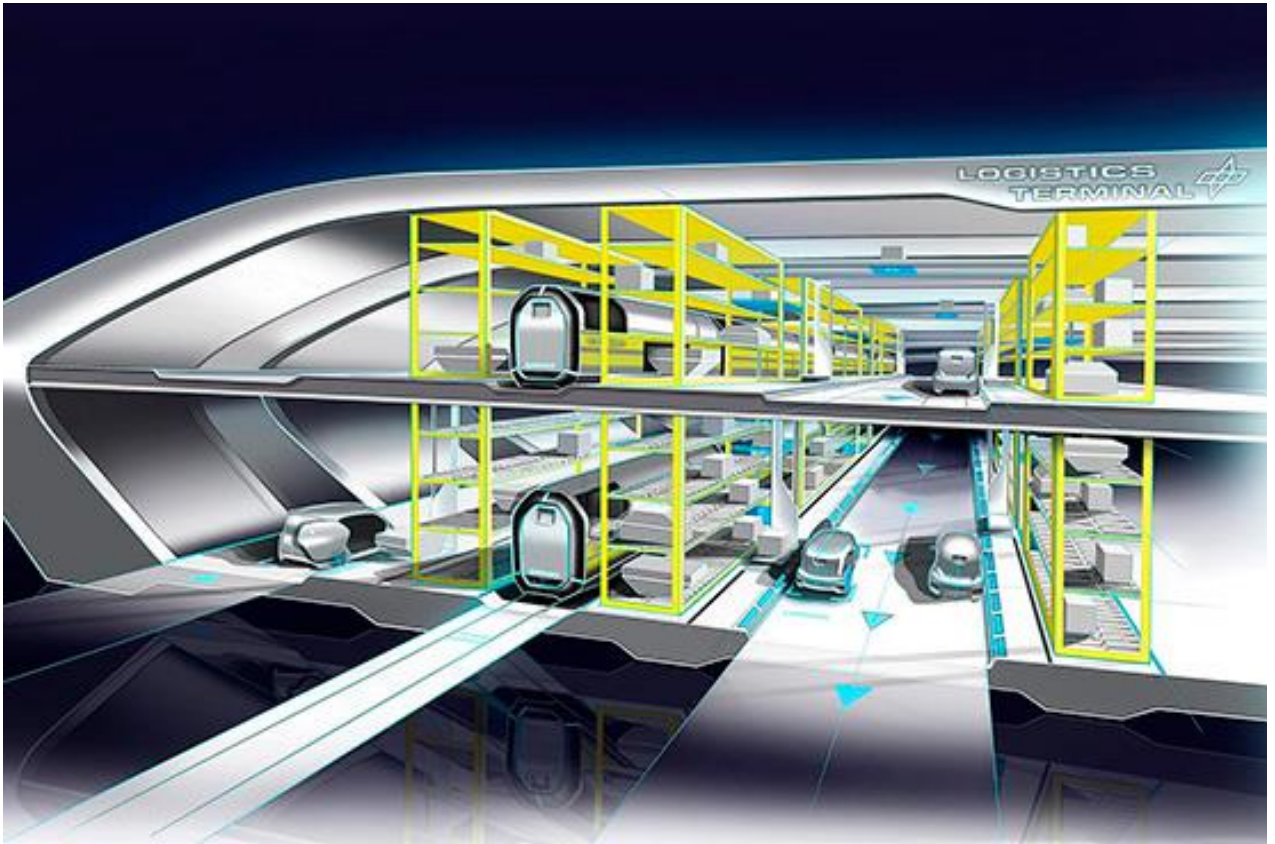


Согласно концепции ученых DLR, новые поезда будут отличаться высоким уровнем автоматизации, интеллектуальными системами обработки информации и высокими скоростями. Таким образом, железнодорожные грузовые перевозки станут более гибкими, а время доставки грузов сократится в несколько раз.

Вагоны поездов будущего будут максимально плотно сцеплены между собой и, возможно, даже накрыты единым корпусом. Для уменьшения аэродинамического сопротивления никаких зазоров между отдельными вагонами быть не должно. На железнодорожных путях, проложенных для высокоскоростных поездов, скорость NGT CARGO будет достигать до 400 километров в час, на существующих линиях скорость может достигать до 200 км/ч.



Разработка концепции высокоскоростного подвижного состава в рамках проекта NGT началась 10 лет назад. Основные цели создания поезда будущего – уменьшение транспортных расходов, экономия энергии и снижение уровня шума. Кроме того, концепт NGT CARGO предполагает сведение к минимуму затрат на обслуживание подвижного состава в рамках контрактов жизненного цикла.



По словам исследователя DLR Иоахима Уинтера, который работает на проекте Next Generation Train, поезда NGT CARGO будут беспилотными, а вагоны будут универсальными. «Таким образом, мы сможем перевозить широкий спектр товаров и сделать железнодорожные грузовые перевозки более гибкими, емкость составов будет увеличена а сроки доставки уменьшены», - добавил Уинтер.

После презентации концепта NGT CARGO исследователи DLR планируют подготовить подробное материально-техническое обоснование, спроектировать терминалы, погрузочные площадки, а также доработать общую архитектуру тягового состава.

фото: dlr.de
Бэлла Ломанова

Справочная информация

Еженедельный дайджест статей в области VSM 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)
