

Дайджест статей в области ВСМ

выпуск за 27.02–03.03

- [***1. Сбои в работе СВТС из-за обледенения радаров в Копенгагене***](#)
 - [***2. Bombardier поставит Китаю 18 высокоскор. поездов за \\$284 млн.***](#)
 - [***3. В Чехии хотят как можно быстрее построить скоростную железную дорогу***](#)
 - [***4. ЕЭК начинает строительство железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан***](#)
 - [***5. Сотрудничество железных дорог Казахстана с МСЖД***](#)
 - [***6. Проект ВСМ «Москва—Казань» может оказаться слишком дорогим***](#)
 - [***7. SNCF запускает систему удаленного мониторинга поездов и инфраструктуры на основе Интернета вещей***](#)
 - [***8. Инфраструктурная компания SNCF Réseau пересмотрит систему оплаты пропускной способности***](#)
 - [***9. МИНТРАНС ВЫСТУПАЕТ ЗА ПЕРЕТОК ГРУЗОВ С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НА ВОДНЫЙ***](#)
 - [***10. Конгресс SmartRail Europe***](#)
-

Четверг | 02.03.2017 | 12:04

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

Сбои в работе СВТС из-за обледенения радаров в Копенгагене

Массовые сбои в движении поездов городской железной дороги Копенгагена, наблюдавшиеся 9 февраля 2017 г., произошли из-за обледенения радаров, размещенных под кузовами поездов.

Железные дороги Дании (DSB) подтвердили, что из-за тонкого слоя льда, образовавшегося на корпусах радаров, они стали выдавать бортовым устройствам СВТС некорректные данные о скорости движения поездов.

Ситуацию удалось нормализовать только 11 февраля после обработки поездов противогололедной жидкостью в пунктах технического обслуживания.

Компания Siemens, изготовитель радаров, работает над решением этой проблемы.

DSB рассчитывают, что зимой следующего года радары будут работать без нарушений. Всю сеть городской железной дороги Копенгагена планируют оборудовать системой управления движением поездов по радиоканалу СВТС к 2023 г. Стоимость проекта составит 2,6 млрд евро.



Пятница | 03.03.2017 | 08:31

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

Bombardier поставит Китаю 18 высокоскоростных поездов за \$284 млн.

Новые поезда запустят в Чэнду и Куньмине

Bombardier Sifang Transportation Ltd. (BST) выиграло контракт китайского железнодорожного оператора China Railway Corp. на поставку 144 вагонов высокоскоростных поездов нового поколения CRH1A-A. Об этом говорится в сообщении Bombardier.

По данным компании, новые поезда запустят в Чэнду и Куньмине. Они призваны поддержать развитие "Алмазного экономического пояса" западного Китая, который включает города Чэнду, Чунцин, Сиань, Гуйян и Куньмин. Стоимость контракта на поставку 18 поездов составляет около 1,95 млрд юаней (\$284 млн).

Bombardier Sifang Transportation Ltd - совместное предприятие китайской CRRC Sifang Co., Ltd. ("дочка" China Railway Corp.) и канадской Bombardier Transportation.

Bombardier Transportation имеет шесть совместных предприятий и семь собственных компаний в Китае. В общей сложности совместные предприятия Bombardier поставили на китайский рынок более 3,5 тыс. вагонов высокоскоростных поездов, 560 электровозов и свыше 2 тыс. вагонов метро.

Четверг | 02.03.2017 | 18:46

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

В Чехии хотят как можно быстрее построить скоростную железную дорогу

Чешские депутаты требуют ускорить подготовку к строительству скоростной железной дороги, чтобы к 2035 году она уже функционировала.

Депутаты из всех парламентских партий поддержали строительство высокоскоростной железной дороги в Чехии. Правительство, по их мнению, должно как можно быстрее подготовиться к строительству путей, на которых поезда смогут развивать скорость минимум 300 км/ч. Депутаты считают, что начинать строительство в 2035 году слишком поздно. Они убеждены, что строить скоростную железную дорогу нужно с 2025 года, чтобы к 2035 году она была уже готова.

«Мы занимаем позицию закомплексованной страны с очень плохой репутацией в области строительства транспортной инфраструктуры», – высказался депутат TOP 09 Франтишек Лаудат. По его мнению, Чехия должна достичь хотя бы уровня Великобритании, где подготовка к строительству длилась 8 лет.

По мнению заместителя председателя экономического комитета Мартина Коловратника (ANO), в Чехии реально за год строить 40-50 км скоростных путей.

Депутаты считают, что нужно строить новые скоростные пути, а не модернизировать действующие сети до скорости около 250 км/ч. Освобождение действующих путей, по мнению депутатов, улучшит транспортное обслуживание регионов. Благодаря этому на классических трассах станет больше места для грузового транспорта и пригородных поездов, которые сейчас вытесняют скоростные поезда.

Четверг | 02.03.2017 | 08:59

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

ЕЭК начинает строительство железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан

ЕЭК начинает реализацию 39 проектов по строительству дорог, среди них железная дорога Китай — Кыргызстан — Узбекистан, а также Армения — Иран, которая откроет сухопутный доступ к странам Персидского залива

Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) составила перечень проектов из 39 пунктов для стран ЕАЭС, которые касаются строительства новых и модернизации существующих дорог, создания транспортно-логистических центров.

Предполагается проложить железную дорогу Китай — Кыргызстан — Узбекистан, которая откроет доступ для поставок товаров на рынки Западной Азии и стран Ближнего Востока. Развитие железнодорожной ветки Армения — Иран позволит выйти через Иран в Казахстан, Китай и далее. Благодаря этому станет реальной прямой железнодорожной связью между Ираном и другими странами Персидского залива.

Кроме того, идет к завершению реализация масштабного проекта по строительству новых автодорог в рамках международного транспортного маршрута Западная Европа — Западный Китай, его протяженность составит 8445 км, сообщает пресс-служба ЕЭК.

В ближайшее время будет построена железнодорожная магистраль Москва — Казань, поезда по которой будут ездить со скоростью до 400 км в час. От Москвы до Казани можно будет добраться за 3,5 часа. Сейчас проходят переговоры с китайскими партнерами для привлечения их инвестиций. Директор Департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК Ержан Нурахметов отметил проводимую работу по развитию и созданию новых транспортных маршрутов между Европой и Азией. "Создание таких маршрутов позволит в среднем вдвое сократить время доставки грузов. Большие возможности нам даст сотрудничество с Китаем.

Вместе мы приступаем к реализации проекта сопряжения ЕАЭС и ЭПШП. В сфере транспорта и инфраструктуры мы уже выработали критерии проектов, по которым они будут включаться в проект "дорожной карты" взаимодействия с КНР", — заметил Нурахметов. Также представители ЕЭК подписали в Женеве меморандум о сотрудничестве с Международным транспортным форумом (МТФ), который выведет эти проекты на мировой уровень.

Четверг | 02.03.2017 | 12:04

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

Сотрудничество железных дорог Казахстана с МСЖД

Состоялась рабочая встреча руководства АО «НК «Қазақстан темір жолы» с представителями Международного союза железных дорог (МСЖД).

Стороны обсудили заинтересованность АО «НК «ҚТЖ» в применении на пограничных переходах систем автоматической смены ширины колесных пар и проект оснащения локомотивов устройствами диагностики путевой инфраструктуры и контактной сети. Кроме того, были рассмотрены участие АО «НК «ҚТЖ» в научно-исследовательских проектах МСЖД и разработке единых железнодорожных стандартов, а также опыт эксплуатации железнодорожного транспорта в сложных климатических условиях и повышения его энергоэффективности.



Плата за скорость. Проект ВSM «Москва—Казань» может оказаться слишком дорогим

В январе этого года в ФАУ «Главгосэкспертиза России» поступила проектная документация первого участка высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВSM) «Москва—Казань» — от станции Железнодорожной 23 км до станции Владимир. На участке длиной 172 км планируется построить 36 мостов, 12 эстакад и 11 путепроводов. Однако не это самое интересное. 82% участка спроектировано с использованием безбалластной конструкции верхнего строения пути. Эта монолитная бетонная конструкция будет снабжена интеллектуальными датчиками, позволяющими следить за состоянием пути в течение всего срока эксплуатации. О перспективах проекта ВSM «Москва—Казань» на днях рассказал президент ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозеров: 1 февраля он выступил в Совете Федерации в рамках прошедшего в палате Дня российских железных дорог. По его словам, проектирование всей магистрали будет завершено в мае-июне. Ее протяженность составит около 770 км, остановки будут организованы через каждые 50-70 км. Время в пути составит 3,5 часа против нынешних 14 часов. Инвестировать в строительство магистрали готов Китай — 400 млрд рублей в кредит на 20 лет и свыше 100 млрд рублей в качестве взноса в уставный капитал специальной проектной компании. Свой вклад готовы внести и немецкие компании. Однако в связи с реализацией проекта возникает, как минимум, две очень важных проблемы. Кого будут возить высокоскоростные поезда? И во что такой проект обойдется государству?

Кто поедет по ВSM?

На первый взгляд, может показаться, что проблем с загрузкой трассы не будет. Все хотят ехать быстрее. На сегодняшний день в России построены и успешно эксплуатируются несколько скоростных магистралей, по которым поезда движутся со скоростью до 200 км в час. И с каждым годом их популярность растет. В январе 2017 года поезда «Сапсан», курсирующие между Москвой и Санкт-Петербургом, перевезли 357,5 тыс. пассажиров — на 23% больше, чем за тот же период прошлого года. Поездами «Аллегро» между Санкт-Петербургом и Хельсинки воспользовались 36,9 тыс. пассажиров (прирост 33%). Но Петербург и Хельсинки — это популярные туристические направления. В Казань и Нижний Новгород туристы тоже ездят, но не так много. Например, поезда «Стриж» сообщением Москва—Нижний Новгород перевезли в январе 90,2 тыс. пассажиров (прирост — всего 3%). А кто заполнит поезда на ВSM «Москва—Казань», скорость которых будет в два раза больше — до 400 км в час, но и цены на билеты соответствующие? Этот вопрос пока остается открытым.

Если вдоль трассы ВСМ не появится достаточно точек притяжения для бизнеса и работников, то сверхскоростные поезда могут превратиться в еще один канал маятниковой миграции. Жители небольших городов Подмосковья и Нижегородской области, расположенных в радиусе до 400 км от столицы, смогут ездить на работу в Москву. Однако, повторим, существенным отличием новых поездов от привычных электричек будет высокая цена билетов. Не получим ли мы в итоге полупустые высокоскоростные электрички? Чтобы этого не произошло, необходимо изменить вектор трудовой миграции с точностью до наоборот — в регионы. Но пока что особой активности в этом направлении не наблюдается. Например, в опубликованной недавно заметке «ВСМ: строительство еще не началось, Владимирская область уже кипит» агентство «REGNUM» констатирует, что «региональные власти еще не представили ни одного проработанного проекта с участием ВСМ».

Поскольку в настоящее время на трассе «Москва—Владимир—Нижний Новгород» строительство предприятий, способных использовать высокий интеллектуальный и профессиональный потенциал москвичей, не предвидится, встает вопрос о сроках окупаемости проекта. О том, насколько велики связанные со строительством ВСМ риски, говорит тот факт, что, как отмечалось на недавно состоявшемся Гайдаровском форуме, **из 20 построенных в Китае ВСМ 16 работают в убыток.**

В будущем ВСМ «Москва—Казань» планируют продлить до Екатеринбурга, а затем даже до Пекина, и тогда вопрос о наполняемости поездов пассажирами будет решить намного проще. По словам Олега Белозерова, прорабатывается с китайскими коллегами и прообраз скоростного грузового поезда, который дополнит пассажирские перевозки по ВСМ. Но как бы оптимистично ни были настроены железнодорожники, сейчас можно рассчитывать только на усиление региональной составляющей проекта, а она пока вызывает вопросы.

На запасном пути

Отдельной проблемой является снижение расходов на строительство первой российской ВСМ. Работа над ее проектом выявила значительное технологическое отставание российского строительного комплекса, которое может повлечь значительный перерасход средств по сравнению с зарубежными строителями. Чтобы преодолеть это отставание, к работе над проектированием магистрали (техническим заказчиком проекта выступает ОАО «РЖД», управление проектом осуществляет ОАО «Скоростные магистрали») были привлечены практически все проектные организации нашей страны, имеющие отношение к железнодорожному строительству.

В результате были выработаны уникальные технические решения. Среди инновационных систем проектируемой ВСМ — контактная сеть, рассчитанная на скорость движения поездов до 400 км/ч. Разработаны также унифицированные конструкции искусственных сооружений — разрезные балочные системы и неразрезные железобетонные балочные системы. Максимально автоматизирована построенная на российских разработках система безопасности движения. Одним из основных технических решений стала конструкция земляного полотна, предельная деформация которого за весь период эксплуатации (около 20 лет) не должна превышать 15 мм.

Однако, как отмечалось на состоявшемся в Москве в ноябре прошлого года II Конгрессе строителей железных дорог, из-за несовершенной технологии возведения эстакад и использования устаревшей строительной техники стоимость строительства российских эстакад на ВСМ обойдется вдвое дороже, чем в Китае. Дороже, чем в других странах, строящих ВСМ, российская система уплотнения земляного полотна. И это при том, что на трассе ВСМ «Москва—Казань» сплошь слабые грунты — болота да карсты. В этой связи выступивший на конгрессе первый вице-президент ОАО «РЖД» Александр Мишарин поставил перед железнодорожными строителями задачу — приблизиться к китайским технологиям.

Действительно, чтобы преодолеть отставание от других стран и перейти в новое измерение, которое открывают высокоскоростные магистрали, надо незамедлительно решить ряд застаревших проблем: от несовершенного территориального планирования до внедрения инновационных технологий. Иначе реализация проекта первой ВСМ приведет к неоправданно высоким расходам из государственного бюджета.

Автор: Алексей ТОРБА



Четверг | 02.03.2017 | 14:41

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

SNCF запускает систему удаленного мониторинга поездов и инфраструктуры на основе Интернета вещей

Национальное общество железных дорог Франции (SNCF) приступило к использованию облачной платформы IBM Watson Internet of Things (IoT) для мониторинга поездов и состояния инфраструктуры в режиме реального времени.

Для оптимизации технического обслуживания и эксплуатации поездов SNCF планирует оборудовать тысячами промышленных датчиков всю железнодорожную систему — поезда, пути и станции. Эти датчики будут передавать по защищенному каналу в режиме реального времени десятки тысяч показателей в облачную платформу компании IBM для последующей обработки.

Например, уже сейчас каждый из парижских пригородных поездов нового поколения оборудован 2000 датчиков, которые транслируют до 70 тыс. показателей в месяц. Это позволяет инженерам SNCF удаленно контролировать до 200 поездов и обнаруживать во время эксплуатации такие потенциальные проблемы, как сбои в работе дверей или в системе кондиционирования воздуха.

Прогнозирование потребности в обслуживании позволяет не выводить поезда из эксплуатации для периодических осмотров и сократить время ремонта. В SNCF рассчитывают, что мониторинг поездов и инфраструктуры позволит уменьшить затраты и значительно повысить их надежность. Ремонтные службы будут непрерывно получать информацию о состоянии железнодорожной инфраструктуры и ранние предупреждения о сбоях.

Технический директор SNCF Рафаэль Виар (Rafael Viard) подчеркнул, что в техническом решении платформы IBM Watson IoT особое внимание уделено информационной безопасности; использование Интернета вещей позволит перевести основные бизнес-процессы SNCF в цифровой формат и применять Big Data для поддержки принятия решений.

Четверг | 02.03.2017 | 12:03

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

Инфраструктурная компания SNCF Réseau пересмотрит систему оплаты пропускной способности

Французское ведомство регулирования автомобильных и железных дорог Arafer сообщило 8 февраля об отклонении предложений компании SNCF Réseau по новой структуре платы за пользование железнодорожной инфраструктурой. В 2015 г. Arafer предложила SNCF Réseau пересмотреть систему оплаты пропускной способности железных дорог к 2018 г. Нынешняя система, действующая с 2008 г., обновляется фрагментарно, что ведет к излишней сложности и меньшей прозрачности.

Arafer считает, что текущая система не отвечает требованию ЕС, обязывающему инфраструктурную компанию взимать плату в размере прямых расходов, связанных с поездными передвижениями. Любое повышение тарифа сверх прямых расходов требует обоснования.

SNCF Réseau в качестве единицы тарификации прямых расходов использует измеритель поезд-км и не учитывает массу поезда. Ведомство регулирования рекомендует применять в качестве расчетной единицы тонно-километры или учитывать тип поезда.

Arafer также отмечает, что SNCF Réseau не дает достаточного обоснования по увеличению тарифа и не может подтвердить приемлемость такого роста для операторов. Например, компании пассажирских перевозок в международных сообщениях Eurostar и Thello столкнутся с повышением платы на 6 % в условиях нестабильного пассажиропотока и усиления конкуренции со стороны других видов транспорта.

Вторник | 28.02.2017 | 17:59

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

МИНТРАНС ВЫСТУПАЕТ ЗА ПЕРЕТОК ГРУЗОВ С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НА ВОДНЫЙ

Тарифный коридор ОАО "РЖД" мог бы включать сезонный фактор с целью переориентации грузов на водный транспорт в сезон навигации, заявил министр транспорта РФ Максим Соколов на Российском инвестиционном форуме в Сочи.

"Может быть здесь нужно дать соответствующие дополнительные права или полномочия "Российским железным дорогам", хотя они есть по тарифному коридору, но чтобы тарифный коридор, в том числе, учитывал специфику нашей страны и возможность использования внутренних водных путей в летний период", - сказал он.

Министр подчеркнул, что для переориентации грузопотоков на реку нужны "взаимосвязанные решения конкурирующих транспортных систем". Он привел в пример тариф в системе взимания платы с большегрузов "Платон", который с 15 апреля вернется к изначально запланированному уровню в 3,06 руб./км.

Ранее Минтранс заявлял о целесообразности сезонного изменения железнодорожных тарифов и тарифов в системе "Платон" для перехода грузов на реку во время навигации.

ОАО "РЖД" с 2013 года имеет право оперативно вводить надбавку или предоставлять скидку к базовым тарифам, если в результате этих действий экономический эффект для перевозчика будет увеличиваться.

В текущем году Федеральная антимонопольная служба России снизила максимальный уровень надбавки к грузовым тарифам РЖД с 13,4% до 10%. Таким образом, теперь в рамках тарифного коридора РЖД могут вводить надбавку к тарифу на перевозки грузов в размере до 10% или скидку до 50%.

Понедельник | 27.02.2017 | 09:57

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

Конгресс SmartRail Europe

Ежегодная встреча специалистов инфраструктурных и операторских железнодорожных компаний, системных интеграторов и поставщиков информационных технологий состоится 5 – 6 апреля 2017 г. в Амстердаме на конгрессе SmartRail Europe.

Форум под девизом «Цифровые технологии будущего на железнодорожном транспорте» проводится при поддержке крупных европейских компаний и объединений железнодорожного транспорта.

Внимание участников будет сконцентрировано на трех основных темах: системы ERTMS, обработка данных, полученных при обслуживании технических средств, и опыт организации пассажирских перевозок.

В рамках конгресса планируется подвести итоги конкурса на лучшие инновационные технические или программные решения года для железнодорожного транспорта и метрополитена. Победителям в пяти номинациях будут вручены награды SmartRail Europe Innovation



Справочная информация

Еженедельный дайджест статей в области ВСМ подготовлен:

Редактор – Николай Кузнецов

Использованы следующие источники статей для дайджеста:

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

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

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

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

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

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

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

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