



**Белорусская железная дорога**

**Центр научно-технической информации  
государственного объединения «Белорусская железная дорога»**



## **Библиографический перечень**

### **«Организация скоростного и высокоскоростного движения поездов»**

**по периодическим транспортным изданиям  
Республики Беларусь, Республики Казахстан, Китайской Народной  
Республики, Республики Польша, Российской Федерации, Украины  
за период 2015-2017 гг.**

Подготовлен согласно Протоколу совещания экспертов по техническим и  
программно-информационным вопросам научно-технической и  
экономической информации ОСЖД  
*(19 - 21 сентября 2017 г., Комитет ОСЖД, г. Варшава)*

**2018 год**

**Библиографический перечень  
по теме «Организация скоростного и высокоскоростного движения  
поездов», содержащий сведения из национальных и иностранных  
транспортных изданий за период 2015-2017 гг.**

**РЕСПУБЛИКА БЕЛАРУСЬ**

**Deutsche Bahn** начинает эксплуатацию поездов ICE 4-го поколения // Транспорт. — 2016. — № 9/3 (926). — С. 27. — Сообщение о начале эксплуатации германской Deutsche Bahn скоростных поездов Intercity Express (ICE) четвертого поколения. Тестовый период обкатки продлится несколько месяцев, а начало регулярного использования ICE 4 на железных дорогах страны запланировано на декабрь 2017 года.

**Fesco, «Евросиб» и Sinotrans** запускают контейнерный поезд из Китая в Россию через Монголию // Транспорт. — 2016. — № 12/2 (937). — С. 24. — Транспортная группа Fesco расширяет географию регулярных железнодорожных сервисов из Китая и совместно с группой «Евросиб» и китайской логистической компанией Sinotrans запускает контейнерный поезд Mongolian Shuttle из китайского г. Тяньцзинь в Москву. Он обеспечит ускоренную доставку грузов не только из провинций Китая в Россию, но и в рамках интермодальных цепочек Fesco — из Китая и стран Юго-Восточной Азии в Европу.

**Hyundai Rotem** еще 5 лет будет обслуживать скоростные поезда «Укрзалізниця» // Транспорт. — 2017. — № 12/1 (984). — С. 34. — Сообщение о продлении на 5 лет контракта ПАО «Укрзалізниця» с южнокорейской компанией Hyundai Rotem на обслуживание скоростных поездов HRCS2.

**PKP LHS** проведет модернизацию узловой станции Славкув // Транспорт. — 2016. — № 11/2 (933). — С. 25. — Представлен проект модернизации узловой станции, направленный на обновление системы регулирования движения, сокращение времени обработки поездов, а также увеличение пропускной способности линии.

**Азаревич, Т.** Зима. «Стрижи» полетели / Т. Азаревич // Транспортный вестник. — 2016. — 22 дек. (№ 51). — С. 1, 3. — О начале регулярной эксплуатации нового международного поезда «Стриж».

**Азербайджан и Иран** соединят свои железные дороги // Транспорт. — 2015. — № 9/3. — С. 22. — О строительстве железной дороги Казвин — Решт, которая обеспечит перевозку 10 млн. т. грузов в год при движении грузовых поездов со скоростью 120 км/ч.

**Акцент на безопасность** // Железнодорожник Белоруссии. — 2016. — 4 июня (№ 41). — С. 13. — Строительство первой высокоскоростной железной дороги в Индии обойдется дороже, чем планировалось.

**Ананьев, Р.** Дорога сокращает расстояния / Р. Ананьев // Железнодорожник Белоруссии. — 2016. — 6 авг. (№ 59). — С. 1, 6. — Электропоезд ЭПм InterCity совершил первый рейс из Гомеля в Минск.

**Ананьев, Р.** На другую колею — без остановки / Р. Ананьев // Железнодорожник Белоруссии. — 2016. — 19 нояб. (№ 89). — С. 1-2. — В несколько раз сократилось время, необходимое на перевод состава пассажирских вагонов с колеи одной ширины на другую на белорусско-польской границе. Новое устройство для пропуска поездов «Тальго» протестировали в Бресте.

**Ананьев, Р.** От Москвы до Берлина / Р. Ананьев // Железнодорожник Белоруссии. — 2016. — 21 дек. (№ 98). — С. 3. — Первый скоростной поезд №13/14 Москва – Берлин («Стриж») проследовал 17 декабря по Белорусской железной дороге. Благодаря использованию в Бресте уникального для стран СНГ комплекса и применения ряда других технических и технологических новшеств расстояние между российской и немецкой столицами теперь можно преодолеть на 4-5 часов быстрее.

**Белорусская железная дорога заинтересована в развитии сотрудничества с компаниями Китая** // Транспорт.— 2015. — № 5/1-2. — С. 28. — О сотрудничестве Белорусской железной дороги и компаний Китая в рамках Экономического пояса «Шелкового пути» в сфере грузоперевозок контейнерными поездами в сообщении Китай — Западная Европа — Китай.

**Беларусь и Литва обсудили вопросы перевозок грузов контейнерными поездами** // Транспорт. — 2016. — № 3-1 (900). — С. 26. — Подведены итоги переговоров руководителей Белорусской и Литовских железных дорог, в ходе которых особое внимание было уделено контейнерным перевозкам, в том числе поездом «Викинг», реализации перевозок грузов с применением электронной цифровой подписи, вопросам организации пропуска вагонопотоков по межгосударственным стыковым пунктам Белорусской и Литовских железных дорог, реализации мероприятий по организации скоростного пассажирского сообщения между Минском и Вильнюсом и электрификации направления Молодечно—Гудогай—Гостраница—Кяна—Н. Вильня.

**Беларусь хочет привлечь китайскую компанию к строительству высокоскоростной железной дороги в направлении ЕС** // Транспорт. — 2017. — № 5/3 (958). — С. 20. — Рассмотрена возможность строительства высокоскоростной железной дороги от границы с ЕС до Минска и к границе с Россией при участии Китая.

**БЖД продолжает развивать контейнерные перевозки** // Транспорт.— 2015. — № 2/3. — С. 22. — О развитии грузоперевозок в контейнерах в составе ускоренных поездов.

**БЖД работает над увеличением времени прохождения транзитных поездов через свою территорию** // Транспорт.— 2015. — № 9/3. — С. 24. — Рассмотрена организация транзитного движения контейнерных поездов по территории Беларуси с маршрутной скоростью 1400 км/сутки.

**Бондарева, Т.** Быстрее и комфортнее / Т. Бондарева // Железнодорожник Белоруссии. — 2016. — 3 авг. (№ 58). — С. 1. — Белорусская железная дорога открыла межрегиональные пассажирские перевозки бизнес-класса электропоездом ЭПМ InterCity по маршруту Гомель – Минск.

**Бондич, О.** Гиперпетля: все ближе к реальности/ О. Бондич // Транспортный вестник.— 2015. — 10 сент. (№ 37). — С. 16. — Первую на планете тестовую гиперпетлю протяженностью 8 километров будут создавать швейцарская промышленная группа Oerlicon и американский строительный гигант Aesom.

**Борьба за пассажира** // Железнодорожник Белоруссии. — 2016. — 21 мая (№ 37). — С. 13. — В сообщении между Москвой и Санкт-Петербургом высокоскоростные поезда впервые перевезли больше пассажиров, чем самолеты.

**Будет возобновлено скоростное железнодорожное сообщение с Кривым Рогом** // Транспорт. — 2016. — № 10/2 (929). — С. 27. — О решении «Укрзалізниця» возобновить курсирование скоростных поездов в сообщении с Кривым Рогом и продлить маршрут скоростного поезда № 747/748 Дарница, Киев—Тернополь до станции Львов для обеспечения скоростного сообщения винницкого региона со Львовом.

**Будет модернизирован железнодорожный переход на белорусско-польской границе** // Транспорт. — 2016. — № 9/1 (924). — С. 30. — О проекте модернизации железнодорожного перехода Семянувка—Свислочь на польско-белорусской границе, реализация которого будет проводиться на средства из фондов ЕС.

**Было 7, стало 3.20** // Транспортный вестник.— 2016. — 1 сент. (№ 35). — С. 12. — По маршруту Ташкент – Бухара начали ходить скоростные поезда Afrosiyob. Это позволило сократить время в пути с семи до 3 часов 20 минут.

**Быстрее в два раза** // Железнодорожник Белоруссии. — 2016. — 3 сент. (№ 67). — С. 13. — Скоростной электропоезд связал Ташкент и Бухару. Для организации движения в Испании были приобретены два электропоезда Talgo 250.

**Быстрее привычного** // Железнодорожник Белоруссии. — 2017. — 26 авг. (№ 64). — С. 13. — По железной дороге Пекин – Шанхай скорость движения пассажирских поездов увеличится до 350 км/ч.

**Быстрее привычного** // Железнодорожник Белоруссии. — 2017. — 6 мая (№ 33). — С. 13. — В России планируют запустить проект скоростной перевозки грузов на маршруте Китай – ЕС.

**Быстрее, чем привыкли** // Железнодорожник Белоруссии. — 2016. — 9 апр. (№ 26).— С. 14. — В Индии по маршруту Нью-Дели – Агра запустили первый

скоростной поезд. Он получил название «Гатиман экспресс» и способен развивать скорость до 160 км/ч.

**Быстро и без шума** // Железнодорожник Белоруссии. — 2017. — 19 авг. (№ 62). — С. 13. — В Китае завершились испытания поезда на магнитной подушке нового поколения.

**В ближайшие годы «Укрзализныця» купит 10 скоростных поездов** // Транспорт. — 2017. — № 11/1 (980). — С. 26. — В рамках решения задачи увеличения скорости перевозок и повышения их комфортности ПАО «Укрзализныця» планирует до 2020 года приобрести 10 скоростных электропоездов.

**В Берлин – на «Тальго»:** по материалам пресс-центра БЖД // Транспортный вестник. — 2015. — 15 янв. (№ 3). — С. 3. — Отражены основные направления деятельности Белорусской железной дороги по развитию международного сотрудничества в 2015 году.

**В Германии запустили железнодорожную ветку, где поезда будут развивать скорость 300 км/ч** // Транспорт. — 2017. — № 12/2. — С. 25. — О запуске в эксплуатацию высокоскоростной железнодорожной линии Берлин — Мюнхен.

**В два раза быстрее** // Железнодорожник Белоруссии. — 2016. — 23 апр. (№ 30). — С. 14. — В Узбекистане в августе планируют запустить скоростное сообщение между Ташкентом и Бухарой.

**В два раза быстрее** // Железнодорожник Белоруссии. — 2015. — 7 февр. (№ 9). — С. 14. — Государственная компания «Узбекистон темир йуллари» («Узбекские железные дороги») до конца 2016 года планирует завершить проект по запуску высокоскоростного железнодорожного сообщения между Ташкентом и Бухарой общей стоимостью 400 млн. долларов. Время в пути сократится в два раза (с 7 – 8 часов до 3,5 часа).

**В действующем графике движения контейнерных поездов предусмотрено 601 расписание** // Транспорт. — 2016. — № 4-2 (905). — С. 35. — Отмечена высокая востребованность перевозки грузов в ускоренных контейнерных поездах в рамках проекта «Транссиб за 7 суток». В связи с этим в действующем нормативном графике движения для контейнерных поездов предусмотрено более 150 расписаний контейнерных поездов, следующих по Транссибу.

**В 2014 году Белорусская железная дорога отремонтировала 555 км пути** // Транспорт. — 2015. — № 3. — С. 23. — Показана роль оздоровления пути на участках Красное — Минск — Брест II Общеввропейского транспортного коридора, Терюха — Гудогай и Жлобин — Езерице IX Общеввропейского транспортного коридора в повышении безопасности и скорости движения поездов с 120 до 140 км/ч.

**В 2016 году «Украинская железнодорожная скоростная компания» станет рентабельной** // Транспорт. — 2016. — № 1/1-2. — С. 32. — Указаны причины

убыточности оператора скоростных поездов «Украинская железнодорожная скоростная компания».

**В 2018 году «Укрзалізниця» ускорит темпы ремонта инфраструктуры** // Транспорт. — 2017. — № 11/1 (980). — С. 26. — Отражены основные положения комплексной программы ремонта железнодорожной инфраструктуры Украины: модернизация и реконструкция пути, замена стрелочных переводов и т. д. Указанный комплекс работ позволит уменьшить ограничения скорости, которые особенно ощутимы на графике движения поездов Интерсити и Интерсити+.

**В Индии появится подводная железная дорога** // Транспорт.— 2017. — № 3/3. — С. 24. — Рассмотрен масштабный совместный проект Индии и Японии — строительство железнодорожной линии Мумбаи — Ахмадабад, скорость движения поездов по которой составит около 350 км/ч. Отмечено, что будет проложен 21-километровый подземный тоннель между Тханом и Вираром.

**В октябре на маршруте ОТЛК отправлено свыше 150 контейнерных поездов** // Транспорт. — 2016. — № 11/2 (933). — С. 27. — В октябре 2016 года АО «Объединенная транспортная логистическая компания» отправило 152 контейнерных поезда, следующих транзитом из Китая в Европу и в обратном направлении. Контейнерные поезда ОТЛК, следующие по маршруту Достык/Алтынколь—Брест—Достык, преодолевают расстояние в 5,43 тыс. км за 5 суток. Скорость следования превышает 1000 км в сутки.

**Востребованный маршрут** // Железнодорожник Белоруссии. — 2017. — 11 марта (№ 18). — С. 13. — Перевозки пассажиров поездами «Сапсан» в России в феврале выросли почти на 15%.

**В первые рейсы отправились новые украинские пассажирские вагоны** // Транспорт. — 2017. — № 9/2 (973). — С. 21-22. — Дано краткое описание новых пассажирских вагонов Крюковского вагоностроительного завода, предназначенных для перевозки 40 пассажиров со скоростью движения до 160 км/час. Отмечен ряд конструктивных отличий и усовершенствований, которые сделают путешествие более комфортным.

**Время прохождения контейнерного поезда по маршруту Достык—Брест может составить менее 3,5 суток** // Транспорт. — 2017. — № 3/1 (948). — С. 25-26. — В перспективе время прохождения контейнерного поезда на маршруте Достык—Брест может составить менее 3,5 суток. Об этом в ходе семинара по контейнерным перевозкам сообщил первый вице-президент «ОТЛК» Е. Жакишев.

**В Сербии завершили реконструкцию участка X-го трансъевропейского транспортного коридора** // Транспорт. — 2016. — № 4-2 (905). — С. 34. — Сообщение о завершении реконструкции северного участка трансъевропейского транспортного коридора X Мала Крсна—Велика Плана (Сербия) протяженностью 29,5 км. Увеличение скорости на сербском участке коридора X — одной из важнейших транспортных артерий Европы — приведет к значительному росту грузопотока, проходящего через территорию страны.

**В Сербии открыто движение на железнодорожном участке Голубинцы — Рума** // Транспорт. — 2015. — № 10/1. — С. 30. — О реконструкции инфраструктуры правого железнодорожного пути на участке Голубинцы — Рума, модернизация которой позволит поездам безопасно преодолевать данный участок со скоростью до 120 км/ч (ранее действовало ограничение в 30 км/ч).

**ВСМ – зеленый свет** // Железнодорожник Белоруссии. — 2015. — 25 апр. (№ 30).— С. 13. — Строительство высокоскоростной железной дороги Москва – Казань начнется в 2016 году. Участок Москва – Казань в будущем может стать частью высокоскоростной магистрали Москва – Пекин.

**В Украине растет число пассажиров, пользующихся услугами скоростных поездов** // Транспорт.— 2015. — № 9/3. — С. 27.

**В «Укрзализныце» выступают за разделение грузового и скоростного движения** // Транспорт. — 2017. — № 11/1 (980). — С. 25. — Обоснована необходимость разделения грузового и пассажирского движения на железных дорогах Украины.

**В Таллине подписан договор на финансирование проекта Rail Baltica** // Транспорт. — 2015. — № 12/1. — С. 28.

**Вырос объем транзитных контейнерных перевозок по ДВЖД** // Транспорт. — 2016. — № 12/2 (937). — С. 24. — Информация об организации транзитных грузоперевозок по международному транспортному коридору «Приморье-1». Отмечен значительный рост объема транзитных перевозок контейнеров на этом направлении. Показаны меры по повышению привлекательности железнодорожных контейнерных перевозок России.

**В четыре раза быстрее** // Железнодорожник Белоруссии. — 2016. — 26 ноября. (№ 91).— С. 13. — Высокоскоростная магистраль Москва – Казань может быть запущена в 2022 году. Протяженность первой в России ВСМ составит около 770 км, скорость движения поездов будет достигать 400 км/ч. Время в пути от Москвы до Казани составит 3,5 часа против нынешних 14-ти.

**Готовность номер один** // Железнодорожник Белоруссии. — 2015. — 16 мая (№ 34). — С. 13. — 1 июня на маршрут Москва – Нижний Новгород выйдут поезда «Стриж» производства испанской компании Talgo. Они могут быть оборудованы механизмом автоматического изменения ширины колеи без остановки движения.

**Группа «Синара» и китайская CRCC совместно подготовят поезда для ВСМ Москва—Казань** // Транспорт. — 2015. — № 10/1 (880). — С. 30. — Группа «Синара» (Екатеринбург) и китайская корпорация CRRC договорились о создании совместного предприятия, которое будет выпускать поезда для ВСМ. Начата работа по формированию перечня технологий и материалов для строительства ВСМ с обязательной локализацией в России.

**Два плюс два – четыре** // Железнодорожник Белоруссии. — 2015. — 14 нояб. (№ 84). — С. 13. — Сообщается о подписании контракта на поставку двух высокоскоростных поездов Talgo 250 для последующей эксплуатации на высокоскоростной магистрали Ташкент – Бухара.

**Два электропоезда Škoda передали на баланс УЖСК** // Транспорт. — 2016.— № 10/2 (929). — С. 27. — О передаче двух электропоездов Škoda с баланса ЮЖД на баланс «Украинской железнодорожной скоростной компании» (УЖСК).

**Дизель-поезд КВСЗ получил наименование «Региональный экспресс» и начал регулярные рейсы** // Транспорт. — 2015. — № 10/2. — С. 23.— О запуске дневного скоростного поезда «Региональный экспресс» № 701/702 сообщением Львов — Черновцы — Львов.

**Для организации скоростного пассажирского движения в обход Украины будет построено 7 станций** // Транспорт. — 2015. — № 10/1 (880). — С. 27. — Обнародованы планы ОАО «РЖД» по организации скоростного пассажирского движения по маршруту Москва – Адлер в обход Украины. «РЖД» намерены построить 140 км двухпутной электрифицированной железной дороги между станцией Журавка (в Воронежской области) и станцией Миллерово (в Ростовской области). Поезда на этом участке будут ходить со скоростью до 160 км/ч.

**До 2020 года Казахстан поставит 40 тыс. т рельсов в Узбекистан** // Транспорт. — 2017. — № 10/1 (976). — С. 30. — В соответствии с долгосрочными договоренностями до 2020 года Казахстан поставит 40 тыс. т высококачественных рельсов в Узбекистан, из которых 13,5 тыс. т ежегодно будут поставляться для скоростного движения по маршруту Алматы—Ташкент.

**До конца года в Латвии будет разработан окончательный маршрут скоростной железнодорожной магистрали Rail Baltica** // Транспорт. — 2015. — № 4/1. — С. 28.

**Дорогое достижение** // Железнодорожник Белоруссии. — 2017. — 1 апр. (№ 24). — С. 15. — 10 лет назад во Франции был установлен рекорд скорости для поездов, движущихся по рельсам – 574,8 км/ч.

**Дорошенко, Е. «Стриж» полетит до Берлина / Е. Дорошенко** // Транспортный вестник. — 2016. — 17 нояб. (№ 46). — С. 1. — Через Беларусь впервые проследует скорый поезд «Стриж» сообщением Москва – Берлин.

**Достали из долгого ящика** // Железнодорожник Белоруссии. — 2016. — 2 апр. (№ 24).— С. 13. — Два крупнейших японских острова – Хонсю и Хоккайдо – связала высокоскоростная сеть Синкансен.

**Достойно оценили. За достоинства: по материалам пресс-центра БЖД** // Транспортный вестник. — 2016. — 15 сент. (№ 37). — С. 2. — За месяц электропоездом ЭПм InterCity по направлению Гомель – Минск перевезено 28 тысяч пассажиров. Время в пути от областного центра до столицы составляет менее трех часов, и это – самая быстрая и конкурентоспособная поездка между этими городами.



**Завершены работы по проходке нового Бескидского тоннеля** // Транспорт. — 2016. — № 11/1 (932). — С. 25. — Информация о завершении работ по проходке нового двухпутного Бескидского тоннеля (Украина). Строительство тоннеля позволит увеличить пропускную способность пятого европейского транспортного коридора (Италия—Словения—Венгрия—Словакия—Украина).

**За гранью привычного** // Железнодорожник Белоруссии. — 2017. — 11 марта (№ 18). — С. 13. — США построили тестовую трассу для сверхскоростных поездов Hyperloop.

**Заглянули в будущее** // Железнодорожник Белоруссии. — 2017. — 27 мая (№ 38). — С. 13. — В Швейцарии прошли испытания нового поколения поездов в Готардском базисном тоннеле – самом длинном железнодорожном тоннеле в мире. Поезда модели Giruno развивают максимальную скорость до 250 км/ч.

**Заманчивые перспективы** // Железнодорожник Белоруссии. — 2017. — 11 нояб. (№ 85). — С. 13. — Сверхскоростные поезда Hyperloop могут оказаться дешевле традиционных ВСМ.

**ЕВРАЗ разработал более прочные рельсы для сложных участков пути** // Транспорт. — 2017. — № 11/2 (981). — С. 26. — О завершении предварительных испытаний двух новых категорий рельсов, разработанных российской компанией ЕВРАЗ ЗСМК и предназначенных для высокоскоростного и тяжеловесного движения.

**ЕС поможет Чехии в модернизации инфраструктуры** // Транспорт. — 2015. — № 11/1. — С. 28. — Включены краткие сведения о четырех крупных проектах, направленных на улучшение транспортной инфраструктуры Чехии. Особое внимание уделено модернизации железнодорожной линии Табор — Судомерице-у-Табора с целью увеличения скорости движения до 160 км/ч.

**Есть куда расти** // Железнодорожник Белоруссии. — 2015 — 14 марта (№ 19). — С. 13. — В Испании провели исследование по эффективности использования высокоскоростных железнодорожных линий.

**Идет подготовка к электрификации железнодорожного участка Ковель—Изов—госграница** // Транспорт. — 2016. — № 8/2 (921). — С. 23. — Краткая информация о подготовке к электрификации 81 км участка Ковель—Изов—госграница, который относится к Львовской железной дороге. Речь идет о корректировке ТЭО проекта, реализация которого позволит повысить эффективность и скорость перевозки грузов по основному коридору между Украиной и Польшей, а также увеличить объемы перевозок.

**Издержки конкуренции** // Железнодорожник Белоруссии. — 2015. — 27 июня (№ 46). — С. 14. — На первой в Средней Азии скоростной железной дороге сократилось количество поездов «Афросиаб», курсирующих по маршруту Ташкент – Самарканд – Ташкент. Железнодорожный транспорт, несмотря на комфортные

условия поездки и более короткое время в пути, проигрывает конкуренцию автомобильному транспорту по ценовому фактору.

**Из Киева в Польшу запустили скоростной поезд Интерсити+ // Транспорт.** — 2017. — № 1/1-2. — С. 31. — О запуске фирменного скоростного поезда Интерсити+ № 705/706 Киев — Львов — Перемышль (Польша).

**Из Киева в Ужгород пустят новый ночной экспресс // Транспорт.** — 2016. — № 12/2 (937). — С. 27. — Между Киевом и Ужгородом начал курсировать новый ночной поезд. Он будет преодолевать расстояние между городами за 13 часов, что сделает его одним из самых быстрых поездов на данном маршруте.

**Инвестиции в развитие // Железнодорожник Белоруссии.** — 2017. — 18 марта (№ 20). — С. 13. — В Китае началось строительство первой высокоскоростной магистрали (ВСМ) с участием частного капитала.

**Заинтересованы в петле // Транспортный вестник.** — 2017. — № 36. — С. 14. — О новой транспортной технологии Hurelloop, которая может быть использована при организации пассажирских перевозок.

**Казахстан работает над увеличением скорости контейнерных поездов // Транспорт.** — 2015. — № 9/1. — С. 26. — Отмечен рост средней маршрутной скорости контейнерных поездов по территории Казахстана до 1112 км/сутки.

**Казахстан, Туркменистан, Иран рассматривают возможности увеличения грузопотока по новой трансграничной железнодорожной магистрали // Транспорт.** — 2015. — № 4/2. — С. 23. — Рассмотрены вопросы организации скоростного контейнерного сервиса по новой железнодорожной линии Узень — Берекет — Горган.

**Каткевич, Г. Железные дороги Украины: перспективы развития / Г. Каткевич // Транспорт.** — 2015. — № 8 (875). — С. 38-42. — Освещены планы инфраструктурного развития железных дорог Украины. Приведены данные об объеме инвестиционных средств на их осуществление.

**Китай достраивает участок ж/д магистрали Москва — Пекин, проходящий по его территории // Транспорт.** — 2015. — № 12/1. — С. 28.

**Китай намерен увеличить экспорт железнодорожного подвижного состава // Транспорт.** — 2015. — № 12/1. — С. 30. — О разработке китайскими производителями оборудования для систем высокоскоростного движения, собственных моделей поездов ВСМ, локомотивов с увеличенной нагрузкой на ось.

**Китай подтвердил, что фонд «Шелковый путь» будет одним из основных инвесторов ВСМ // Транспорт.** — 2015. — № 10/1. — С. 29. — Названы основные инвесторы высокоскоростной магистрали Москва—Казань.

**Китай предложил построить скоростную железную дорогу на Дальний Восток РФ** // Транспорт. — 2017. — № 11/3 (982). — С. 26. — О предложении китайской компании China Railway организовать высокоскоростное железнодорожное сообщение между Харбином и Владивостоком.

**Китай строит Шелковый путь в Иран** // Транспорт. — 2015. — № 12/1. — С. 27.— О проекте строительства высокоскоростной железной дороги из Китая в Иран.

**Китай хочет проложить скоростную ж/д во Владивосток** // Транспорт.— 2015. — № 2/3. — С. 26-27.

**КМУ готовит распоряжение об утверждении проекта электрификации участка железной дороги Долинская—Николаев** // Транспорт. — 2017. — № 11/1 (980). — С. 26. — Представлен один из крупнейших инфраструктурных проектов «Укрзалізниця», реализация которого позволит увеличить скорость движения на участке и эффективность доставки грузов в порты Николаевского региона, а также в перспективе — снизить нагрузку с основных железнодорожных магистралей в направлении портов Большой Одессы.

**Конкурент метро и не только** // Железнодорожник Белоруссии. — 2016. — 17 дек. (№ 97). — С. 13. — Китай отчитался о новых рекордах в развитии высокоскоростных магистралей (ВСМ).

**Контейнерные перевозки из Китая в Латвию станут регулярными** // Транспорт. — 2016. — № 11/3 (934). — С. 22. — Информация о проведении ПАО "ТрансКонтейнер" в сотрудничестве с "Китайскими железными дорогами" и ООО "ЛДЗ Логистика", дочерним обществом ГАО "Латвийская железная дорога" тестового поезда по маршруту Иу — Забайкальск — Рига. Пилотный проект оказался успешным: состав преодолел расстояние из Риги до Иу и обратно с опережением графика — за 12,5 суток вместо планируемых 14.

**Контейнерные «шаттл-поезда» запущены в Казахстане** // Транспорт.— 2015. — № 2/3. — С. 24. — Рассмотрен транспортно-логистический сервис, предусматривающий отправку грузов скоростными поездами системы «шаттл».

**Копать, Л.** Как в самолете, только на земле / Л. Копать, Т. Азаревич // Транспортный вестник.— 2016. — 11 авг. (№ 32). — С. 2, 13. — 3 августа в Гомеле Белорусская железная дорога открывает межрегиональные пассажирские перевозки бизнес-класса электропоездом ЭПм InterCity по направлению Гомель – Минск.

**Кухарчук, Д.** «Стриж» испытан в Бресте / Д. Кухарчук // Транспортный вестник.— 2016. — 1 дек. (№ 48). — С. 5. — О демонстрационных испытаниях прохождения состава через специально оборудованное переводное устройство и отработке технологии контроля с пограничными и таможенными органами.

**Кучинская, Ю.** Минск – Гомель: быстрее и комфортнее / Ю. Кучинская // Железнодорожник Белоруссии. — 2016. — 18 мая (№ 36). — С. 2. — С 3 июня Белорусская железная дорога в режиме подконтрольной эксплуатации открывает движение электропоездов межрегиональных линий бизнес-класса на участке

Гомель – Минск – Гомель. Теперь время в пути из столицы Беларуси до города над Сожем сократится с 3 часов 42 минут до 2 часов 59 минут.

**Кучинская, Ю.** Скорость и комфорт / Ю. Кучинская // Железнодорожник Белоруссии. — 2016. — 9 нояб. (№ 86). — С. 1. — Белорусская железная дорога расширяет возможности поездок между Минском и Гомелем. С 3 августа между Минском и Гомелем начал курсировать скоростной поезд № 707/708 в семивагонном исполнении – еще один безостановочный и еще один Stadler на этой линии. Он же сейчас является и самым быстрым поездом между Минском и Гомелем: заявленное время – 2 часа 59 минут.

**Кучинская, Ю.** Сокращая расстояния / Ю. Кучинская // Железнодорожник Белоруссии. — 2016. — 12 нояб. (№ 87). — С. 1. — Белорусская железная дорога обеспечит по территории Беларуси беспрепятственный ускоренный пропуск поезда № 13/14 Москва – Берлин Swift («Стриж»), который будет делать остановки в Орше, Минске и Бресте.

**Кучинская, Ю.** Оценили преимущества / Ю. Кучинская // Железнодорожник Белоруссии. — 2016. — 14 сент. (№ 70). — С. 1. — Межрегиональные пассажирские перевозки бизнес-класса электропоездом ЭПМ InterCity по направлению Гомель – Минск были открыты на Белорусской железной дороге 3 августа. Сегодня время в пути от областного центра до столицы составляет менее трех часов, и это самая быстрая и конкурентоспособная поездка между этими городами.

**Литва настаивает на госсобственности на инфраструктуру Rail Baltica** // Транспорт. — 2017. — № 11/1 (980). — С. 26. — В Литве считают, что инфраструктура будущей железной дороги Rail Baltica, проходящей по территории страны, должна принадлежать государству, а не совместному предприятию RB Rail. Приведены мнения литовских должностных лиц по данному вопросу.

**Луцевич, А.** «Цифра» рулит / А. Луцевич // Компас экспедитора и перевозчика. — 2017. — № 5. — С. 8-13. — Рассмотрены вопросы повышения конкурентоспособности транспортно-логистической системы Беларуси в рамках международных транспортных коридоров путем цифровой трансформации бизнес-процессов. Отражен мировой опыт «оцифровки» товародвижения и логистики. Особое внимание уделено развитию транзитных перевозок через Беларусь контейнерными поездами с маршрутной скоростью от 1160 до 1400 км/сутки.

**Магистраль в кредит** // Железнодорожник Белоруссии. — 2016. — 23 апр. (№ 30). — С. 14. — Италия построит в Иране две скоростные железные дороги.

**Между Будапештом и Белградом появится скоростная железная дорога** // Транспорт. — 2015. — № 12/1. — С. 28. — О проекте строительства скоростной железнодорожной ветки Будапешт — Белград, максимальная скорость движения поездов по которой составит 160 км/ч.

**Между Харьковом и Киевом начнет курсировать дневной скоростной электропоезд Škoda** // Транспорт. — 2016. — № 2-2 (897). — С. 29. — О возобновлении курсирования скоростного поезда Интерсити № 785/786 Харьков—Киев составом электропоезда Škoda, введенном в эксплуатацию после планового ремонта.

**Межправкомиссия Казахстана и РФ согласовала маршрут железнодорожного коридора «Евразия»** // Транспорт. — 2017. — № 12/1. — С. 31. — О предполагаемом маршруте высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора «Евразия».

**Мининфраструктуры и «Укрзализныця» обсуждают план электрификации линии Львов—Ивано-Франковск—Черновцы** // Транспорт. — 2016. — № 9/2 (925). — С. 24. — Обсуждается возможность начала работ по электрификации и модернизации железнодорожной линии Львов—Ивано-Франковск—Черновцы для создания первой в Украине системы скоростного регионального железнодорожного сообщения европейского образца.

**Мининфраструктуры планирует соединить Киев и Одессу узкоколейкой** // Транспорт. — 2017. — № 11/1 (980). — С. 24-25. — Рассмотрены перспективы строительства новой железной дороги узкой колеи на концессионной основе, которая по прямой соединит Киев и Одессу. Прокомментировано участие Китая в финансировании данного проекта.

**На грани фантастики** // Железнодорожник Белоруссии. — 2016. — 5 нояб. (№ 85). — С. 13. — Первый вакуумный поезд появится к 2020 году. Для России эта технология может оказаться незаменимой. Например, от Москвы до Санкт-Петербурга можно будет добраться всего за 30 минут.

**На паритетной основе** // Железнодорожник Белоруссии. — 2015. — 10 окт. (№ 75). — С. 13. — Освещены вопросы финансирования строительства высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Казань.

**На пороге бума** // Железнодорожник Белоруссии. — 2015. — 22 авг. (№ 61). — С. 13. — В провинции Хэйлунцзян на северо-востоке страны введена в эксплуатацию самая северная в Поднебесной высокоскоростная железная дорога. Участок протяженностью 281 км, на котором расположены восемь станций, соединил города Харбин и Цицикар. Максимальная скорость поездов на линии составит 250 км/ч.

**На принципах партнерства** // Железнодорожник Белоруссии. — 2016. — 7 мая (№ 34). — С. 13. — Китай предоставит кредит на строительство высокоскоростной магистрали Москва – Казань.

**На фоне растущего спроса** // Железнодорожник Белоруссии. — 2017. — 14 янв. (№ 3). — С. 13. — В России заявляют о планах по расширению парка высокоскоростных поездов «Сапсан».

**Не откладывая на потом** // Железнодорожник Белоруссии. — 2015. — 16 мая (№ 34). — С. 13. — Договор на проектирование первой в стране высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань с российско-китайским консорциумом может быть подписан до конца первого полугодия.

**Не скупясь на средства** // Железнодорожник Белоруссии. — 2015. — 26 сент. (№ 71). — С. 13. — Государственный комитет по развитию и реформам Китайской Народной Республики одобрил выделение инвестиций на строительство трех новых железнодорожных линий в центральной и юго-западной части Китая. Более 80% средств пойдет на высокоскоростную линию Чжэнчжоу – Ваньчжоу протяженностью 818 км. Скорость движения поездов по ней сможет достигать 350 км/ч, а пропускная способность составит 60 млн. пассажиров в год.

**Неподдельный интерес** // Железнодорожник Белоруссии. — 2015. — 4 апр. (№ 25). — С. 13. — Ряд китайских государственных банков, в том числе Банк развития Китая, готов предоставить в виде кредитов 250 млрд. российских рублей на строительство железнодорожной высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Казань.

**Новая пассажирская тележка КВСЗ имеет уникальные характеристики** // Транспорт. — 2017. — № 5/2 (957). — С. 22-23. — Представлена разработка Крюковского вагоностроительного завода — новые пассажирские тележки КВСЗ модели 68-7115, 68-7115-01 с дисковыми тормозами, с конструкционной скоростью 160 км/ч, предназначенные для подкатки под пассажирские магистральные вагоны локомотивной тяги, эксплуатирующиеся на железных дорогах Украины и стран СНГ. Конструкция тележек унифицированная, что позволяет использовать их и во время капремонтов и модернизации вагонов локомотивной тяги других производителей. Новая тележка имеет уникальные характеристики по плавности хода.

**Новинка для Олимпиады** // Железнодорожник Белоруссии. — 2017. — 14 окт. (№ 78). — С. 13. — В Китае представили поезд для зимних Олимпийских игр 2022 г. Это усовершенствованная версия высокоскоростного «Фусина» – самого быстрого поезда в мире, находящегося в коммерческой эксплуатации.

**ОАО «РЖД» и АО «Фоссло» подписали меморандум о сотрудничестве** // Транспорт. — 2015. — № 6/2. — С. 23. — Рассмотрены перспективы развития системы обслуживания рельсов, (в т.ч. с использованием скоростных рельсошлифовальных поездов) в целях увеличения их срока службы. Отмечена необходимость разработки норм и требований для узлов рельсовых скреплений и их элементов для высокоскоростного железнодорожного транспорта.

**ОАО «РЖД» совместно с БЖД развивают транзитные перевозки грузов** // Транспорт.— 2015. — № 9/3. — С. 24. — О транзитных перевозках крупнотоннажных контейнеров в составе ускоренных контейнерных поездов АО «ОТЛК», преодолевающих более одной тысячи километров в сутки.

**Обед планируйте заранее** // Железнодорожник Белоруссии. — 2017. — 22 июля (№ 54). — С. 13. — В высокоскоростных поездах Китая заработал сервис по доставке еды.

**Обещают инновации** // Железнодорожник Белоруссии. — 2016. — 11 июня (№ 43). — С. 13. — Китай ведет разработку высокоскоростного поезда нового поколения. Он будет развивать скорость до 400 км/ч и иметь систему изменения ширины колесных пар. Новый подвижной состав планируется использовать на высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Казань.

**Обещают комфорт и скорость** // Железнодорожник Белоруссии. — 2016. — 26 марта (№ 22). — С. 13. — На лондонском вокзале Кингс-Кросс состоялась презентация нового подвижного состава. Поезда производства японского машиностроительного гиганта Hitachi способны развивать скорость до 200 км/ч и будут задействованы на Главной железной дороге восточного побережья (East Coast Main Line).

**Определили лучших** // Железнодорожник Белоруссии. — 2016. — 19 марта (№ 20). — С. 14. — Сайт для путешественников GoEuro обнаружил рейтинг скоростных и высокоскоростных железных дорог 20 ведущих в этом отношении стран мира.

**Определили направление** // Железнодорожник Белоруссии. — 2017. — 25 нояб. (№ 89). — С. 13. — Россия и Казахстан определили маршрут высокоскоростной магистрали «Евразия».

**Определились с приоритетами** // Железнодорожник Белоруссии. — 2016. — 5 нояб. (№ 85). — С. 13. — К 2025 году в Украине 70% рейсов придется на скоростные поезда.

**Опубликован рейтинг стран с наилучшим скоростным железнодорожным сообщением** // Транспорт. — 2016. — № 3/2. — С. 28. — Представлены сведения о размещенном на Европейском сайте о путешествиях GoEuro рейтинге стран мира, при составлении которого были учтены следующие показатели: рекордная скорость, операционная скорость регулярных поездов, процентное соотношение скоростных и обычных железнодорожных магистралей, охват населения скоростными поездами, стоимость проезда в скоростном поезде за километр.

**Орлова, О.** Пассажиры говорят "спасибо" / О. Орлова // Железнодорожник Белоруссии. — 2016. — 8 июня (№ 42). — С. 2, 3. — Движение электропоездов межрегиональных линий бизнес-класса в режиме подконтрольной эксплуатации открылись 3 июня между Гомелем и Минском. Теперь гомельчане могут попасть в столицу на современных поездах компании Stadler Group AG. Время нахождения в пути сократилось с 3 часов 42 мин. до 2 часов 59 мин.

**ОТЛК запустила очередной сервис на маршруте Китай — Европа** // Транспорт. — 2016. — № 9/3 (926). — С. 25. — Объединенная транспортно-логистическая компания

запустила новый контейнерный железнодорожный сервис Дуйсбург (Германия) — Урумчи.

**«ОТЛК» организовала отправку контейнерного поезда из порта Инкоу (КНР) в Москву** // Транспорт. — 2015. — № 10/1 (880). — С. 29. — О применении системы предварительного информирования при перевозке грузов контейнерным поездом, следующим из порта Инкоу (КНР) в Москву.

**Пассажиры выбирают скорость** // Железнодорожник Белоруссии. — 2015. — 10 янв. (№ 1). — С. 13. — «Укрзализныця» в декабре увеличила перевозку пассажиров в скоростных поездах на 38%.

**Пассажиры выбирают скорость** // Железнодорожник Белоруссии. — 2015. — 31 янв. (№ 7). — С. 13. — За год высокоскоростным железнодорожным транспортом в Китае воспользовались более 800 млн. человек. Доля высокоскоростных перевозок в общем объеме пассажирооборота составляет 58%.

**Пассажиры выбирают скорость** // Железнодорожник Белоруссии. — 2016. — 23 июля. (№ 55). — С. 13. — Высокоскоростная железная дорога Пекин – Шанхай.

**Пассажиры оценили** // Железнодорожник Белоруссии. — 2015. — 24 окт. (№ 79). — С. 13. — Приведены общие сведения о скоростном поезде «Стриж», произведенном испанской компанией Patentes Talgo S.L. Рассмотрены особенности конфигурации поезда, его составность, отмечены удобства для пассажиров. В настоящее время «Стрижи» ежедневно совершают до семи рейсов в день по маршруту Москва – Нижний Новгород – Москва. Время в пути – от 3 часов 35 мин.

**Первая кольцевая** // Железнодорожник Белоруссии. — 2015. — 28 нояб. (№ 88). — С. 13. — В провинции Хайнань готовят к открытию первую в мире кольцевую высокоскоростную магистраль (ВСМ).

**Перенесли сроки** // Железнодорожник Белоруссии. — 2016. — 23 янв. (№ 5). — С. 13. — Запуск высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Казань перенесли на 2021 год.

**Подписан меморандум о сотрудничестве РФ и КНР в области высокоскоростного железнодорожного сообщения** // Транспорт.— 2015. — № 5/3. — С. 23. — О сотрудничестве России и Китая в сфере строительства инфраструктуры ВСМ Москва — Казань.

**Поездами «Тарпан» уже перевезено 107 тыс. пассажиров** // Транспорт.— 2015. — № 3. — С. 23.

**По морю и по суше** // Железнодорожник Белоруссии. — 2017. — 11 марта (№ 18). — С. 13. — В Узбекистан доставлен высокоскоростной поезд Talgo-250.



**Потенциал развития** // Железнодорожник Белоруссии. — 2016. — 5 окт. (№ 76). — С. 5. — О важнейших проектах, реализованных на Белорусской железной дороге за последние пять и приоритетных направлениях развития на период 2016-2020 годы. В том числе о проекте организации скоростного пассажирского сообщения на направлении Москва – Брест – Берлин с использованием подвижного состава испанской компании «Тальго», направленного на привлечение дополнительного пассажиропотока в направлении стран Западной Европы за счет увеличения скорости движения в кривых участках пути.

**Почти готовы** // Железнодорожник Белоруссии. — 2015. — 7 февр. (№ 9). — С. 13. — Горьковская железная дорога завершает испытания скоростных поездов Talgo, которые будут курсировать по маршруту Москва – Нижний Новгород.

**Правительство Германии профинансирует электрификацию и модернизацию железной дороги до порта Вильгельмсхафен** // Транспорт.— 2015. — № 11/1. — С. 28. — Об электрификации и модернизации железной дороги из г. Олденбург в порт Вильгельмсхафен в целях организации пропуска грузовых поездов с осевой нагрузкой 23,5 т (вместо 22,5 т) с максимальной скоростью движения до 120 км/ч.

**Правительство Эстонии попросит денег для Rail Baltica** // Транспорт.— 2015. — № 2/3. — С. 26.

**Преимущества на лицо** // Железнодорожник Белоруссии. — 2016. — 12 нояб. (№ 87). — С. 13. — В 2016 году каждый десятый пассажир в России выбирает скоростные магистрали.

**Привычка лидировать** // Железнодорожник Белоруссии. — 2016. — 29 окт. (№ 83). — С. 13. — Новый китайский поезд сможет развивать скорость до 600 км/ч. Это будет поезд на магнитной подушке, так называемый маглев.

**Проект «Евразия» предвосхищает спрос** // Компас экспедитора и перевозчика. — 2017. — № 6. — С. 33. — Рассмотрены перспективы проекта высокоскоростной магистрали «Евразия».

**Проект под давлением** // Железнодорожник Белоруссии. — 2016. — 7 мая (№ 34). — С. 13. — Британские экологи требуют внести изменения в проект строительства высокоскоростной железной дороги, которая свяжет Лондон с Бирмингемом, Манчестером и Лидсом.

**Простаивающий электропоезд Škoda вновь введут в эксплуатацию** // Транспорт. — 2016. — № 10/2 (929). — С. 27. — Второй из скоростных электропоездов производства чешской фирмы Škoda, закупленных к Евро 2012, выйдет на маршрут до ноября. В настоящее время определяется направление, где он будет курсировать.

**Профессионалы** // Транспортный вестник. — 2017. — № 51. — С. 26. — Освещена история создания и деятельность на современном этапе Жабинковской дистанции пути — единственной на Белорусской железной дороге дистанции пути, где поезда могут разгоняться до 160 км/ч. Приведены краткие сведения о реализации проекта по

сплошной укладке скоростных стрелочных переводов на направлении Брест — Барановичи, что позволит поездам развивать скорость до 140 км/ч по горловинам станций.

**Растут транзитные перевозки через Казахстан в направлении Китай — Азия** // Транспорт. — 2017. — № 12/3. — С. 25. — О перспективах развития скоростных транзитных контейнерных перевозок по маршрутам Азия — Европа.

**«РЖД» и российско-китайский консорциум подписали декларацию о проектировании ВСМ Москва — Казань** // Транспорт. — 2015. — № 6/2. — С. 23.

**«РЖД» на регулярной основе запустили грузовое движение в обход Украины** // Транспорт. — 2017. — № 10/1 (976). — С. 25. — О начале регулярного движения грузовых поездов по линии Журавка—Миллерово, являющейся частью скоростного железнодорожного хода, соединяющего Центральную Россию с черноморским побережьем.

**«РЖД» обсуждают с Китаем создание фонда развития ВСМ на паритетной основе** // Транспорт. — 2015. — № 10/1. — С. 29-30.— О строительстве ВСМ Москва — Казань, которая в будущем станет частью ВСМ Москва — Пекин и проекта «Шелковый путь».

**«РЖД» планируют увеличить грузооборот и пассажирооборот** // Транспорт. — 2016. — № 4-1 (904). — С. 27. — ОАО «РЖД» подготовило актуализированный вариант генеральной схемы развития сети железных дорог до 2020 и 2025 годов. Согласно плану, строительство дополнительных главных путей составит 2,1 тыс. км, протяженность полигона скоростного движения превысит 3,1 тыс. км, а высокоскоростного — 770 км.

**Рекорды вошли в привычку** // Железнодорожник Белоруссии. — 2015. — 25 апр. (№ 30). — С. 13. — В стране обновлен рекорд скорости движения поезда на магнитной подушке. В ходе испытаний на экспериментальном участке в префектуре Яманаси (Япония) состав смог развить скорость до 603 км/ч.

**Решение на перспективу** // Железнодорожник Белоруссии. — 2017. — 27 мая (№ 38). — С. 13. — Правительство Чехии одобрило строительство высокоскоростных магистралей в стране.

**Решили экономить время** // Железнодорожник Белоруссии. — 2017. — 3 июня (№ 40). — С. 13. — ПАО «Укрзалізниця» планирует увеличить скорость движения пассажирских поездов до 200 км/ч путем разделения участков для грузового и пассажирского сообщения. Начать эту масштабную работу планируется на Одесской железной дороге. В результате увеличения скорости движения время поездки из Киева в Одессу можно будет сократить с нынешних 7 часов до 5.

**Россия и Китай наладят совместное производство высокоскоростных поездов** // Транспорт. — 2016. — № 7/1 (916). — С. 30. — Информация о создании в России СП по выпуску высокоскоростных поездов, способных развивать скорость более 300

км/час. Планируется, что поезда СП будут задействованы на высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва—Казань (часть Евразийского высокоскоростного транспортного коридора Москва—Пекин).

**Руководство "Укрзализныци" обсудило с литовскими коллегами вопросы укрепления сотрудничества и реализации новых проектов** // Транспорт. — 2017. — № 12/1. — С. 40-41. — О сотрудничестве ПАО «Укрзализныця» и АО «Литовские железные дороги» и перспективах развития проекта «Викинг».

**Рынок Франции готов к запуску прямого поезда до Китая** // Транспорт. — 2015. — № 11/3. — С. 21. — Отмечена возможность запуска поезда из Франции до Китая компанией SNCF Captrain, транзитное время в пути которого составит 16-18 дней благодаря решению, позволяющему осуществлять быстрое переключение поезда на железнодорожные колеи разных размеров.

**Свыше 120 пассажирских поездов в сутки курсируют по линии в обход Украины** // Транспорт. — 2017. — № 12/3. — С. 26. — Приведены краткие сведения о новой железнодорожной линии Журавка — Миллерово, максимальная скорость движения пассажирских поездов по которой согласно проекту составит 140 км/ч.

**Скоростная до Киева доведет** // Транспортный вестник. — 2017. — № 49. — С. 14. — Представлены краткие сведения о скоростной железной дороге из Киева в Одессу, строительство которой будет произведено в ближайшие 5-10 лет.

**Скоростная железная дорога Киев—Одесса может обойтись в \$1 млрд** // Транспорт. — 2017. — № 12/1 (984). — С. 30. — Определена примерная стоимость строительства евроколеи Киев—Одесса, исходя из протяженности пути. Рассмотрены модели финансирования проекта: ГЧП или альтернативная железная дорога. Показана значимость реализации данного масштабного проекта для страны.

**Скоростной поезд через Болгарию соединит Турцию и Европу** // Транспорт. — 2016. — № 9/1 (924). — С. 31. — О возобновлении проекта железнодорожного сообщения между Турцией и Европой через Болгарию, включенного в инвестиционную программу турецкого правительства еще в 2011 году.

**Скоростные поезда в июле перевезли рекордное количество пассажиров** // Транспорт. — 2015. — № 8/2. — С. 28. — Отмечен рост количества пассажиров, путешествующих на скоростных поездах Интерсити и Интерсити+ «Украинской железнодорожной скоростной компании».

**Скоростные поезда задают темп рынку пассажирских железнодорожных перевозок** // Транспорт. — 2016. — № 4-1 (904). — С. 30-31. — Приведены данные исследования Frost & Sullivan — Global Rail Study for Amadeus, в котором оцениваются тенденции развития скоростных и высокоскоростных железнодорожных пассажирских перевозок.

**Скоростные поезда Киев—Перемышль могут пустить через Житомир** // Транспорт. — 2017. — № 4/3 (954). — С. 15. — Рассмотрена возможность

электрификации участка Житомир—Новоград-Волынский. Это позволит сократить время следования скоростных поездов Интерсити+ по маршруту Киев—Перемышль.

**Скорость движения поездов по трансъевропейскому транспортному коридору X возрастет** // Транспорт. — 2015. — № 9/3. — С. 22. — Об открытии движения по железнодорожной линии Сопот Космайски — Ковачевац трансъевропейского транспортного коридора X, проектная скорость движения по которой составляет 120 км/ч (ранее действовало ограничение в 30 км/ч).

**Скорость доставки контейнеров в транзитном сообщении на Восточном полигоне «РЖД» увеличилась** // Транспорт. — 2016. — № 9/3 (926). — С. 25. — Отмечено увеличение более чем на 30% скорости доставки контейнерных отправок в транзитном сообщении на Восточном полигоне, в том числе назначением в Китай.

**Скорость ускоренных контейнерных поездов в России выше традиционных** // Транспорт. — 2017. — № 3/1 (948). — С. 26. — По данным Центральной дирекции управления движением — филиала ОАО «РЖД», скорость ускоренных контейнерных поездов за 2016 год увеличилась до 1145 км/сут. Достичь таких результатов позволил проект «Транссиб за 7 суток», который развивает технологии ускоренного пропуска контейнерных поездов за счет минимизации простоев, организации сообщения строго по ниткам графика и поддержания высокой маршрутной скорости.

**Скорость сну не помеха** // Железнодорожник Белоруссии. — 2016. — 19 нояб. (№ 89). — С. 13. — В Китае состоялась презентация нового высокоскоростного поезда CRH5E. Это первый высокоскоростной поезд в стране, где реализованы полноценные спальные места.

**Со скоростью звука** // Железнодорожник Белоруссии. — 2016. — 21 мая (№ 37). — С. 13. — В американском штате Невада прошли испытания двигателя для системы Hyperloop.

**Со скоростью стрижа** // Железнодорожник Белоруссии. — 2015. — 6 июня (№ 40). — С. 13. — Москву и Нижний Новгород связал скоростной поезд «Стриж». Приведены сведения о техническом оснащении поезда. Отмечена система пассивного (маятникового) наклона кузова, обеспечивающая экономию времени в пути за счет большей скорости прохождения кривых малого радиуса.

**Сокращая расстояния** // Железнодорожник Белоруссии. — 2015 — 14 марта (№ 19). — С. 13. — Для сообщения между Ташкентом и Бухарой будут закуплены два электропоезда производства испанской компании Patentes Talgo S.L. После запуска нового поезда время в пути сократится почти в два раза.

**Сокращая расстояния** // Железнодорожник Белоруссии. — 2015. — 29 авг. (№ 63). — С. 13. — Высокоскоростной поезд Afrosiyob совершил первый рейс в Карши из Ташкента транзитом через Самарканд. Время в пути на этом направлении сократилось с 6 часов до 3.

**Сокращая расстояния** // Железнодорожник Белоруссии. — 2017. — 22 июля (№ 54). — С. 13. — Министерство транспорта Великобритании одобрило строительство второй в стране высокоскоростной магистрали. Первый участок протяженностью 192 км свяжет Лондон и Бирмингем. Затем трасса пройдет через Манчестер, Ливерпуль, Лидс и Шеффилдс перспективой продления до шотландского города Глазго.

**Сокращая расстояния** // Железнодорожник Белоруссии. — 2017. — 19 авг. (№ 62). — С. 13. — Строительство высокоскоростной магистрали Москва – Казань начнется в 2018 году.

**Состоялась презентация стратегии развития «Укрзалізниця» на 2017—2021 годы** // Транспорт. — 2017. — № 5/3 (958). — С. 43-44. — Отражены основные аспекты стратегии развития компании на ближайшие 5 лет. В частности предусмотрено приобретение нового подвижного состава, расширение сети скоростных поездов категорий «Интерсити», «Интерсити+», «Ночной экспресс» и оптимизация их использования, внедрение новых стандартов обслуживания пассажиров.

**Ставка на скорость** // Железнодорожник Белоруссии. — 2016. — 19 марта (№ 20). — С. 14. — Правление ОАО «Российские железные дороги» утвердило программу организации скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения до 2030 года.

**Технологии на экспорт** // Железнодорожник Белоруссии. — 2017. — 24 июня (№ 46). — С. 13. — Индия закупит у Японии 25 высокоскоростных поездов для первой в Индии высокоскоростной магистрали, которая свяжет мегаполисы Ахмедабад и Мумбаи. Магистраль рассчитана для движения поездов на скорости до 320 км/ч и будет проходить вдоль побережья Аравийского моря.

**Тихо и без стресса** // Железнодорожник Белоруссии. — 2017. — 6 мая (№ 33). — С. 13. — В скоростных поездах Eurostar появилась услуга «Звуковое меню».

**Трудно быть первопроходцем** // Железнодорожник Белоруссии. — 2015. — 1 авг. (№ 55). — С. 10. — Первая высокоскоростная железная дорога в США может пройти по территории Техаса. Проект строительства магистрали, которая призвана связать два крупных города штата – Даллас и Хьюстон, проходит экологическую экспертизу.

**Украина не готова пока внедрять скоростное пассажирское движение** // Транспорт. — 2017. — № 11/1 (980). — С. 25-26. — Указан ряд причин, в силу которых Украина пока не готова внедрять скоростное пассажирское движение со скоростью 300—350 км/час. В первую очередь это ограниченные финансовые возможности.

**Украинские железнодорожники до 2020 г. планируют электрифицировать 838 км путей в направлении портов Черного моря и границы с Польшей и Беларусью** // Транспорт. — 2015. — № 3. — С. 44. — Представлены перспективы электрификации

отдельных участков Украинских железных дорог, в том числе участка Чернигов — Горностаевка — Гомель, что позволит значительно сократить время в пути пассажирских поездов в направлении Киев — Минск, а также ввести дневные скоростные поезда сообщением Киев — Гомель и Чернигов — Минск.

**«Укрзализныця» запускает новый скоростной поезд Киев—Тернополь // Транспорт. — 2017. — № 11/1 (980). — С. 30. — С 3.11.2017 года «Укрзализныця» назначила новый скоростной поезд № 747/748 класса Интерсити по маршруту Киев—Тернополь.**

**«Укрзализныця» запускает поезд Интерсити из Украины в Польшу // Транспорт. — 2016. — № 12/2 (937). — С. 27. — С 23.12.2016 года маршрут поезда Интерсити, следующего по маршруту Киев—Львов, продлен до польского г. Перемышль. Для ускорения прохождения границы с Польшей пограничный контроль предложено осуществлять на ходу движения поезда.**

**«Укрзализныця» планирует сотрудничать с китайскими компаниями в вопросах развития скоростного движения и модернизации локомотивов // Транспорт.— 2017. — № 3/3. — С. 24.**

**«Укрзализныця» хочет запустить поезд Киев—Гомель // Транспорт. — 2017. — № 11/1 (980). — С. 29. — В 2018-2019 годы «Укрзализныця» планирует запустить скоростной поезд Киев—Гомель для улучшения железнодорожного сообщения с Беларусью.**

**«Укрзализныця» хочет увеличить скорость движения поездов, облегчив их вес // Транспорт. — 2017. — № 12/1 (984). — С. 29. — Решается задача увеличения скорости и уменьшения времени курсирования пассажирских поездов на существующей инфраструктуре Украины через применение технологии «легкого веса» вагонов. С этой целью проведены переговоры с испанской с компанией Talgo, производящей самые легкие вагоны в мире, используя при их изготовлении экструдированные алюминиевые профили. Вес вагона Talgo почти на 30% меньше веса вагонов других производителей — это позволяет увеличить скорость движения до 180-220 км/ч.**

**Чтобы вернуть транзит, Украине нужна узкоколейная ВСМ с совмещенным пассажирским и грузовым движением // Транспорт. — 2017. — № 11/1 (980). — С. 25. — Эксперт «Украинского логистического альянса», профессор, академик Транспортной Академии Украины В. Мироненко выразил мнение, что Украине нужна узкоколейная высокоскоростная магистраль (ВСМ) с совмещенным пассажирским и грузовым движением. Сочленение ее с маршрутом «Шелкового пути» (в том числе через паромную переправу в Черноморске) — единственный шанс для возрождения транзитного потенциала Украины. Эксперт также считает, что по новой ВСМ целесообразно пустить высокомаржинальные грузы в контейнерах (он прогнозирует, что по ВСМ пойдут составы с нагрузкой на ось приблизительно в 17,7 т — как у высокоскоростных поездов класса Alstom).**

**Шаад, Ф. Новые поезда для Беларуси /Ф. Шаад // Железнодорожник Белоруссии. — 2015. — 14 окт. (№ 76). — С. 7. — Представлены новые низкопольные поезда**

семейства Stadler FLIRT для широкой колеи, предназначенные для эксплуатации на междугородних и межрегиональных маршрутах с расстоянием между станциями более 50 км со скоростью до 200 км/ч. Приведены их технические характеристики.

**Электропоезда «Тарпан» отечественного производства успешно отработали год // Транспорт. — 2015. — № 7/1. — С. 27. — Подведены итоги эксплуатации двухсистемных скоростных электропоездов «Тарпан» на Украинских железных дорогах.**

**РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН****Журнал «Транс-Экспресс Казахстан»**

**Зеленый свет - скоростному движению**//Транс-Экспресс Казакстан. - 2017- № 3.-С.58-59

В Уральском отделении грузовых перевозок подготовка к запуску скоростных поездов «Тулпар-Тальго» вышла на финишную прямую,

В рамках XIII Форума межрегионального сотрудничества Казахстана и России в Астане президенты Казахстана и России подписали протокол о внесении изменений в соглашение между правительствами об особенностях правового урегулирования деятельности предприятий, учреждений и организаций железнодорожного транспорта, который решил вопрос пограничного контроля на участке Жайсан-Илецк-Чингирлау, несколько лет препятствовавший курсированию поездов.

**Тальго примерился к новому кузову** //Журнал «Транс-Экпресс Казакстан».- 2016, - № 6 (79), -С. 23~25

Вторая пятилетка Государственной программы индустриально-инновационного развития республики, начавшаяся в 2015 году, совпала по времени с нарастающим кризисом в мировой экономике. Это не могло не отразиться на ее реализации. Однако, несмотря на это, системная работа в рамках госпрограммы была продолжена, а некоторым предприятиям удалось даже запустить новое производство в период спада экономики.

**Первые отечественные рельсы на участке Алматы-Шу**//Транс- Экспресс Казакстан, - 2016, - № 4 (77), - С. 10-13

Укладка первого звена рельсошпальной решетки, собранной из рельсов первого проката производства ТОО «Актюбинский рельсобалочный завод» произведена в ходе строительства вторых путей на участке Алматы 1- Шу,

Линия Алматы - Шу важный и напряженный участок в системе железных дорог Казахстана. Участок связан с развитием скоростного пассажирского движения, увеличением объема транзитных поездов из Китая в Европу, Центральную Азию, по Транскаспийскому маршруту, в направлении Персидского залива.

Реализация проекта позволит увеличить скоростной режим до 160 км/час поездов «Тальго», до 120 км/час для остальных пассажирских поездов, до 100 км/час для грузовых составов.

**Ускорение магистрали**» //Журнал «Транс-Экспресс Казакстан» - 2016, -№ 1 (74). - С.21-22

Аркалык - Шубарколь, Жезказган - Бейнеу - новые, «с иголочки» железнодорожные магистрали Казахстана. С 2014 года по ним самым коротким путем повезли народнохозяйственные грузы, уголь, металлы, зерно. С тех пор здесь пропущены миллионы тонн грузов, что превысило все ожидания,

Магистральный путь от Аркалыка до Шубарколя и от Жезказгана до Бейнеу очень высокого качества, Скорости будут зависеть не только от технического



состояния пути, но его профиля, просчитают и кривые участки в зависимости от радиуса возвышения.

Максимальная скорость для грузовых поездов 70 км/ч, 80 км/час для пассажирских. В дальнейшем будут подниматься скорости до 140 км/час. Все будет зависеть от состояния пути.

### **Журнал «Промышленный транспорт Казахстана»**

**Анализ состояния и перспективы развития скоростного участка Алматы-Астана//Журнал «Промышленный транспорт Казахстана»,- 2017,- № 3 (56). - С. 19-28.**

В статье анализируется состояние верхнего строения пути, перспективы развития, представлены характеристики скоростного участка пути от Астаны до Алматы. Приведены пути определения разности между наивысшей и наименьшей температурой рельсов, амплитуды допустимых по условиям прочности и устойчивости бесстыкового пути изменений температуры рельсов. Приведены оптимальные температуры закрепления плетей на участках Алматы-Астана.

**Определение допустимой скорости движения локомотивов серий KZ4AC, KZ8A, ТЭЗЗА по железнодорожным путям Республики Казахстан // Промышленный транспорт Казахстана, - 2015, - №4(49). - С. 30-37.**

В связи с вводом Технических регламентов Таможенного Союза возникла необходимость обновления нормативно-технической документации, регламентирующей безопасные условия эксплуатации подвижного состава и железнодорожного пути. Основным документом, регламентирующим безопасность движения поездов, являются Нормы допускаемых скоростей движения локомотивов и вагонов по железнодорожным путям колеи 1520 (1524) мм железнодорожного транспорта Республики Казахстан.

Для установления безопасных режимов эксплуатации локомотивов определены допустимые скорости движения по железнодорожным путям Республики Казахстан, которые определены на основе анализа результатов динамических и путевых испытаний, а также расчетов напряжений в конструкции железнодорожного пути.

На основе анализа экспериментальных данных и расчета пути на прочность установлены научно-обоснованные нормы допустимых скоростей для локомотивов серий KZ4AC, KZ8A, ТЭЗЗА.

### **Журнал «Транзит.KZ»**

**АО «НК «КТЖ» построило по программе «Нурлы жол» вторые пути на железнодорожной линии Алматы-Шу//Транзит.KZ.- 2017. - № 7 (79),-С. 5.**

В ноябре 2017 года открыто движение по вторым путям на железнодорожном участке Алматы-Шу и путепроводу через железную дорогу на автотрассе Алматы-Чемолган, которое открывает новые возможности для развития трансказахстанских маршрутов, ускорит движение поездов, расширит коммуникационные связи между регионами страны.

Дан старт отправки со станции Аксенгир транзитного контейнерного поезда в сообщении Китай-Европа и скоростного пассажирского поезда «Тулпар-Тальго».

**Первый международный пассажирский форум**//Транзит.К.З/ - 2017, - № 4 (77).- С. 6.

На Международном пассажирском форуме в Астане обсудили перспективы развития пассажирского сообщения с участием представителей стран СНГ и Балтии. Были подняты вопросы повышения экономической эффективности, снижения тарифов, повышения сервисного уровня, внедрения новых технологий в сфере обслуживания, роли государства в регулировании и развития отрасли.

В рамках стратегии «Нурлы жол» АО «НК «КТЖ» реализована программа скоростного пассажирского движения. Все крупные города Казахстана уже соединены сетью из 15 маршрутов «Тулпар-Тальго» казахстанского производства, что позволило сократить время в пути следования поездов в 1,5-2 раза.

**Первые отечественные рельсы на объекте «Нурлы жол» II** Транзит.КЗ. - 2016, - № 3 (67).-С.6-9.

Историческое событие в деятельности казахстанских дорог произошло на разъезде Кызылтан, магистрали, ведущей из Алматы в западном направлении. Впервые здесь произведена укладка первого звена рельсошпальной решетки, собранной из рельсов первого проката отечественного производства «Актюбинского рельсобалочного завода».

Реализация проекта позволит увеличить скоростной режим до 160 км/час поездов «Тальго», до 120 км/час для остальных пассажирских поездов, до 100 км/час для грузовых поездов.

### **Журнал «Магистраль»**

**Келісімді бекіту жумыстары жургізілуде**//Журнал «Магистраль».- 2017,- № 1 (187),- С.60.

В целях развития скоростного движения АО «НК «КТЖ» разрабатывается Соглашение о безостановочном пересечении границ РФ на участках Жайсан-Илецк- Шынғырлау.

**Алматы-Шу: работа на всех фронтах**//Журнал «Магистраль»,- 2016,- № 8 (183).- С.44-45.

В рамках реализации новой экономической политики «Нурлы жол» ведется строительство вторых путей на участке Алматы-1-Шу. Эта линия имеет важное значение для развития транзитного потенциала Казахстана: увеличения поездов из Китая в Европу, Центральную Азию, по Транскаспийскому маршруту в направлении Персидского залива.

Вторые пути позволят увеличить скоростной режим поездов «Тальго» до 160 км/час, для остальных пассажирских поездов 120 км/час, для грузовых поездов до 100 км/час.

Проект важен для системы железных дорог Казахстана, поскольку связан с развитием скоростного пассажирского движения.

**Жаца электровоз жылдамдыгы-еагатына 200 км**//Журнал «Магистраль»,- 2016.- № 6,- С.9-10.

Многофункциональный локомотив Alstom сделан на основе модули Prima» Электровоз имеет большой спрос во всем мире, кроме скорости 200 км/час может

бесперебойно работать в погодных условиях от -50°С до +50°С.

Соответствует всем техническим требованиям и ГОСТ.

Первая партия электровозов, собранных в Казахстане, согласно договору должна отправиться в Азербайджан.

**Первый пусковой комплекс вторых путей на участке Алматы-1 - Шу будет запущен в ноябре**//Журнал «Магистраль»,- 2016,-№ 6.- С. 14-15.

Проект реализуется Компанией по программе «Нурлы жол». Запуск вторых путей на участке Алматы-1 - Шу имеет огромное значение для наращивания транзитного вагоно-потока в направлении стран Персидского залива, Европы, Турции.

Строительство вторых путей на участке Алматы-1 - Шу осуществляется для ликвидации «узких» мест в организации движения поездов, повышения эффективности перевозочного процесса на одной из самых оживленных магистралей страны. Объект имеет огромное значение для увеличения пропускной способности важнейшей магистрали республики.

**Глава государства ознакомился с новой модификацией вагонов «Тулпар-Тальго» с широким кузовом**//Журнал «Магистраль»,- 2016,- № 6.- С.16- 17.

Руководитель АО «НК «Казахстан темір жолы» проинформировал Главу государства о развитии отрасли железнодорожного машиностроения и реализации программы развития скоростного пассажирского движения.

На заводе «Тулпар-Тальго» спроектирована первая отечественная разработка вагонов в новой модификации, Увеличены ширина и высота кузова, повышена общая площадь вагона, а также вместимость всего поезда. Предусмотрены вагоны для перевозки пассажиров с ограниченными возможностями.

**На железной дороге Казахстана будут использоваться пассажирские локомотивы, способные развивать скорость до 200 км/час**//Журнал «Магистраль»,-2016.-№6,- С,55.

Испытания на движение со скоростью 200 км/час пассажирского электровоза КЗ4АТ прошли на участке Киик-Мойынты. Новый односекционный многофункциональный локомотив продемонстрировал рекордную для казахстанской железной дороги скорость,

В кабине машиниста для машиниста и помощника обеспечены максимально удобные условия: климат-контроль, обогрев сидений, подогрев пола, микроволновка и т, д.

В Казахстане сборка таких локомотивов начнется осенью 2017 года на предприятии «Электровоз курастыру зауыты».

**Новое слово в пассажирском движении**//Журнал «Магистраль»,-2015, № 1, С. 41-42.

На сегодняшний день в Казахстане сформирована основная сеть из восьми скоростных железнодорожных маршрутов, четыре из которых организованы в 2014 году (Алматы-Актобе, Алматы-Усть-Каменогорск, Астана-Усть-Каменогорск, Астана-Кызылорда). Это стало возможным в рамках реализации программы скоростного пассажирского движения.

В 2014 году внедрена новая система гибкого регулирования тарифов на

проезд в поездах «Тулпар-Тальго». Для стимулирования постоянных клиентов внедрена программа скидок для молодых, пожилых и активных пассажиров. Для держателей дисконтных карт «Жастар», «Курмет», «Саяхатшы», поездки на скоростных поездах стали выгодными (при ранней покупке билета пассажир может рассчитывать на скидку от 35% до 52%).

В рамках трансформации процесса продажи проездных документов, направленного на развитие электронных каналов и способов продажи, в АО «Пассажирские перевозки» внедрена технология оформления электронных билетов, позволяющая приобретать билеты в режиме самообслуживания через интернет-ресурсы и терминалы.

### **Газета «Казакстан теміржолшысы»**

**«Железный Шелковый путь» связал Европу и Азию//Газета «Казакстан теміржолшысы»,- 2017.-№ 83 (2225),- С.5.**

В октябре 2017 года состоялась церемония открытия железной дороги Баку-Тбилиси-Карс (ВТК), которая связывает Азербайджан, Грузию и Турцию.

Пользу от эксплуатации железной дороги Баку-Тбилиси-Карс извлекут все страны, расположенные вдоль транспортной артерии, частью которой является ВТК, включая Туркменистан, Казахстан, Узбекистан, Пакистан, Афганистан и Индию.

Максимальная скорость движения поездов будет достигать 120 км в час.

**Быстро и с комфортом//Газета «Казакстан теміржолшысы».- 2017.- № 68 (2210),- С.7.**

Были времена, когда в пригородном направлении ездили на электричке с деревянными скамейками. Поездка, которая сегодня занимает 3 часа, раньше длилась и 5, и 6. Теперь, когда для клиентов создаются все условия, трудно представить, что подобное когда-то было. Сегодня скоростные электропоезда с просторными вагонами обслуживают 64 маршрута по Казахстану, соединяя районы, города и области.

**Скорость, комфорт, доступность//Газета «Казакстан теміржолшысы». -2017,- № 64 (2206).- С.7.**

Учитывая географические и климатические условия Казахстана, почти половина общего объема пассажирских перевозок дальнего следования осуществляется по стальной магистрали,

В рамках программы «Нурлы жол» в АО «НК «КТЖ» реализована Программа скоростного пассажирского движения.

**Вперед на скорости//Газета «Казакстан теміржолшысы», - 2017. - № 8 (2150).- С.7.**

Электровоз KZ4AT, разработанный компанией «Alstom Transport» для казахстанской железной дороги, специально спроектирован для ведения состава в экстремальных погодных условиях, требует минимального технического обслуживания, благодаря своей модульной конструкции обеспечивает высокий уровень надежности, может развивать скорость движения до 200 километров в час.

**Алматы - Шу: на старте!** // «Казакстан теміржолшысы», -2016, - № 98 (2132).-С.6.

На линии Алматы - Шу строители завершили работы по первому пусковому комплексу, Старт движению даст в ходе общенационального телемоста Глава государства Нурсултан Назарбаев. По новой линии будет пущен скоростной поезд «Тальго» новой модификации с широким кузовом,

Все 10 участков, а это 54 километра магистрали, по первому пусковому комплексу запускаются во временную эксплуатацию.

Локомотивы на электрической тяге потянули за собой сначала «Тальго» из Алматы в Астану, а затем и все остальные пассажирские и грузовые составы.

**Переезды в порядке** // «Казакстан теміржолшысы». - 2016, - № 89 (2123).-С.6.

В Уральском отделении грузовых перевозок состоялся выезд рабочей комиссии на участок Уральск-Чингирлау- Илецк в рамках проверки готовности к пропуску скоростных поездов «Тулпар-Тальго».

В ходе проверки были проверены уровни освещения переездов и постов, состояния бесстыкового пути и линии связи, готовности автомобильных переездов, также были на месте обсуждены производственные вопросы, требующие коллегиального решения.

По станции Уральск утверждены пути приема и отправления скоростных поездов, а также порядок их экипировки при скрещении с транзитными пассажирскими поездами. Оборудован специальный настил для удобства экипировки. Решены вопросы с заправкой составов дизельным топливом и водой, обработкой ассенизаторской машиной.

**Самый быстрый из локомотивов** // «Казакстан теміржолшысы». - 2016.- № 61 (2095). – С. 8.

Проведены испытания односекционного пассажирского электровоза Alstom KZ4AT, развившего рекордную для Казахстанской железной дороги скорость – 200 км/ч.

Электровоз не только красив снаружи, но и очень комфортабелен внутри. В кабине машиниста и помощника обеспечены максимально удобные условия: климат-контроль, обогрев сидений, подогрев пола, микроволновка, холодильник, туалет и т. д,

Испытания прошли успешно, достигли 200 км/ч. Этот рекорд открывает новые многообещающие перспективы в становлении Казахстана как центра будущего транспортного коридора, который соединит Европу, Дальний Восток, Азию и Россию через новый Шелковый путь.

**Ноу-хау вагоностроения** // «Казакстан теміржолшысы». - 2016,- № 54 (2088).-С.5.

Завод «Тулпар-Тальго» рассчитан на производство^ комфортабельных вагонов в год, срок эксплуатации которых составляет 40 лет. Конструкционная скорость этих вагонов -200 километров в час.

С 2012 по 2015 годы на заводе «Тулпар-Тальго» произведено и поставлено для АО «Пассажирские перевозки» 436 вагонов. В -2015 году начата производство вагонов с увеличенной шириной кузова. В 2016 году планируется поставка 149 вагонов «Тупар-Тальго» 'новой модификации с широким кузовом, которые значительно отличаются от ныне существующих испанского производства. В первую очередь стоит отметить увеличение ширины вагона на 25 см и высоты на

22,4 см. Ранее завод выпускал вагоны с кузовом шириной 2950 мм, теперь же ширина составляет 3200 мм. Также увеличена длина спальной полки на 7 см; ширина коридора на 10 см. Имеется отдельный багажный вагон.

В новом составе три типа вагонов: «Турист», бизнес-класса и гранд-класса. В каждом из них свои особенности. «Турист» рассчитан на пассажиров, которые едут на небольшие расстояния. Здесь места для сидения, как в электричке. В каждом купе вагонов бизнес-класса имеются места для умывания и обеденная зона. В гранд-классе купе снабжены отдельными удобствами, также имеются телевизоры и радиоточки.

Кроме всего прочего, в новых вагонах предусмотрены купе для семейных, пассажиры которых смогут общаться друг с другом через дополнительную дверь между соседними купе. Есть и купе для инвалидов с раздвижными входными дверями в коридор и складными подъемниками с каждой стороны от входной двери. Как и в каждом поезде «Тулпар-Тальго» есть вагон-ресторан, который соседствует с бар-вагоном. Также изменен общий дизайн интерьера всего подвижного состава.

Новые вагоны адаптированы под резко континентальный климат Казахстана и могут эксплуатироваться в суровых климатических условиях, то есть способны выдержать температуру от +50 до -50 градусов по Цельсию.

**Новый уровень комфорта - движение вперед**//Газета «Казакстан теміржолшысы».-2015.-№120-121 (2020-2021).-С,12-13.

Скорость движения, высокий сервис, постоянно растущий уровень комфорта и гибкая ценовая политика-все эти отличительные черты отечественных составов уже дали фору даже воздушным судам, а в ближайшее время пассажиры смогут по достоинству оценить новые вагоны, которые будут отличаться от предыдущих не только внутри, но и внешне.

**Без эксцессов и опоздания**//Газета «Казакстан теміржолшысы».-2015,- №100-102 (2010-2012),-С.23.

Теперь скоростное движение из столицы в административный центр Восточного Казахстана стало ежедневным. Времени на поездку уходит мало - 16 часов 50 минут. Поезд прибывает на Защиту днем, в удобное время.

**Прибавили скорости**//Газета «Казакстан теміржолшысы».-2015,- №74(1984).-С.5.

Приятным сюрпризом для жителей сразу трех областей стал запуск скоростного пассажирского поезда №94 сообщением Костанай-Астана, состоящего из вагонов повышенной комфортности «Тулпар-Тальго».

Запуск этого состава стал очередным штрихом в выполнении грандиозной программы охвата территории всей страны сетью скоростных железнодорожных маршрутов.

**Тальго в Костанай**//Газета «Казакстан теміржолшысы»,- 2015,- № 73 (1983),- С.5.

На станцию Костанай прибыл первый скоростной поезд «Тулпар-Тальго», Выбрали для этой миссии самую опытную бригаду, Лучшего машиниста Костанайского эксплуатационного локомотивного депо Владимира Акимова и помощника машиниста Сергея Синягини с 38-летним стажем.

**Строительство вторых путей увеличит скорость движения поездов**//Газета «Казакстан теміржолшысы».-2015,-№65(1975).-С.5.

Строительство вторых путей подразумевает резкое увеличение скорости пассажирских поездов. После завершения всех работ скорость поездов на этом участке возрастет до 160 километров в час.

## РЕСПУБЛИКА ПОЛЬША

### *Польские журналы*

**Raczyński Jan: Projekt kolei dużych prędkości w Polsce w kontekście trendów rozwojowych kolei w Europie.** (Проект скоростных железных дорог в Польше в контексте тенденции развития железных дорог в Европе). Technika Transportu Szynowego.-2015, nr 4, s. 6-16.

Первые концепции создания системы скоростных железных дорог в Польше. Основания программы строительства линий для скоростных железных дорог в Польше. Варианты локализации линий для скоростных поездов: корректив расположения будущей сети. Развитие концепции скоростных линий в Польше в рамках исследования исполнимости: линия Варшава-Лодзь-Познань/Вроцлав, линия Варшава-Катовице/Краков. Польская программа KDP в контексте сети TEN - T после её корректива.

**Dyr Tadeusz, Ziółkowska Karolina: Koszty i korzyści systemu dużych prędkości.** (Расходы и пользы системы скоростных железных дорог). Technika Transportu Szynowego.-2015, nr 4, s. 18-23.

Политические и экономические обусловленности создания сети линий для скоростных поездов в Польше. Анализ финансовых эффектов введения в действие скоростных поездов: операционные расходы в функции скорости поездов; в категории непосредственных расходов; модели оценки единичных расходов. Финансовая эффективность KDP. Непосредственные пользы реализации пассажирских перевозок скоростными поездами.

**Shinkansen – pół wieku dużych prędkości w Japonii.** (Shinkansen – пол века больших скоростей в Японии). Technika Transportu Szynowego.-2015, 4, s. 24-29.

История железных дорог Shinkansen. Этапы развития скоростных железных дорог в Японии. Сравнение эксплуатационных и технических параметров скоростных линий: Tokaido, Sanyo, Tohoku/Joetsu. Подвижный состав эксплуатируемый на линиях для скоростных поездов. Планы строительства линии Maglev. Эксплуатация новой линии Hokuriku Shinkansen.

**Chińskie linie dużej prędkości.** (Китайские скоростные линии). Technika Transportu Szynowego.- 2015, nr 4, s.30-33

Железнодорожная политика Китая. Инвестиции в развитие сети скоростных дорог.

Статистики в области пассажирских перевозок. Объём транспортной деятельности China Railways Corporation. Эксплуатационная эффективность скоростных поездов.

**Harassek Andrzej: Rozwój kolei dużych prędkości w Europie.** (Развитие скоростных железных дорог в Европе). Technika Transportu Szynowego.- 2015, nr 4, s. 34-42

Основы скоростных железных дорог в Европе: этапы строительства сети скоростных железных дорог во Франции, Италии, Германии, Испании, Бельгии, Голландии, Швейцарии, Скандинавии, и Португалии. Схемы линий скоростных железных дорог. Характеристика скоростных поездов, которые курсируют на отдельных сетях железных дорог.

**Żurkowski Andrzej: Przewozy pasażerskie w systemie dużych prędkości.** (Пассажирские перевозки в системе скоростных железных дорог). Technika Transportu Szynowego.- 2015, nr 4, s. 53-56

Обусловленности создания расписания движения и перевозочной оферты в системе скоростных железных дорог. Классические и современные методы предсказания железнодорожного движения. Планирование работы подвижного состава.

**Dybalski Jakub: Tanie pociągi dużych prędkości.** (Дешёвые скоростные поезда). Rynek Kolejowy.- 2015, nr 5, s. 20-21

Сравнение капиталовложений на строительство скоростных железных дорог в Китае и в Европе; составные элементы финансирования строительства инфраструктуры КДР; условия инвестирования в Китае. Эффективность и конкурентность китайских перевозок по отношению к воздушному транспорту.

**Nakamura Akihiro: Otwarcie linii dużych prędkości Hokuriku Shinkansen.** (Введение в действие скоростных линий Hokuriku Shinkansen). Technika Transportu Szynowego.- 2015, nr 5, s. 20-21

Донесение с открытия скоростной линии Hokuriku Shinkansen в Японии. Эксплуатационные параметры новой линии и подвижного состава, обслуживающего HS.

**Mindur Maciej: Koncepcja budowy dużych prędkości w Australii.** (Концепция строительства скоростных железных дорог в Австралии). Logistyka.-2015 nr 3, s. 17-20.

Характеристика транспортной сети Австралии. Статистики пассажирских перевозок в распределении на отдельные средства транспорта. Этапы подготовки к реализации проекта создания скоростных железных дорог. Геотехнические и экономические обусловленности строительства КДР в Австралии; анализ инвестиционных расходов.

**Fajczak-Kowalska Anita, Wojcieszak Andrzej: Koleje dużych prędkości w Chinach.** (Скоростные железные дороги в Китае). EuroLogistics 2015.-nr 3, s. 46-48

Обусловленности развития скоростных железных дорог в Китае. Динамика расширения сети скоростных железных лорог. Характеристика актуальных железнодорожных сообщения. Эксплуатационные параметры скоростного подвижного состава в пассажирских перевозках. Железнодорожная политика Китая.



**Graff Marek: Pociągi dużej prędkości Talgo 250 dla kolei rosyjskich RZD.** (Скоростные поезда Talgo 250 для российских железных дорог РЖД). Technika Transportu Szynowego 2015.- nr 6, s. 34-37.

Техническая характеристика поездов Talgo 250 (версия А и Б), модифицированных для нужд скоростных перевозок на разные широты путей российских железных дорог. Технические испытания Talgo 250 на железных дорогах DB, PKP, ČD. Технические параметры поездов, предназначенных для эксплуатации на линиях: Москва – Берлин (1520/1435 мм) и Москва – Нижний Новгород (1520 мм).

**Mindur Maciej: Rozwój transportu w Hiszpanii z uwzględnieniem kolei dużych prędkości.** (Развитие транспорта в Испании с участием скоростных железных дорог). Logistyka 2015.- nr 4, s. 7-11

Политические и экономические обусловленности развития железнодорожной сети в Испании. Характеристика линейной инфраструктуры, которую обслуживает RENFE и скоростные железные дороги AVE. Статистика пассажирских и грузовых перевозок средствами транспорта в 1996-2013 гг. Организация пассажирского железнодорожного транспорта; перевозчики в городском транспорте (метро и железные дороги) концепция и планы расширения сети скоростных дорог; сравнение длины скоростных линий в Испании и в мире. Государственная политика в области развития железнодорожного транспорта. Проект строительства скоростной линии Лиссабон-Мадрид-Париж.

**Majka Michał, Szychta Elżbieta: High-speed rail in Poland as an opportunity for modernising and improving effectiveness of the Polish transportation system. Koleje dużych prędkości w Polsce szansą na unowocześnienie i podniesienie efektywności polskiego system transportowego.** (Скоростные железные дороги в Польше – шанс на модернизацию и повышение эффективности польской транспортной системы). Logistyka 2015.- nr 5, s.2-6

Предпосылки строительства и развития железнодорожных сообщений в Польше. Концепция развития скоростных дорог (KDP); карты проектированной линии „Y” (Варшава-Лодзь-Познань/ Вроцлав). Влияние KDP на улучшение функционирования польских железных дорог и эффективность транспортной системы. Технические условия внедрения KDP; предлагаемые решения в области модернизации тяги.

**Jeziński Przemysław: Frecciarossa 1000 pojedzie ponad 300 km/h.** (Frecciarossa 1000 поедет свыше 300 км в час). Kurier Kolejowy 2015.-nr 22, s. 21-23

Оферта пассажирских перевозок скоростным поездом Frecciarossa 1000 на трассе Милан-Рим и Турин-Рим-Неаполь. Технические параметры и эксплуатационная скорость поезда. Оснащение вагонов отдельных классов и стандарты обслуживания пассажиров; цены билетов.

**Rydziński Paweł: KDP: albo zaczniemy od razu, albo nie zaczniemy w ogóle.** (KDP: начнём сразу или вообще не начнём). Rynek Kolejowy 2016.-nr 1-2, s. 35-39

Этапы реализации программы создания скоростных железных дорог в Польше. Основания и эффективность проекта «Y». Влияние проекта на

пропускную способность сьредницовой линии диаметральности в Варшаве. Концепция включения СМК в сеть KDP. Ожидаемые пользы развития KDP в Польше; планированное время проезда между главными городами после введения скоростного движения и модернизации инфраструктуры.

**McNaughton Andrew: O brytyjskim projekcie HS2.** (Британский проект HS2). Technika Transportu Szynowego 2016.- nr 3, s. 11-13

Характеристика проекта строительства скоростной железнодорожной линии HS2 в Великобритании параметры и план эксплуатации линии; скорость поездов и время поездок между британскими городами схема HS2. Оцениваемые расходы, транспортные и экономические пользы реализации проекта. Тенденции и перспективы развития скоростных дорог в Европе.

**Kisilowski Jerzy, Dyduch Janusz, Dyduch Jarosław: Bariery techniczne i technologiczne przy wprowadzaniu dużych prędkości. Cz. 1** (Технические и технологические барьеры в реализации системы скоростного железнодорожного транспорта). Przegląd Techniczny 2016.- nr 14-15, s. 28-31.

Анализ технических условий реализации скоростных дорог (KDP) в Польше. Оценка состояния инфраструктуры и возможностей приспособления параметров железнодорожной сети к скоростному движению. Выводы, касающиеся технических и технологических барьеров развития KDP по отношению к национальной железнодорожной программе.

**Kisilowski Jerzy, Dyduch Janusz, Dyduch Jarosław: Bariery techniczne i technologiczne przy wprowadzeniu kolei dużych prędkości. Cz. 2** (Технические и технологические барьеры в реализации системы скоростного железнодорожного транспорта). Przegląd Techniczny 2016.- nr 16-17, s. 27-31

Анализ технических условий реализации скоростных железных дорог (KDP) в Польше. Требования касающиеся приспособления параметров железнодорожной инфраструктуры к скоростному движению конструкция железнодорожного покрытия железнодорожные разъездов; сотрудничество подвижного состава с покрытием пополнение тяги; приводные системы; свойства и безопасность эксплуатации устройств управления движением поездов и телесвязи. Предпосылки модернизации существующих и строительства новых линий KDP.

**Urbanowicz Witold: Rosja współpracuje z Chinami przy budowie KDP.** (Россия сотрудничает с Китаем в строительстве скоростных железных дорог). Rynek Kolejowy 2016.- nr 8-9, s. 58-59

Проект строительства скоростной линии Москва-Казань; перспективы реализации, объём сотрудничества России и Китая в строительстве трассы к 2023 г. Планы развития скоростных сетей и евроазиатских коридоров в России.

**Syryjczyk Tadeusz: Po co duża prędkość? Jak do niej dochodzimy?** (На что большая скорость? Как её достигаем?). KZA Express 2016.- nr 14, s. 18-23

Цели и предпосылки строительства железнодорожных скоростных сети в Польше. Влияние повышения скорости поездов на улучшение конкурентной способности услуг пассажирского железнодорожного транспорта. Издержки и эффективность приспособления параметров инфраструктуры и подвижного состава

к повышенной скорости. Требования в области допустимого уровня риска и обеспечения безопасности движения скоростных поездов.

**Raczyński Jan, Bużalek Tomasz: Możliwości wykorzystania linii dużych prędkości dla przewozów regionalnych i aglomeracji w Polsce.** (Возможности использования скоростных линий в областных и пригородных перевозках в Польше). *Technika Transportu Szynowego TTS* 2016.- nr 9, s. 19-24

Концепции использования проектированных в Польше скоростных линий для создания сети скоростных областных сообщений в районах больших городов. Технические и эксплуатационные обусловленности. Планируемые областные сообщения.

**Bużalek Tomasz: Doświadczenia europejskie w zakresie zapewnienia regionom dostępu do systemów kolei dużych prędkości.** (Европейские испытания обеспечения областям доступа к скоростным железнодорожным системам). *Technika Transportu Szynowego TTS* 2016.- nr 9, s. 25-29

Действия для расширения круга пользователей скоростных железных дорог. Нужды региональных связей в политике европейских скоростных железных дорог.

**Kozłowska Małgorzata: Popyt na rynku kolejowych przewozów pasażerskich w Unii Europejskiej.** (Спрос на рынке пассажирских железнодорожных перевозок в Европейском Союзе). *Technika Transportu Szynowego TTS* 2017.- nr 1-2, s. 18-23

Анализ спроса на рынке пассажирских перевозок железными дорогами в ЕС. Оценка уровня развития перевозок скоростными поездами; улучшение конкурентности железных дорог на транспортном рынке.

**Wesołowski Jacek: Integracja lotnisk z kolejami dużych prędkości.** (Интеграция аэропортов со скоростными железными дорогами). *Technika Transportu Szynowego TTS* 2017.- nr 5, s. 27-37

Уровень интеграции аэропортов с железнодорожными скоростными линиями на примере больших и меньших аэропортов в Германии, Франции и Китае.

**Pomykała Agata: Realizacja programu przygotowania i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości.** (Реализация программы подготовки и введения в действие скоростных железнодорожных перевозок). *Technika Transportu Szynowego TTS* 2017.- nr 6, s. 12-16

План создания системы скоростных железных дорог в Польше. Правовые основы реализации этой инвестиции в рамках сети TEN-T. Линия Варшава – Познань и Гданск в системе международных сообщений (Прага, Берлин).

**Szarata Andrzej, Raczyński Jan: Analiza symulacyjna wielkości przewozów dla kolei dużych prędkości w Polsce.** (Анализ величины перевозок для скоростных железных дорог в Польше). *Technika Transportu Szynowego TTS* 2017.- nr 6, s. 32-36

Методика прогнозирования пассажирских перевозок для системы скоростных железных дорог в Польше в сообщениях с Берлином и Прагой.

**Rydziński Paweł: KDP Północ – wyzwanie na nową perspektywę unijną.** (KDP Północ – вызов на новую перспективу ЕС). Rynek Kolejowy 2017.- nr 10, s. 96-98

Проект строительства северной скоростной железной дороги (KDP Północ); планированная трасса, инфраструктура, станции KDP; прогнозы доли KDP в региональных перевозках.

**Raczyński Jan: Efekty społeczno-gospodarcze budowy linii dużych prędkości w Polsce (1). Wpływ inwestycji na rozwój przemysłu, sektora budowlanego i zaplecza naukowo-badawczego.** (Общественно – экономические эффекты строительства скоростных линий в Польше. (1) Влияние инвестиций на развитие промышленности, строительного сектора и научно-исследовательской базы). Technika Transportu Szynowego TTS 2017.- nr 9, s. 50-54

План строительства скоростных железных дорог (KDP) в Польше согласно приоритетам Государственной стратегии развития; сфера действий и нужные расходы на инфраструктурные инвестиции KDP. Планируемые скоростные линии на фоне существующей железнодорожной сети. Влияние KDP на развитие промышленности и строительства. Роль и задачи исследователем политики в реализации KDP.

**Wilgusiak Rafał: Czy Polska doczeka się szybkiej kolei.** (Дождётся ли Польша сверхскоростных железных дорог). Kurier Kolejowy 2017.- nr 11, s. 38-43

Анализ капиталовложений и пользы реализации программы строительства скоростных железных дорог (KDP) в Польше. Влияние KDP на улучшение качества услуг и совершенствование пассажирских железнодорожных перевозок. Факторы развития инновационной железнодорожной промышленности. Карты сети скоростных сообщений; KDP на фоне европейской транспортной сети TEN-T.

### *Иностранные журналы*

**Schang Christian: French high-speed line development and network modernization - the challenge to come.** (Развитие французских скоростных линий и модернизация сети – приближаются изменения). European Railway Review.-2015, nr 3, s. 40-42

Влияние реформ управления железнодорожной инфраструктурой на функционирование скоростных железных дорог во Франции. Задачи нового управляющего инфраструктурой SNCF Réseau в области модернизации и развития сети скоростных железных дорог.

**Elia Michele Mario: Naples- Bari and Palermo-Catania-Messina high speed/high capacity lines: an important driving force for Italy's development.** (Скоростные линии большой пропускной способности Неаполь-Бари и Палермо-Катания-Мессина: движущая сила развития Италии). European Railway Review.-2015, nr 4, s. 19-29

Цели и объём модернизации существующей сети скоростных итальянских железных дорог. Транспортное значение скоростных линий, входящих в состав 5. коридора TEN-T (Неаполь-Бари и Палермо-Катания-Мессина). Инвестиционные планы сообщения скоростных линий с альтернативными трассами с повышенными параметрами; увеличение пропускной способности линий сокращение времени путешествия.

**Fritzon Criste: Swedish high-speed rail – an important investment.** (Шведская скоростная железная дорога – важная инвестиция). *European Railway Review*.- 2015- nr 5, s. 19-21

Цели и принципы стратегии развития скоростных железных дорог в Швеции. Планируемые параметры строящейся скоростной линии. Факторы и обусловленности эффективного функционирования КДР на примере испытаний других европейских стран.

**Molto Gonzalo Ferre: Developing a sustainable Spanish high-speed rail network.** (Уравновешенное развитие испанской сети скоростных железных дорог). *European Railway Review*.- 2015, nr 6, s. 49-50

Принципы стратегии развития скоростных железных дорог в Испании. Модель управления КДР и уравновешенного подхода к развитию железных дорог, реализуемая государственным управляющим инфраструктурой ADIF.

**Apaydin Isa: High-speed expansion in Turkey shapes the future of travel.** (Экспансия скоростных железных дорог Турции назначает будущее путешествий). *European Railway Review*.- 2016, nr 5, s. 113-116

Параметры существующих скоростных линий в Турции. Планируемые и реализованные инвестиции программы развития сети КДР к 2023 г. Организация и эксплуатация КДР турецкими железными дорогами TCDD.

**Bauer Kurt: ÖBB Railjet – technology that moves.** (ÖBB Railjet - инновационная технология). *European Railway Review*.- 2017, nr 1, s. 32-33

Организация пассажирских скоростных перевозок австрийскими железными дорогами ÖBB. Характеристика плотного состава Railjet (tun push-pull). Качество и эффективность услуг Railjet в международных перевозках. Оснащение пассажирских вагонов удобства для пассажиров (информация online Railnet).

**Bulc Violeta: High-speed rail – state of play and vision for European development.** (Скоростные железные дороги – нынешнее состояние и картина будущего европейского развития). *European Railway Review*.- 2017, nr 1, s. 32-33

Цели и принципы транспортной политики ЕС в области развития скоростных железных дорог. Роль и значение КДР в реализации стратегии уменьшения эмиссии двуоксида углерода. Действия ЕС для интеграции европейских железных дорог. Разрешение сети КДР в странах ЕС; инструменты финансирования инфраструктурных инвестиций из европейских фондов. Принципы Четвёртого железнодорожного пакета, касающиеся КДР. Направления либерализации рынка пассажирских перевозок. Решения в области политики безопасности железных дорог, принятые на 28 заседании Совета Министров Транспорта ЕС.

**Kunz Andy: Bringing high-speed rail America.** (Рождение скоростных железных дорог в Америке). *European Railway Review*.-2017, nr 2. 22-23

Цели и принципы программы строительства скоростных железных дорог в Америке. Этапы развития сети КДР в рамках Национальной железнодорожной системы в 2015-2030 гг. Проблемы загруженности и эмиссии в транспорте в США;

роль КДР в реализации стратегии уравнившегося развития. Инвестиции в области КДР в Калифорнии.

**Fortea Pedro: 25 years of high-speed rail in Spain: a beacon of international reference.** (25 лет скоростных железных дорог в Испании: образец для подражания). *European Railway Review*.- 2017, nr 3, s. 14-15

Исторический очерк скоростных железных дорог Испании с 1992 г. Строительство и эксплуатация железнодорожной сети; организация и управление скоростным движением. Планы развития инфраструктуры коридоров и инженерских объектов КДР. Выводы касающиеся эффективности внедрения системы в Испании.

**Shimamura Shosi: Overview of Hokkaido Shinkansen : opening between Shin-Aomori and Shin-Nakodate-Hokuto.** (Обзор Hokkaido Shinkansen: Открытие сообщения (Shin-Aomori-Shin-Nakodate –Hokuto). *Japan Railway & Transport Review* .- 2016, nr 68, s.6-13

Характеристика участка линии Hokkaido Shinkansen (Shin-Aomori-Shin Nakodate-Hokuto), открытого 26 марта 2016 г. Технические и эксплуатационные параметры. Задачи и функции систем зимнего содержания и остерегающих от землетрясения. Организация и управление скоростных железнодорожным движением. Планы развития линий Shinkansen к 2030 г.

**Bent Mike, Pernicka Jaromir: HS2: The project evolves.** (HS2: проект подвергает эволюции). *Railvolution*.- 2017, nr 4, s. 18-22

Значение скоростных железных дорог в модернизации транспорта Великобритании. Этапы строительства линии HS2. Технические параметры подвижного состава для скоростной линии. Инвестиции в области инфраструктуры; новые сообщения и станции.

**Bent Mike, Pernicka Jaromir: Harmony Revival (Hexie HaoBecomes Fuxing).** (Китайская стратегия развития железных дорог). *Railvolution*.- 2017, nr 4, s. 24-26

Новые вызовы китайской железнодорожной политики в области ускорения пассажирских поездов. Планы расширения сети: 30 000 км к 2020 г. Финансовые издержки на модернизацию сети для повышения стандартов путешествования.

**Bent Mike Hincica Vit: Clipping the Spanish speedbird's wings.** (Испанские железные дороги развёртывают крылья). *Railvolution*.- 2015, nr 1, s. 20-30

Экономические обусловленности испанской программы расширения сети скоростных железнодорожных линий. Новая инфраструктура для облегчения обогнания поездов, движущихся медленно и для пересадок пассажиров на другие виды транспорта.

## РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

1. Арипов, Н. М. **Перспективы развития высокоскоростного движения и вопросы внедрения электронного оборота технической документации на железных дорогах Узбекистана** / Н. М. Арипов, Д. Х. Баратов // Инновационный транспорт (ИННОТРАНС). - 2016. - № 2. - С. 10-14.

*В статье рассмотрены этапы развития скоростного и высокоскоростного движения на железных дорогах Узбекистана, исследованы особенности электронного документооборота технической документации железнодорожной автоматики. Рассмотрены задачи синтеза математического описания электронного документооборота технической документации железнодорожной автоматики и телемеханики. Приведено формализованное представление электронного документооборота технической документации железнодорожной автоматики и телемеханики. С этой целью проведено обследование реальных процессов создания, проверки и использования технической документации на примере ведения заказных спецификаций систем автоматики и телемеханики, что позволило выявить сценарии документооборота, а также свойств технических документов.*

2. **Глава РЖД: Россию, Китай и Европу свяжет транспортный коридор [Электронный ресурс]** : интервью сайту «Жэньминь жибао» он-лайн / О. Белозеров // Сайт компании АО «Скоростные магистрали». – URL: <http://www.hsrail.ru/press-center/news/smi/856.html>.

*Доставка грузов по высокоскоростным железнодорожным магистралям со скоростью до 300 км/ч — это новый сегмент бизнеса, становящийся общемировым трендом. Эту идею мы заложена в проект по созданию высокоскоростного транспортного коридора Москва — Пекин. Мы намерены не только соединить 2 столицы инфраструктурой качественно иного уровня, но и связать воедино две крупнейшие высокоскоростные системы — грузовой «Евро Карекс» и ВСМ Китая. Реализация проекта даст толчок экономическому развитию регионов, применению новых технологий, будет способствовать повышению мобильности населения страны и экономической активности общества. Кроме того, она будет иметь важное интеграционное значение для реализации инициативы лидеров России и Китая по сопряжению процессов развития Евразийского экономического союза и строительства Экономического пояса Шелкового пути.*

3. Гонзалес-Лучинин, Г. **Проблемное поле исследования теоретических основ оценки экономической эффективности проектов государственно-частного партнерства при организации высокоскоростного железнодорожного движения** / Г. Гонзалес-Лучинин // Наука и техника транспорта. - 2015. - № 4. - С. 71-77.

*Рассмотрены ключевые вопросы оценки экономической эффективности проектов государственно-частного партнерства (ГЧП) при организации высокоскоростного железнодорожного движения. Предложены подходы к выбору формы ГЧП. Освещены вопросы моделирования показателей оценки бюджетной и социально-экономической эффективности, а также вопросы оценки экономических последствий передачи инфраструктурного актива в собственность участнику ГЧП. Проекты создания высокоскоростного железнодорожного движения являются приоритетными в комплексе мер по*

развитию транспортной инфраструктуры России, однако их реализация требует существенных инвестиций. На сегодняшний день ввиду дефицитности ресурсов инвестиционной программы ОАО «РЖД» и масштабности проектов создания высокоскоростных железнодорожных систем, собственных ресурсов компании недостаточно для реализации данных проектов. Поэтому возникает необходимость привлечения внешних по отношению к компании инвестиций в проекты развития железнодорожной инфраструктуры. Анализируя зарубежный опыт организации высокоскоростного движения, можно увидеть, что одним из способов преодоления ограниченности инвестиционных ресурсов в развитии железнодорожной инфраструктуры, является использование механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП). В Великобритании механизм ГЧП использовался в проекте создания высокоскоростного соединения между Лондоном и Парижем туннелем под проливом Ла-Мани. В Нидерландах механизм ГЧП использовался при строительстве высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) HSL-Zuid между городами Амстердам–Брюссель–Париж. Португалия также активно участвует в построении общеевропейской сети железных дорог, на сегодняшний день в разработке проекты ВСМ Лиссабон–Порто, Лиссабон–Мадрид, Порто–Виго, проектирование, строительство и эксплуатацию данной инфраструктуры планируется осуществить на основе ГЧП. Полагаясь на успешный зарубежный опыт организации и финансирования создания инфраструктуры и приобретения подвижного состава высокоскоростного движения на основе механизмов ГЧП, можно предположить, что данная модель преодоления ограниченности инвестиций работоспособна в отечественных реалиях.

4. Киселёв, И. П. **На пороге новой эры: будет ли пятое поколение высокоскоростного подвижного состава?** / И. Киселёв // Пульт управления. - 2015. - № 5. - С. 48-53.

Очевидно, что в пятом поколении конкуренцию между магнитолевитирующими технологиями и традиционными рельсовыми системами выиграет та концепция, которая на всём протяжении жизненного цикла продемонстрирует свои преимущества над альтернативной идеей высокоскоростного передвижения. Принципиальный критерий, отличающий одно поколение ВСМ от другого, – это скорость, поскольку именно решение задачи по увеличению скорости того или иного вида транспорта влечёт за собой постановку и решение смежных технологических проблем, связанных с оснасткой аппарата, нацеленного на очередной рекорд скорости. К первому поколению по этому основному критерию относятся поезда, развивавшие скорость до 250 км/ч. Первое поколение высокоскоростных поездов было переходным от подвижного состава, используемого для скоростных перевозок на магистралях со смешанным движением, к специальному подвижному составу. Германия была первой страной в Европе, где существовало движение обычных поездов со скоростью 200 км/ч между Мюнхеном и Аугсбургом. Эти поезда двигались по старой инфраструктуре, полностью отремонтированной и подготовленной для развития таких скоростей. Но очень скоро немецкие специалисты поняли, что повысить скорость невозможно без специальной инфраструктуры и соответствующего подвижного состава.

5. Киселёв, И. П. **Отдавая дань прошлому, смотрим в будущее : по материалам IX Всемирного конгресса по высокоскоростному железнодорожному движению** / И. П. Киселёв // Железнодорожный транспорт. - 2016. - № 4. - С. 66-74.



10 июля в Токио завершил работу Девятый всемирный конгресс по высокоскоростному железнодорожному движению, организованный Международным союзом железных дорог при поддержке Японской восточной железнодорожной компании и других организаций железнодорожного транспорта и строительства, предприятий, выпускающих железнодорожную технику. Конгресс был приурочен к 50-летию открытия в 1964 году первой в мире ВСМ Токио – Осака и проходил под девизом «Празднуя прошлое – проектируем будущее». Изложены главные принципы создания высокоскоростного железнодорожного транспорта, его основные исторические вехи и достижения. Рассмотрено влияние ВСМ на окружающую среду. Приведена схема существующих и планируемых на перспективу до 2025 г. высокоскоростных железных дорог Европы и Азии.

6. Колин, А. В. **Высокоскоростные железнодорожные магистрали как региональное метро** / А. В. Колин // Транспорт Российской Федерации. - 2017. - № 1. - С. 4-7.

В статье показано, что посредством развития высокоскоростного железнодорожного транспорта можно эффективно решать задачи экономического стимулирования регионов, равномерного расселения граждан во избежание перенасыщения бизнес-агломераций. При этом реальная востребованность ВСМ будет зависеть от соблюдения ряда условий экономического, социального и иного характера. Перенаселённость агломераций при одновременном снижении активности населения в крупных и малых провинциальных городах характерна в настоящее время для многих стран. Скоростное транспортное соотношение способствует выравниванию темпов экономического развития между регионами, которое оно связывает. Причём, поскольку речь идёт о регулярных поездках (от одного раза в неделю до ежедневных) эту роль не может выполнять авиационный транспорт, так как не обеспечивает необходимого комфорта. Поездка с использованием самолёта практически всегда вынуждает пассажира использовать другие виды транспорта для подъезда в аэропорт (и для выезда из него). Приезд в аэропорт осуществляется в значительной степени заблаговременно до вылета самолёта. А если пассажир имеет ещё и багаж, то прибавляется время, связанное с ожиданием выдачи багажа по прилёту. Кроме того, современные аэровокзалы агломераций – это сложные транспортно-пересадочные узлы, в которых пассажиру от подвозящего транспорта (автобуса, такси, пригородного поезда и т.п.) до самолёта требуется преодолеть несколько сотен метров. В ежедневном режиме такие поездки даже при коротких по расстоянию перелётах (до 200-400 км) не только занимали бы значительное время (свыше 4 ч в сутки), но и вызывали бы серьёзную транспортную усталость. А вот высокоскоростные поезда обеспечивают доставку пассажиров между непосредственно селитебными зонами городов. Расстояние подъезда на других видах транспорта к вокзалу по сравнению с расстоянием подъезда в аэропорт сокращается с 10-40 километров до 2-7 километров, а в ряде случаев станции ВСМ могут находиться и вовсе в пешей доступности к местам проживания и/или приложения труда. Обеспечение надёжными скоростными связями малых городов с агломерациями - бизнес-центрами повышает деловую активность первых. Ведь жители малых городов благодаря наличию скоростных связей могут отказаться от переезда на постоянное место жительства в бизнес – агломерацию, и совершать туда регулярные поездки. Заметим, что продолжительность таких поездок при скорости движения высокоскоростных поездов около 300 км/ч сопоставима с продолжительностью поездок жителей

*пригородов самой агломерации, пользующихся пригородно-городскими поездами железной дороги и/или метрополитена и составляет около 1-1,5 часа (от двери до двери). Таким образом, можно констатировать, что на современном этапе развития общества социальная задача пассажирского транспорта не сводится, в основном, к подводу трудовых ресурсов к местам массового приложения труда (получения образования) по кратчайшему расстоянию. При помощи развития скоростного пассажирского транспорта, и в первую очередь высокоскоростного железнодорожного, можно решать задачи экономического стимулирования целых районов, регионов, равномерного расселения граждан во избежание перенасыщения бизнес-агломераций жителями.*

7. Косой, В. В. **Высокоскоростные магистрали и авиация: синергетический эффект взаимодействия** / В. В. Косой, А. В. Корень // Транспорт Российской Федерации. - 2015. - № 2. - С. 11-14.

*Анализируется влияние высокоскоростного железнодорожного и воздушного сообщений на формирование пассажиропотоков. Международный опыт и модельные расчеты показывают, что, не смотря на конкуренцию этих видов транспорта на сегменте направлений между городами, соединёнными высокоскоростной магистралью (ВСМ), в части интермодального бизнеса ВСМ и авиация эффективно дополняют друг друга.*

8. Лакот, Ф. **Во Франции сформировалось отношение к ВСМ как новому типу транспорта, а также изменился подход к инвестициям в эту сферу** / Ф. Лакот ; беседовал О. Сергеев // Промышленный транспорт XXI век. - 2016. - № 1/2. - С. 58-60.

*Интервью с Ф. Лакот, техническим советником президента Alstom Transport S. A. о развитии высокоскоростного движения во Франции. Ф. Лакот делится также своими соображениями о необходимости строительства первой ВСМ в России, а также о перспективах развития сети высокоскоростного движения в нашей стране с учетом ее климатических и других особенностей.*

9. **О. Белозеров: перевозка грузов по ВСМ из Европы в Китай займет два дня против 60 по морю** // Железнодорожные перевозки. - 2017. - № 1. - С. 26. - Подробнее на ТАСС: <http://tass.ru/transport/3890840>.

*Перевозка грузов по высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва - Казань транзитом по России из Европы в Китай займет два дня против 60 дней по морю, заявил президент ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) Олег Белозеров, выступая на выездном заседании фракции "Единая Россия".*

*"Планируем дойти до Китая через Казахстан и возить через территорию Российской Федерации специальные высокодоходные грузы в Европу, поскольку сегодня 60 дней идет корабль. Это долго. Огибает практически Индию, доходит до Европы. При высокоскоростном движении мы сможем довести за два дня товар, и заработать себе, нашей стране дополнительные деньги", - сказал он.*

*Ранее сообщалось, что РЖД разрабатывают концепцию грузового высокоскоростного поезда, аналогичного пассажирскому, с конструктивными особенностями, позволяющими перевозить от 300 до 600 т груза со скоростью до 300 км/ч. Основной задачей на 2017 г. является запуск проекта и начало строительства ВСМ Москва - Казань.*

*Общая стоимость строительства ВСМ Москва - Казань превышает 1 трлн руб. Участок Москва - Казань в будущем может стать частью высокоскоростной магистрали Москва - Пекин, стоимость строительства которой оценивается в*

7 трлн руб., и проекта "Шелковый путь", который свяжет Китай с рынками Европы и Ближнего Востока. По словам президента РЖД Олега Белозерова, она может быть запущена в эксплуатацию до 2022-2023 гг.

Китай намерен предоставить 400 млрд руб. на проект ВСМ Москва - Казань в кредит на 20 лет, более 100 млрд руб. - в качестве взноса в уставный капитал специальной проектной компании.

Консорциум "Немецкая инициатива" (входят Siemens, Deutsche Bank, Deutsche Bahn и другие компании) предложил РЖД профинансировать строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва - Казань на 2,7 млрд евро и привлечь в проект до 800 млн евро.

Протяженность ВСМ Москва - Казань составит около 770 км, скорость движения поездов будет достигать 400 км/ч, на трассе будут организованы остановки через каждые 50-70 км. Время в пути от Москвы до Казани по ВСМ составит 3,5 часа против нынешних 14 часов.

10. **Олег Белозёров обсудил с зампредом Госкомитета КНР по развитию и реформе Ху Цзуньцзюем вопросы сотрудничества в железнодорожной сфере // РЖД-Партнер. Документы. - 2017. - № 8. - С. 10-11.**

*В Москве президент ОАО «РЖД» Олег Белозёров встретился с заместителем председателя Государственного комитета Китайской Народной Республики по развитию и реформе Ху Цзуньцзюем и обсудил вопросы сотрудничества России и Китая в железнодорожной сфере.*

11. **Пейтерс, М. Эффект ВСМ: открыть новые грани / М. Пейтерс, Е. Орловский, В. Бувевский // РЖД-Партнер. - 2016. - № 10. - С. 40-41.**

*Мировая практика свидетельствует о различных многогранных положительных эффектах, которые оказывает строительство ВСМ на экономики стран, инвестирующих в такие проекты. И Россия не является здесь исключением.*

*В Китае, где ежегодные инвестиции в железнодорожное сообщение превышают \$5 трлн, протяженность ВСМ уже составила 19 тыс. км. Более того, в ближайшие 5 лет планируется их увеличение до 30 тыс. км. В общей сложности за этот период в сфере высокоскоростных магистралей Китая будет реализовано 23 проекта, а совокупный объем инвестиций в железные дороги составит около \$24 трлн. Китайское правительство нашло в этих вложениях способ стимулирования экономики. Подобные проекты в Поднебесной, как правило, финансируются преимущественно государством, однако теперь планируется активно привлекать и частный капитал путем создания специализированного инвестиционного фонда. Кроме того, уже высказываются идеи о возможной приватизации китайских железных дорог. Финансирование сверху является неотъемлемой частью реализации таких проектов не только в Китае. Мировой опыт строительства ВСМ свидетельствует о том, что редкий проект в этой области становится коммерчески прибыльным без значимой поддержки государства. Команда PwC изучила большую часть реализованных и запланированных международных проектов высокоскоростных магистралей, которых в настоящее время насчитывается более 65. И лишь два наиболее прибыльных проекта ВСМ смогли окупить инвестиции: ВСМ JR Shinkansen (Токайдо, Япония) полностью окупилась на седьмой год, а LGV Sud-Est (Париж – Лион, Франция) – на двенадцатый год с нормой прибыли в 15%. Противоположным примером может служить ВСМ Франкфурт – Кельн, где высокая стоимость строительства и обслуживания (в том числе и из-за*

грузовых перевозок) привела к нерентабельности проекта.

Таким образом, строительство высокоскоростных магистралей является не только исторически неизбежным эволюционным шагом инновационного развития пассажирского транспорта с точки зрения технологии и конкурентоспособности по отношению к авиационному и автомобильному, но и локомотивом повышения продуктивности труда, мобильности и ликвидности трудовых ресурсов в общем и развития регионов, в которые придет ВСМ, в частности. Строительство ВСМ Москва – Казань может стать сильнейшим толчком к оживлению регионов, прилегающих к магистрали, а также всей экономики европейской части страны.

12. Польшманн, Р. **ВСМ: выбираем эксплуатационную модель** / Р. Польшманн // РЖД-Партнер. - 2016. - № 17. - С. 26-27.

На этапе подготовки проекта высокоскоростной магистрали, как правило, одним из первых обсуждается вопрос его технической осуществимости. При этом, помимо комплексных инженерно-технических и стоимостных аспектов, которым обычно уделяется пристальное внимание, не менее важно вовремя разработать концепцию эксплуатации. Полностью специализированная модель характеризуется полным разделением между ВСМ и обычными железнодорожными магистралями, каждая из которых обладает собственной инфраструктурой. Смешанная высокоскоростная модель - высокоскоростные поезда эксплуатируются либо на специально построенных новых линиях или на модернизированных сегментах обычных линий. Это снижает затраты на строительство, которое является одним из главных достоинств этой модели. Смешанная традиционная модель - некоторые обычные поезда эксплуатируются на ВСМ линиях. Основными преимуществами данной модели являются сохранение имеющегося подвижного состава и затрат на его обслуживание, а также гибкость для обеспечения промежуточного высокоскоростного движения на определенных маршрутах.

13. **Президент «РЖД»: Совместные инициативы в области высокоскоростных железнодорожных перевозок придадут новый импульс сотрудничеству Россия-Китай** [Электронный ресурс] : интервью / О. Белозёров // Сайт компании АО «Скоростные магистрали». – URL: <http://www.hsrail.ru/press-center/news/smi/858.html>.

В письменном интервью агентству Синьхуа О. Белозеров назвал Деловой совет БРИКС важной площадкой для продвижения совместных инициатив. В рамках совета действует восемь рабочих групп, "РЖД" координирует группы по развитию инфраструктуры.

"Холдинг "РЖД" участвует в подготовке технико-экономического обоснования проекта модернизации железной дороги Нагпур-Секундебарад в Индии протяженностью 575 км. Вместе с бразильскими коллегами рассматриваем возможность участия в программе развития железных дорог этой страны, обсуждаем перспективные проекты с коллегами из ЮАР", — сообщил О. Белозеров.

Еще одним приоритетным направлением, по словам О. Белозерова, являются крупные проекты интеграционного характера, среди которых соединение высокоскоростных железнодорожных систем Европы и Азии через Россию — проект ВСМ "Евразия". "Концепция проекта представляет собой принципиально новый подход к высокоскоростным магистралям, которые будут рассчитаны на

*перевозку не только пассажиров, но и грузов", — пояснил он.*

*О. Белозеров сообщил, что первым этапом ВСМ "Евразия" станет магистраль Москва — Казань в России. Ее проектирование в настоящее время завершает российско-китайский консорциум. Проект включен в перечень практических инициатив, которые нашли отражение в Годовом отчете Делового совета БРИКС.*

*Что касается ВСМ, по его словам, создана российско-китайская рабочая группа, которая рассматривает ключевые вопросы реализации проекта. "В настоящее время завершаются проектно-изыскательные работы, которые ведут российские институты с участием китайской инжиниринговой железнодорожной корпорации "Эр Юань", — рассказал он.*

*Оценивая перспективы строительства ВСМ Москва — Пекин, О. Белозеров отметил, что "РЖД" считает организацию высокоскоростного транспортного коридора на направлении Китай — Россия — Европа одним из самых перспективных направлений сотрудничества. "Грузопассажирская ВСМ "Евразия" станет крупнейшим в мире проектом в сфере железнодорожного транспорта — почти 9,5 тыс. километров от Пекина до Берлина, из них 2,4 тыс. по территории России — и его реализация под силу только наиболее технологически развитым экономикам", — уверен он. Согласно расчетам, ВСМ "Евразия" создаст значительные социально-экономические и агломерационные эффекты для всех государств-участников.*

14. **Принцип домино** // Пульт управления. - 2015. - № 4. - С. 10-17.

*Высокоскоростные магистрали - катализатор изменений на транспортной карте и в экономическом климате регионов. Транспортная система — лакмусовая бумажка экономической зрелости региона и одновременно индикатор потенциала его развития. На фоне глобализации рынков, без устойчивого показателя мобильности населения и определенного доступа к ресурсам и рынкам сбыта, экономический рост конкретной территории в современных условиях не возможен. Впрочем, без финансового обеспечения, задействования производственных мощностей региона качественного прорыва в транспортном сегменте так же не случится. Экономика, промышленность и транспорт сегодня настолько тесно увязаны друг с другом, что сколько-нибудь значимые изменения затрагивают сразу все сферы.*

15. Пятаев, М. В. **Региональные эффекты проектов высокоскоростных железнодорожных магистралей** / М. В. Пятаев // Мир транспорта. - 2016. - № 3. - С. 132-137.

*В статье анализируются внешние эффекты, индуцируемые строительством высокоскоростных железнодорожных магистралей. Показано, что крупномасштабные транспортные проекты необходимо оценивать с позиции экономико-общественной эффективности. Брать в расчёт только финансовую эффективность межрегиональных высокоскоростных линий - задача теоретически некорректная, а практически - дезориентирующая инвесторов и государство как главных участников проектируемых ВСМ. В большинстве стран, где имеются ВСМ, масштаб строительства определяется как национальный приоритет. В нашей стране подобные проекты подвергаются жёсткой критике со стороны ряда государственных деятелей и экспертов, по мнению которых, инвестиционные риски очень высоки. Скажем, по проекту «ВСМ-2» (Москва–Казань) они ставят под сомнение оценку прогнозируемого пассажиропотока. И на то существуют основания. Экономисты Китая провели*

оценку, в ходе которой выяснилось, что скорость движения с точки зрения коммерческой эффективности на ВСМ должна быть не менее 140 км/ч, в том числе и для грузовых составов. Учитывая опыт Германии и Италии, где постоянно приходится искать компромисс между скоростью движения для пассажирских и грузовых поездов, в Китае было принято решение о строительстве отдельной магистрали для них. Кроме того, текущие затраты на содержание смешанных линий на 40–70% выше, чем на содержание линий только с грузовым движением.

У ОАО «РЖД» тоже уже есть негативный опыт использования существующей инфраструктуры на маршруте Москва–Санкт-Петербург. И теперь руководство «Скоростных магистралей» решило идти по пути Испании и Японии при строительстве ВСМ-2, то есть ориентироваться на сугубо специализированный вариант, без какого-либо совмещения с традиционными схемами движения.

16. Разуваев, А. Д. **Повышение эффективности строительства ВСМ** / А. Д. Разуваев, Д. С. Зандарашвили, А. Э. Саркисов // Экономика железных дорог. - 2016. - № 3. - С. 86-94.

Согласно «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года» первым этапом развития высокоскоростного сообщения в России станет участок линии ВСМ-2 «Москва - Казань», которая впоследствии будет продлена до Екатеринбурга. При создании высокоскоростных и скоростных железнодорожных магистралей обязательным является масштабное участие государства в финансировании проекта. Мировой опыт сооружения высокоскоростных магистралей подразумевает финансирование на принципах государственно-частного партнерства (ГЧП). Высокоскоростные железнодорожные магистрали окупаются не напрямую от продажи билетов, а косвенно благодаря социально-экономическому эффекту от стимулирования роста экономики через развитие инфраструктуры. В дополнение к этому необходим дальнейший анализ окупаемости предварительно выбранного проектного решения в зависимости от типа движения - пассажирского или смешанного (с привлечением ускоренных контейнерных поездов). Грамотный подход к технико-экономической оценке наиболее затратной инфраструктурной части проекта (строительство верхнего и нижнего строения пути), позволит более достоверно обосновывать капитальные затраты и наиболее эффективные схемы долевого участия инвесторов в рамках реализации ГЧП.

17. Савчук, В. Б. **О моделях финансирования и реализации проектов ВСМ** / В. Б. Савчук // Экономика железных дорог. - 2015. - № 7. - С. 54-55.

Проект строительства и запуска ВСМ Москва - Казань вступил в активную фазу. Организационно-правовая модель реализации проекта предусматривает применение механизмов государственно-частного партнерства. Принять участие в проекте заинтересованы компании самого широкого профиля: от проектировщиков до поставщиков строительных материалов и комплектующих. При этом для Российской Федерации важно сохранить баланс между привлечением иностранного финансирования и распределением заказов среди зарубежных и отечественных поставщиков. Один из важнейших вопросов на переговорах между инвесторами и федеральным центром - это вопрос распределения рисков и учета этих рисков в финансовой схеме ВСМ: риски точности прогнозирования пассажиропотоков и платежеспособности, риски проектирования и строительства (например, геодезия), социальные риски (протестные движения), эксплуатационные риски. В статье дается экспертное

*мнение заместителя генерального директора Института проблем естественных монополий о моделях финансирования и реализации проектов ВСМ.*

18. **Симонова, Т. Драйвер социально социально-экономического развития** [Электронный ресурс] / Т. Симонова // О главном. Российские железные дороги : информационный бюллетень. – 2015. - № 5 (34). – С. 2-3. – Выпуск посвящен высокоскоростному движению.

*Появление разветвленной инфраструктуры высокоскоростного сообщения не только меняет традиционные представления о пространстве, но и консолидирует нацию, что в конечном итоге является залогом успеха страны в будущем. При строительстве ВСМ решаются такие задачи, как рост мобильности населения, ускоренное экономическое развитие и увеличение общественного благосостояния. В России с учетом ее потенциала и географической специфики развитие высокоскоростных магистралей особенно актуально.*

19. **Улицкий, В. М. Успешное строительство высокоскоростных магистралей: геотехническая составляющая** / В. М. Улицкий, А. Г. Шашкин // Транспорт РФ. - 2016. - № 2/3. - С. 36-39.

*Современные расчетные методы позволяют достоверно оценивать эффективность проектных решений, находить варианты, обеспечивающие минимальные, близкие к нулю осадки. Численное моделирование линейного сооружения совместно с грунтами способно дать достоверный ответ о величине осадок на любых, в частности на структурно-неустойчивых и многолетнемерзлых, грунтах, в климатических и гидрогеологических условиях любого региона мира. Несомненно, необходимо использовать современные, отработанные и проверенные тестовыми примерами расчетные программы и накопленный мировой практикой опыт. В статье рассмотрены проблемы строительства высокоскоростных магистралей, связанные со сложными инженерно-геологическими условиями нашей страны. Сделаны предложения по дополнению редакции свода правил «Земляное полотно высокоскоростных железнодорожных линий. Правила проектирования и строительства». Представлен мировой опыт использования эстакад при строительстве транспортных линейных объектов.*

20. **Филатова, Т. А. Проблемы создания скоростных и высокоскоростных магистралей на современном этапе** / Т. А. Филатова, Е. В. Покацкая, С. Н. Халаева // Вестник транспорта Поволжья. - 2017. - № 1. - С. 64-69.

*Транспортная Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года и Программа развития скоростного и высокоскоростного движения на сети железных дорог ОАО «РЖД» на перспективу до 2020 года, а также Прогноз социально-экономического развития страны определили развитие скоростного и высокоскоростного сообщения. На современном этапе высокие скорости движения являются основой инновационного развития железнодорожного транспорта и сильнейшего инструмента для решения острых государственных социально-экономических задач. В проработке важных вопросов создания интегрированной транспортной сети с использованием скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения принимают участие государственные ведомства, регионы и представители бизнес-структур.*

*Однако в сложившейся экономико-политической ситуации эффективность*

*инвестиционной модели проекта высокоскоростной магистрали Москва - Казань вызывает сомнения специалистов, в частности, экономистов института экономики транспорта и транспортной политики НИУ «Высшая школа экономики». И по последним данным, «реализация проекта строительства первой в России высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва - Нижний Новгород - Казань откладывается. Правительство намерено перепроверить реалистичность заложенных в проект характеристик, от перспективного объема пассажиропотока до стоимости и источников финансирования.*

\*\*\*

21. Briginshaw, D. **High-speed operators need high-speed reactions** / D. Briginshaw // International Railway Journal. - 2015. - № 4. - P. 4. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростной железнодорожный транспорт - быстрее реагировать на вызовы конкурентов.**

*Высокоскоростной железнодорожный транспорт - быстрее реагировать на вызовы конкурентов необходимо, как отмечено в передовой статье, для повышения конкурентоспособности железных дорог в сравнении с воздушным и автотранспортом. В этой связи анализируется ситуация с высокоскоростными пассажирскими перевозками на железных дорогах Франции (SNCF) и Германии (DB). Определяются пути решения проблем с сокращением объёмов высокоскоростных железнодорожных перевозок, в частности, за счёт внимательного изучения опыта конкурентов и разработки собственных инициатив. Приведены необходимые цифровые данные.*

22. Kingsley, Nick. **A sober outlook in Tokyo** / N. Kingsley // Railway Gazette International. - 2015. - № 8. - P. 3. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **К вопросу о сохранении конкурентоспособности высокоскоростного железнодорожного транспорта.**

*Передовая статья посвящена проводившемуся в июле 2015 года в Токио (Япония) Всемирному конгрессу высокоскоростного железнодорожного транспорта, на котором были подведены итоги за последние 50 лет и обсуждены перспективы развития в мире высокоскоростного железнодорожного транспорта. Освещены, в частности, вопросы конкурентоспособности высокоскоростных железных дорог, для сохранения которой, как отмечено, важно удешевлять стоимость инфраструктуры, которая за последние 20 лет в расчёте на 1 км пути выросла вдвое. Необходимо также решать проблемы с улучшением экологичности (шумовое загрязнение). Отмечено, что по данным МСЖД в мире эксплуатируется 29800 км железнодорожных линий со скоростями 250 км/ч и более, причём из них свыше 20000 км железнодорожных линий для высокоскоростных пассажирских перевозок построены в Китае.*

23. Pelzer, Ludwig. **Cutting times and enhancing integration** / L. Pelzer, A. Schwilling // Railway Gazette International. - 2016. - № 7. - P. 74. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростной железнодорожный транспорт как ключевой фактор повышения конкурентоспособности железных дорог.**

*В связи с быстрым и успешным развитием высокоскоростного железнодорожного транспорта в мире, отмечены его преимущества перед автомобильным и воздушным транспортом, в том числе с точки зрения экологичности и энергетической эффективности. Однако в условиях*



значительных затрат на высокоскоростной транспорт (более 300 млн. евро на 1 км железнодорожных линий; стоимость 1 поезда на 300-400 мест от 20 до 30 млн. евро) требуется определение приоритетных направлений для инвестирования. Представлены результаты проведенного консультативной компанией Roland Berger по данному вопросу изучения мнения экспертов, выделивших 3 приоритетных направления для инвестирования, нацеленные на сокращение времени перевозок в сообщениях между основными городами и, тем самым, на повышение конкурентоспособности высокоскоростного в сравнении с воздушным и/или автомобильным транспортом; на улучшение интеграции высокоскоростного железнодорожного транспорта с обычной, особенно, городской железнодорожной сетью для оптимизации перевозок «от двери до двери»; на повышение пропускной способности загруженных сообщений и разделении скорых и обычных поездов.

24. Sauter-Servaes, Thomas. **Mythos Billigflieger – systematischer Vergleich zeigt Preisvorteil der Bahn** / Th. Sauter-Servaes, Th. Krautscheid // Eisenbahntechnische Rundschau. - 2016. - № 9. - S. 144-147. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Мифы о дешёвых авиакомпаниях (лоукостерах) – систематическое сравнение показывает ценовое преимущество железных дорог.**

Представлены результаты нового исследования, проведённого по заказу МСЖД компаниями Quotas и ZHAW School of Engineering. В период с июня по декабрь 2014 г. (за 6 месяцев) были проанализированы данные по стоимости поездки на 30 маршрутах между европейскими городами, по 4-м промежуткам времени от даты бронирования билета до даты путешествия (1 день, 1 неделя, 4 недели, 3 месяца) и 3-м видам путешествия (однодневная деловая поездка на одного человека с ручной кладью; путешествие на выходные – семья из двух человек с 1 багажом; поездка в отпуск – семья из 4-х человек с 2 детьми 8 и 10 лет с 4 багажными местами). Представлены результаты проведённого исследования, показавшие преимущества ценовой политики железных дорог в пассажирском сообщении, а также структурное нарушение правил конкурентной борьбы в использовании дезориентирующей потребителя информации на многочисленных порталах сравнения полета. Отсутствие интермодального сравнения цен на интернет-порталах по покупке билетов приводит к тому, что клиент не рассматривает другие варианты. В исследовании проводится анализ влияния рекламы на выбор клиентом того или иного вида транспорта. Отмечена агрессивная ценовая и рекламная политика в воздушном сообщении. На примере Германии рассматривается интермодальная ценовая конкуренция между поездами и самолётами, а также потенциал высокоскоростных железнодорожных пассажирских перевозок.

### *Развитие высокоскоростного сообщения в России*

25. Александр Мишарин: **«Востребованность скорости в нашей стране настолько велика, что ее невозможно представить»** // Железнодорожник. - 2017. - № 2. - С. 20-21.

Генеральный директор ОАО «Скоростные магистрали», первый вице-президент ОАО «Российские железные дороги» Александр Мишарин выступил на традиционном деловом завтраке министра транспорта Российской Федерации

в рамках юбилейного, X международного форума «Транспорт России» с оценкой экономического эффекта скоростного и высокоскоростного железнодорожного движения. Он подчеркнул, что РЖД заканчивает проектную документацию Проекта, получает ведомственную экспертизу на первый участок до Нижнего Новгорода. Железная дорога, которая позволяет двигаться со скоростью в 3-4 раза быстрее, требует других конструкторских решений, поэтому проведена большая работа по сертификации основных технических решений. Разработчики столкнулись с двумя вопросами. Первый — технический. Предельная цена может быть установлена либо по аналогам, либо по нормативам. Для новых видов транспорта такого нет. Второй вопрос: если мы хотим создать новые виды транспорта, которые дадут колоссальный бюджетный мультипликативный эффект, мы должны признать механизмы доходов будущих периодов, которые будут закладываться в проекты ГЧП. Не признание этих механизмов — одна из причин, по которым у нас не идут проекты ГЧП.

26. **Александр Мишарин: год высоких скоростей** // РЖД-Партнер. - 2016. - № 4. - С. 24.

*Прошлый год стал прорывным в сфере высокоскоростного движения в России, развитие которого курирует первый вице-президент ОАО «РЖД» и генеральный директор ОАО «Скоростные магистрали» Александр Мишарин. Главным событием 2015 года стало начало проектирования железнодорожной магистрали Москва - Казань с перспективой ее продления до Пекина. Протяженность линии Москва - Казань составит 770 км, проект предусматривает 15 остановок. Время в пути - не более 3,5 часов при максимальной скорости до 400 км /ч. Магистраль планируется ввести в эксплуатацию в 2018-2020 гг. Общая стоимость проекта - около 1 трлн руб. Масштабное строительство - это полигон для применения новых технологий и технических решений, материалов и конструкций, что, в свою очередь, требует изменения нормативно-правовой базы.*

27. **Воеводин, А. Когда свое хорошо, а чужое - не хуже** / А. Воеводин // РЖД-Партнер. - 2017. - № 18. - С. 62-63.

*При создании ВСМ Москва – Казань приоритет отдается отечественным разработкам, ведущимся в рамках проектов импортозамещения. Однако в ряде случаев оказываются востребованы и зарубежные технологии. Сейчас уточняется, каким должен быть баланс: что в России способны выпускать сами, а что целесообразно позаимствовать у других стран.*

28. **Высокоскоростная магистраль Поволжье-Юг в опорном каркасе ВСМ России** / Д. В. Железнов и др. // Вестник транспорта Поволжья. - 2016. - № 6. - С. 53-58.

*Ежегодно количество пассажиров, следующих различными видами транспорта с Поволжья на юг, неуклонно растет. Этому способствуют несколько причин: относительно высокий доход населения, проживающего в регионе, которые могут позволить себе отдых на черноморском побережье, существенное улучшение сервиса гостинично-туристических услуг, удобная логистика пассажирского железнодорожного и автомобильного транспорта, невысокая цена услуг, интенсивное строительство Керченского моста. Все это в перспективе позволит увеличить количество отдыхающих с Поволжья до 10-12 млн чел. в год. Перспективным транспортом, позволяющим удобно и комфортно добраться с Поволжья на юг, является высокоскоростной пассажирский*

транспорт, поэтому исследования в области обоснования строительства ВСМ, являющегося конкурентом остальным видам транспорта, являются актуальными. В работе исследована конкурентоспособность высокоскоростных пассажирских сообщений в направлении «Поволжье-Юг» посредством анализа пассажиропотоков с Поволжского региона на Юг по видам транспорта, социально-экономической ситуации субъектов Поволжского региона, транзитного пассажиропотока и выбора трассы с обоснованием необходимости и привязки транспортно-пересадочных узлов. Сравнение с зарубежным опытом строительства высокоскоростных пассажирских магистралей показывает, что предложенный проект полностью соответствует международным нормам по численности прогнозируемого пассажиропотока, по выбору трассы с равнинным рельефом местности, по логистике организации пассажиров на транспортно-пересадочные узлы.

29. Григорьев, В. А. **Оценка окупаемости проектов организации скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в России** / В. А. Григорьев // Транспортное дело России. - 2017. - № 3. - С. 115-118.

*В статье обоснована целесообразность применения индекса окупаемости проектов строительства железнодорожных линий пассажирского сообщения. С помощью данного индекса определен потенциал окупаемости проектов скоростного и высокоскоростного сообщения, предусмотренных "Программой организации скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации". Выполнено сравнение этих и других предложенных проектов по потенциалу их окупаемости. Сделан вывод о сравнительно высоком потенциале окупаемости перспективных линий в составе Сибирского полигона скоростного и высокоскоростного сообщения.*

30. Деревянко, А. **Импортозамещение: утраченные позиции в сегменте ВСМ** / А. Деревянко, А. Рябкова // РЖД-Партнер. - 2017. - № 1/2. - С. 28-29.

*Скорость является одним из важнейших показателей качества пассажирского железнодорожного транспорта. При развитии ВСМ открываются широкие возможности по импортозамещению подвижного состава. Какие варианты возможны на современном этапе? В статье анализируется практика эксплуатации зарубежного и российского пассажирского железнодорожного подвижного состава. Создание ВСМ станет импульсом для модернизации и расширения базы отечественных поставщиков, в том числе из сферы малого и среднего бизнеса. Реализация проекта предусматривает глубокую (на уровне не менее 80%) локализацию производства. Это касается в том числе и выпуска подвижного состава. В регионе прохождения магистрали предполагается создать свыше 370 тыс. рабочих мест в более чем 20 отраслях экономики страны.*

31. Ермоленко, М. **ВСМ: вопрос «быть или не быть» решен** / М. Ермоленко // РЖД-Партнер. - 2015. - № 19. - С. 30-31.

*Вопрос, быть или не быть сети высокоскоростных железных дорог в России, на сегодня, по сути, решен. Даже скептики вынуждены признать, что будущее страны немыслимо без увеличения мобильности населения. Теперь разговор идет о том, как воплотить в жизнь имеющиеся планы. Хватит ли сил реализовать их так, чтобы не подорвать экономику государства? К тому же необходимо четко понимать, какие ресурсы (технологические, финансовые, интеллектуальные) у нас уже есть, а какие еще только предстоит сгенерировать. Проект ВСМ в России вступил в фазу практической реализации.*

*Принято принципиальное решение, формируется команда проектировщиков, дорабатываются организационные и финансовые модели. Сегодня это государственно-частное партнерство. Правительство акцептовало инвестдекларацию проекта, предусматривающую его реализацию на основе концессии. Технические решения – одна из важнейших составляющих проекта. Предстоит освоить массу новаций, например укладку безбалластного пути, которая сегодня практически не применяется. Новые требования будут предъявлены к транспортным пересечениям, контактной сети, пригодной для скоростей до 400 км/ч. Важный вопрос связан с выбором подвижного состава. Россия может получить значимый экономический и социальный эффект от строительства ВСМ. Необходимая законодательная база для нового проекта во многом уже сформирована, и главное – есть положительные примеры скоростных автодорог, опыт которых можно использовать при проектировании ВСМ.*

32. Копыленко, В. А. **Технические предпосылки снижения стоимости строительства ВСМ** / В. А. Копылов // Транспорт Российской Федерации. - 2017. - № 4. - С. 51-55.

*В МГУПС была проведена экспертная оценка материалов Проекта строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали ВСМ 2 «Москва - Казань - Екатеринбург» на участие Москва - Владимир, разработанных ОАО «Мосгипротранс», ОАО «Нижегородметропроект», ООО «Китайская инженерная корпорация «ЭР ЮАНЬ». Сегодня задача непрерывного «описания» геометрических параметров рельсовой колеи практически решена: современной измерительной техникой можно оборудовать путеизмерительный вагон. Однако возможность решения поставленной задачи связана не только с техническими ограничениями. До сих пор не разработано строгого научного обоснования проблемы, на основе которого были бы установлены численные критерии и условия (ограничения) возможности или недопустимости совмещения вертикальной и переходной кривых. Высказанные соображения определяют целесообразность рассмотрения вопроса о возможности уменьшения объемов строительных работ и стоимости строительства ВСМ 2 в результате более тщательной проектировки продольного профиля дороги при неизменном (намеченном) плане ее трассы. В результате исследования установлены сферы экономической целесообразности применения насыпей и эстакад. Выполненное автором статьи проектирование продольного профиля ВСМ 2 на участке 33-й км - 38-й км подтвердило предположение о возможности существенно уменьшить стоимость строительства магистрали благодаря применению сложного очертания продольного профиля пути на ряде участков размещения эстакад.*

33. Космин, В. В. **Высокоскоростных железных дорог в России станет больше** / В. В. Космин // Транспортное строительство. - 2016. - № 3. - С. 14.

*Распоряжением Правительства РФ от 3 февраля 2016 г. внесены дополнения в Схему территориального планирования Российской Федерации, предусматривающие: – строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали протяженностью 766 км Казань – Екатеринбург с возведением и реконструкцией ряда вокзалов, станций, отдельных пунктов с путевым развитием, а также со строительством рокадных железнодорожных линий со скоростным движением, в том числе реконструкция вокзалов Казань-2, Екатеринбург-Пассажирский, строительство станций Кудекса ВСМ, Чернушка ВСМ, Первоуральск ВСМ, Набережные Челны ВСМ, Янаул ВСМ, Красноуфимск*

*ВСМ, реконструкция станций Шарташ, ВосстаниеПассажирская, обгонных пунктов Ямбулат ВСМ, Эшче ВСМ, Русский Сарсаз ВСМ, ИЖ ВСМ, Щучье Озеро ВСМ, Ачит ВСМ, Бисерть ВСМ, ряда диспетчерских пунктов с пунктами обогрева и путевых постов.*

34. Кравченко, М. В. **О перспективах высокоскоростного железнодорожного сообщения в России** / М. В. Кравченко // Вестник транспорта. - 2015. - № 2. - С. 31-35.

*В стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года определена важная роль высокоскоростного железнодорожного движения. Скоростное и высокоскоростное железнодорожное движение придает дополнительный импульс научно-техническому прогрессу и совершенствованию технологий практически во всех смежных отраслях - от машиностроения до интеллектуальных вычислительных систем, обеспечивая дальнейшее стимулирование научно-технического интеллектуального потенциала страны за счет размещения на отечественных предприятиях заказов на создание новых образцов техники мирового уровня. Проекты организации скоростного движения должны восприниматься не как коммерческие предприятия, а как проекты макроэкономического уровня, где государство и бизнес выступают партнерами. Организация скоростного движения в каждом государстве должна учитывать национальные интересы.*

35. Мишарин, А. С. **В мировом тренде** [Электронный ресурс] / А. Мишарин // О главном. Российские железные дороги : информационный бюллетень. – 2015. - № 5 (34). – С. 1. – Выпуск посвящен высокоскоростному движению.

*В текущем году ОАО «РЖД» приступило к практической реализации пилотного проекта строительства ВСМ Москва – Казань со среднесрочной перспективой продления до Екатеринбурга и более отдаленной – до Пекина. Появление высокоскоростных железных дорог даст российским регионам новые возможности для развития. ОАО «РЖД» при этом может рассчитывать не только на увеличение пассажиропотока, но и на рост глобальной конкурентоспособности на рынке транспортных услуг.*

36. Мишарин, А. С. **Антикризисная стратегия в векторе развития** / А. С. Мишарин // Пульс управления. - 2016. - № 1. - С. 14-19.

*На совместном заседании правления ОАО «РЖД» и Общественного совета по вопросам скоростного и высокоскоростного движения в России была рассмотрена и одобрена Программа организации скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в стране. В программу были заложены наиболее актуальные принципы развития высокоскоростной инфраструктуры и подвижного состава, позволяющие достичь её главной цели – ускорения темпов экономического роста России и повышения качества жизни её населения за счёт создания сети скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения, обеспечивающего оптимальное для пассажиров соотношение скорости, комфорта и стоимости проезда. Эта цель будет достигнута за счёт последовательной реализации ряда взаимосвязанных между собой шагов, призванных реализовать мероприятия актуализированной программы на основе формирования и запуска в практическую плоскость механизмов её финансирования. Для реализации проекта потребуется внесение ряда изменений в законодательство, в том числе в части установления особенности получения разрешения на строительство, подготовки территории,*

выполнения подготовительных работ, изъятия земель, а также в части создания условий для развития высокоскоростных железнодорожных перевозок.

37. Мишарин, А. С. **ВСМ - новый импульс развития** / А. С. Мишарин // Пульт управления. - 2015. - № 4. - С. 6-9.

*Анализируется влияние высокоскоростного железнодорожного и воздушного сообщений на формирование пассажиропотоков. Международный опыт и модельные расчеты показывают, что, не смотря на конкуренцию этих видов транспорта на сегменте направлений между городами, соединенными высокоскоростной магистралью (ВСМ), в части организации интермодального бизнеса ВСМ и авиация эффективно дополняют друг друга.*

38. Мишарин, А. С. **Высокоскоростное движение в России: Москва - Казань** : интервью / А. С. Мишарин // Техника железных дорог. - 2016. - № 2. - С. 5-8.

*Строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали между Москвой и Казанью - один из долгожданных транспортных проектов. Эксперты уже окрестили его «межрегиональным метро».*

*В 2015 году «Российскими железными дорогами» были разработаны Технические требования «Высокоскоростной железнодорожный подвижной состав для ВСМ». В них изложены основные требования к показателям и параметрам высокоскоростного поезда, описаны режимы его работы, приведены характеристики проектируемой и существующей инфраструктуры и внешние предполагаемые условия эксплуатации. В соответствии с действующими стандартами подвижной состав должен пройти процедуру приемочных испытаний на соответствие требованиям заказчика – данным техническим требованиям, в которых и приведены такие показатели, как климатические факторы, максимальные скорости движения, прочностные показатели и пр. В ходе разработки проектной документации закладываются такие решения, которые позволят исключить вредное воздействие от ВСМ или минимизировать его до установленных допустимых нормативов.*

39. Мишарин, А. С. **Высокоскоростной железнодорожный транспорт как ключевой фактор развития транспортной системы России** / А. С. Мишарин // Транспорт Российской Федерации. - 2015. - № 2. - С. 7-10.

*Высокоскоростные магистрали (ВСМ) одна из самых обсуждаемых инфраструктурных инноваций в нашей стране. За последние два года от споров о необходимости реализации проекта мы перешли к детальному обсуждению практических аспектов строительства и эксплуатации инфраструктуры и подвижного состава ВСМ.*

40. Мишарин, А. С. **Организация скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения и ключевые вопросы зарубежного бизнеса компании** / А. С. Мишарин // Железнодорожный транспорт. - 2017. - № 2. - С. 10-15.

*Итоги реализации Программы организации скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в России (Программа СМ/ ВСМ) в 2016 г. подтверждают соответствие заложенных в ней подходов реальным запросам рынка, свидетельствуют о значительном спросе пассажиров на скоростные перевозки. Задачами международного блока на 2017 г. являются: увеличение портфеля зарубежных инфраструктурных проектов; расширение сотрудничества с зарубежными партнерами в целях увеличения объемов перевозок в международном сообщении, и в первую очередь транзита;*

*дальнейшее продвижение инициатив и защита интересов холдинга «РЖД» в международных организациях.*

41. Мишарин, А. С. **Перспективы развития сети** / А. С. Мишарин // Железнодорожный транспорт. - 2016. - № 2. - С. 14-17.

*Освещены вопросы развития высокоскоростного движения в России: практическая реализация пилотного проекта ВСМ Москва - Нижний Новгород - Казань, внедрение нового скоростного инновационного подвижного состава. Приведены данные увеличения маршрутной скорости скоростных поездов в графике 2015/2016 гг. Изложены задачи на 2016 г. Рассмотрены вопросы изменения классификации и специализации железнодорожных линий как один из важных инструментов повышения эффективности деятельности ОАО «РЖД» в условиях ограниченности финансовых ресурсов.*

42. Мишарин, А. С. **Проект века** / А. С. Мишарин // РСП Эксперт. - 2015. - № 6. - С. 32-33.

*В России запущен крупнейший инфраструктурный проект века - создание сети высокоскоростного и скоростного железнодорожного движения. Российско-китайский консорциум начал проектирование высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) «Москва - Казань», а в ходе визита в Россию председателя КНР Си Цзиньпина был подписан меморандум, в соответствии с которым китайская сторона планирует вложить в проект до 104 млрд рублей и еще 300 млрд рублей предоставить через механизмы заемного финансирования. Сеть высокоскоростных поездов в ближайшие 10 лет должна охватить почти всю центральную часть страны - это почти 100 млн человек (в том числе и большинство экономически активного населения). У России есть уникальный шанс ворваться в клуб стран с самой технологичной транспортной системой в течение ближайших лет.*

43. Мишарин, А.С. **Высокоскоростные магистрали - артерии российского гигаполиса** / А. С. Мишарин // Транспорт РФ. - 2016. - № 2/3. - С. 7-10.

*В статье представлен развернутый анализ влияния высокоскоростных магистралей на комплексное развитие транспортной инфраструктуры и экономику регионов России, находящихся в зоне притяжения ВСМ. Обозначены цели создания «Евразийского высокоскоростного метро для пассажирских и грузовых перевозок».*

44. Муравьева, А. А. **Особенности железнодорожной сети России и значение скоростных перевозок** / А. А. Муравьева // Вестник транспорта. - 2015. - № 9. - С. 19-20.

*Железнодорожный транспорт РФ представляет крупнейшую транспортную систему мира с высокой степенью интенсивности перевозочного процесса, играет важную роль в функционировании и развитии товарного рынка страны, в удовлетворении потребности населения в передвижении. Реализация проектов скоростного движения окажет огромное социально-экономическое влияние, потребует введения новых конструктивных инженерных решений и подходов в области касающейся безопасности железнодорожного движения. Уровень, сервис и качество обслуживания во время следования поезда в разы увеличатся и встанут на одну линию с Европейским. Реализация проектов скоростного движения, вовлечет в производственную и интеллектуально-научную сферы значительные людские ресурсы, что позволит получить социальные и экономические эффекты как непосредственно на самом железнодорожном*

*транспорте, так и в других отраслях экономики.*

45. Перепелица, О. **Как совместить китайскую мудрость и российскую скорость?** / О. Перепелица // РЖД-Партнер. - 2015. - № 21. - С. 38-39 : ил.

*КНР является признанным лидером в реализации проектов высокоскоростного движения. Опыт Поднебесной может пригодиться в развитии инфраструктуры ВСМ на территории нашей страны, и такая совместная работа китайских и российских специалистов уже началась. Один из основных - вопрос финансирования. По оценочным данным, стоимость проекта может превышать 2 трлн руб. В реалиях высокой волатильности рубля эта сумма кажется астрономической. И это несет риски для обеих сторон. Для бюджета нашей страны подобная сумма является довольно большой с учетом сокращения выделяемых средств на инфраструктурные проекты вследствие кризиса.*

46. Петрушенко, Г. В. **Высокоскоростное движение - шаг в будущее России** / Г. В. Петрушенко // Экономика железных дорог. - 2015. - № 10. - С. 28-34.

*Создание высокоскоростного железнодорожного движения относится к числу немногих проектов национального масштаба, результаты которых предопределяют историческое развитие государства. Строительство разветвленной инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта меняет традиционные представления о пространстве, консолидирует нацию и в конечном итоге является залогом успеха страны в будущем. В статье дан краткий обзор мирового опыта строительства и эксплуатации высокоскоростных магистралей в странах Европы и Азии. Рассмотрены вопросы создания сети высокоскоростного движения в России. Обсуждены технические и финансовые возможности реализации проекта высокоскоростной линии Москва – Казань. Отмечен агломерационный эффект данного проекта*

47. Пехтерев, Ф. С. **В русле приоритетных задач и наиболее значимых проектов** / Ф. С. Пехтерев // Железнодорожный транспорт. - 2017. - № 8. - С. 26-33.

*Статья знакомит с основными направлениями и результатами научно-исследовательской деятельности АО «Институт экономики и развития транспорта» (АО «ИЭРТ»), который является неотъемлемой составной частью научного отраслевого комплекса ОАО «РЖД». Рассказано о разрабатываемых в институте мерах повышения эффективности исследований и компетенций по вопросам стратегического развития железнодорожного транспорта, строительстве высокоскоростных магистралей, внедрении экономических инноваций, создании и продвижении научных продуктов на российском и международном рынках.*

48. Пехтерев, Ф. С. **Основные научные направления в рамках разработки Генеральной схемы развития сети железных дорог ОАО «РЖД»** / Ф. С. Пехтерев // Бюллетень Объединенного ученого совета ОАО «РЖД». - 2015. - № 4. - С. 13-22.

*В статье представлены мероприятия, реализация которых предусматривается в рамках Генеральной схемы развития сети железных дорог ОАО «РЖД». Раскрыты ключевые направления научной поддержки стратегического планирования развития холдинга «РЖД». Приведены основные результаты проведенного исследования «Обоснование долгосрочных перспектив и разработка сценарного прогноза объемов перевозок грузов железнодорожным*



транспортом на период до 2030 года с использованием межотраслевых балансов»: одним из них является прогноз интенсивности работы железнодорожных участков сети ОАО «РЖД» в части густоты грузовых перевозок. Отмечено, что в целях сокращения расходов по основным видам деятельности проводится работа по разработке нормативной базы для отнесения железнодорожных линий к классам в соответствии с интенсивностью движения поездов. Принципиально новым направлением инновационного развития, предусмотренным в Генеральной схеме, является создание выделенной инфраструктуры скоростных линий и высокоскоростных железнодорожных магистралей. Одно из основных направлений поддержки стратегического планирования на железнодорожном транспорте - это разработка модели железнодорожных перевозок, которая позволит определить рациональные варианты освоения планируемых объемов перевозок, их себестоимость, эффективные решения по развитию инфраструктурного комплекса с учетом совершенствования технологии перевозок, потребность в ресурсах и инвестировании реконструктивных мероприятий.

49. **Потапов, И. П. Перспективы развития высокоскоростного железнодорожного транспорта** / И. П. Потапов, И. В. Музыкин // Промышленный транспорт XXI век. - 2016. - № 6. - С. 84-86.

*О программе организации скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации. В статье представлено исследование состояния и перспектив развития железнодорожного транспорта в России. Последнее время железнодорожный транспорт функционировал в условиях роста спроса на услуги при повышении конкурентного давления других видов транспорта наряду с низкими темпами развития инфраструктурных мощностей и обновления основных фондов. Приведены зависимости пассажиро и грузооборота по видам транспорта за последние десять лет. Рассмотрен вопрос получения дополнительной прибыли путем предоставления грузовладельцу ряда сервисных оплачиваемых услуг. Оптимальное сочетание стоимости и качества данных услуг для каждого транспортного предприятия способствует повышению его конкурентного статуса. Решение этих проблем актуально и важно для предприятий железнодорожного транспорта.*

50. **Рогавичене, Л. И. Перспективы развития высокоскоростных железных дорог в России** / Л. И. Рогавичене, К. Б. Квитко // Бюллетень транспортной информации. – 2017. - № 9. – С. 8-12.

*В статье рассматривается проблема развития высокоскоростных железных дорог с точки зрения равномерного развития городов России, повышения транспортной доступности регионов страны, повышения качества транспортных услуг по перевозке пассажиров. В статье представлен сравнительный анализ скоростных железнодорожных поездов пригородного и междугородного сообщения.*

51. **Родченко, В. А. Экономическая оценка развития высокоскоростного железнодорожного сообщения в России** / В. А. Родченко, Д. С. Зандарашвили // Экономика железных дорог. - 2015. - № 3. - С. 27-36.

*Железнодорожный транспорт в Российской Федерации во взаимодействии с организациями других видов транспорта призван своевременно и качественно обеспечивать потребности физических лиц, юридических лиц и государства в перевозках железнодорожным транспортом, способствовать созданию условий для развития экономики и обеспечения единства экономического пространства*

на территории Российской Федерации. Наиболее актуальной задачей является подготовка к реализации масштабного проекта строительства и развития высокоскоростных магистралей в России. После многолетнего обсуждения на новую фазу переходит вопрос реализации проекта строительства первой в стране выделенной специализированной высокоскоростной магистрали. В истории железных дорог России она должна открыть новую страницу, создав возможность для беспрецедентного технологического и экономического рывка, возрождения научно-технического потенциала страны. Высокоскоростные магистрали представляют одну из наиболее существенных технологических инноваций в секторе пассажирского наземного транспорта второй половины XX века.

52. Симонова, Т. **Проект набирает скорость** [Электронный ресурс] / Т. Симонова // О главном. Российские железные дороги : информационный бюллетень. – 2015. - № 5 (34). – С. 4-5. – Выпуск посвящен высокоскоростному движению.

*История скоростного движения в России началась в 2009 году - на направлении Москва – Санкт-Петербург стали курсировать поезда «Сапсан» со скоростью до 200 км/ч. Через год появились «АлLEGRO», которые связали Северную столицу с Хельсинки. Сегодня загрузка скоростных поездов на сети РЖД составляет более 90%. Теперь транспортной системе страны предстоит сделать новый шаг и перейти к строительству и эксплуатации высокоскоростных железных дорог, скорость движения поездов по которым может достигать 400 км/ч.*

53. Солнцев, А. **Инновации ускоряют поезда** / А. Солнцев // РЖД-Партнер. - 2015. - № 13/14. - С. 34-36.

*Строительный комплекс ОАО «РЖД» готовится к выполнению сложных и стратегически важных проектов по организации высокоскоростного и тяжеловесного движения. Их невозможно развивать без использования инновационных технологий и применения новых материалов. Для строительства высокоскоростных магистралей выдвинуты особые требования к бетонным и монолитным конструкциям. Отсюда вытекают и более жесткие стандарты к их компонентам, начиная с нерудных материалов, что предполагает их повышенную прочность и морозостойкость. Использование инноваций позволяет ужесточить нормативную базу и тем самым поставить перед всеми производителями тот уровень требований, который необходим для обеспечения безопасности движения высокоскоростных и тяжеловесных поездов. Развитие тяжеловесного движения, если его осуществлять за счет инноваций, не приведет к удорожанию услуг инфраструктуры (при оценке ее по жизненному циклу объектов). Спутниковые технологии позволяют интенсифицировать и ремонтные работы на сети. А в сочетании с современными материалами – обеспечить, по сути, круглогодичное строительство.*

54. Ступникова, Е. А. **Клиентоориентированный подход - будущее железнодорожного транспорта** / Е. А. Ступникова, Е. Ю. Лыгина // Транспортное дело России. - 2015. - № 1. - С. 27-29.

*В статье рассматривается перспективное развитие скоростного и высокоскоростного сообщения в России, которое должно привести к повышению конкурентоспособности отечественных железных дорог и повышению социально-экономической эффективности транспортной системы в целом. Проекты ВСМ позволят соединить в единую систему значительное число городов, обладающих существенным потенциалом развития туристической отрасли и до сих пор слабо известных за пределами России (например,*

исторический центр Нижнего Новгорода). Соответственно, оператор ВСМ будет иметь значительные возможности по развитию туристических перевозок. Таким образом, развитие скоростного и высокоскоростного сообщения приведет к повышению мобильности населения, конкурентоспособности отечественных железных дорог и повышению социально-экономической эффективности транспортной системы в целом.

55. Тамбовцева, А. Р. **ВСМ: перспективы налоговых льгот, стимулирующие развитие инфраструктуры** / А. Р. Тамбовцева // Экономика железных дорог. - 2016. - № 5. - С. 48-55.

*Высокоскоростные магистрали (ВСМ) — это основа инновационного развития железных дорог и эффективный инструмент для решения важных социально-экономических задач. Для стимулирования организаций, реализующих проекты по созданию и развитию высокоскоростного железнодорожного движения, государство решило снизить для них налоговую нагрузку. С этой целью предполагается внести изменения в Налоговый кодекс РФ, предусматривающие благоприятные налоговые условия для участников реализации проекта строительства высокоскоростных магистралей (ВСМ). Форма сводного отчета (№ 02/04/02–16/00046462) о проведении оценки регулирующего воздействия законопроекта размещена на федеральном портале проектов нормативных правовых актов.*

#### Организация движения

56. Азаренко, А. В. **Фундамент ВСМ - нормативная база** / А. В. Азаренко, Т. В. Медведева // Локомотив. - 2015. - № 6. - С. 4-5.

*Организация транспортного обслуживания пассажиров в период проведения ЧМ по футболу в 2018 г. 21-й чемпионат мира по футболу FIFA, финальный турнир пройдет в 2018 году в России. Наша страна впервые в своей истории стала страной-хозяйкой, также впервые мировой чемпионат будет проведен в Восточной Европе. В статье показано, как будет организовано транспортное обслуживание пассажиров в период проведения в России 21-го чемпионата мира по футболу в 2018 г. Проведение соревнования подобного уровня предполагает дополнительный объем пассажирских перевозок, связанный с пребыванием в стране иностранных болельщиков, официальных делегаций стран-участниц, футбольных команд.*

57. Болтаев, С. Т. **Определение моментов своевременного приготовления маршрутов высокоскоростных поездов на станциях линий смешанного движения** / С. Т. Болтаев // Вестник Ростовского государственного университета путей сообщения. - 2017. - № 2. - С. 45-50.

*В настоящее время на линиях ВСД работа ЭЦ на станциях изменяется с вводом режимов "обычное движение" и "скоростное движение". Это привело к увеличению величины станционных и межпоездных интервалов. Обоснование этих показателей предлагается путем математического моделирования процессов движения поездов на станциях. Установлено, что при приготовлении маршрутов предусмотрен значительный резерв времени. Результаты расчетов показали, что для сокращения непроизводительных простоев (при условии своевременного обеспечения поездов маршрутами) необходимо учитывать скоростные характеристики, то есть притовление маршрутов осуществлять с*

учетом категорий поездов (грузовой, пассажирский, высокоскоростной и так далее).

58. **Боцвин, Д. В. Организация перевозочного процесса для высокоскоростной железнодорожной магистрали / Д. В. Боцвин // Вестник Ростовского государственного университета путей сообщения. - 2015. - № 3. - С. 57-63.**

*В статье рассмотрены вопросы планирования организации перевозочного процесса на высокоскоростной магистрали. Предложен алгоритм определения способа организации перевозок на высокоскоростной магистрали. Разработан график движения на участке высокоскоростной линии. Рассмотрены перспективы организации контейнерных перевозок на высокоскоростной магистрали. При планировании строительства ВСМ следует учитывать множество факторов (внутренняя и внешняя среда), которые в конечном итоге влияют на эффективность использования инфраструктуры, срок окупаемости и привлекательность вложения инвестиций. Корректировка графика движения поездов за счет изменения исходных данных, позволяющая увеличить доходы от перевозок, но в свою очередь требующая увеличения затрат на строительство и эксплуатацию ВСМ, должна осуществляться с использованием методов моделирования еще на этапе проектирования высокоскоростной линии.*

59. **Возможность повышения скоростей движения скоростных и высокоскоростных электропоездов по стрелочным переводам и съездам / А. М. Бржезовский и др. // Вестник ВНИИЖТ. - 2016. - № 4. - С. 217-223.**

*Экспериментально исследована возможность повышения скорости движения скоростных («Ласточка») и высокоскоростных («Сапсан») электропоездов на боковое направление скоростных (проект 2726) и высокоскоростных (проект 2956) стрелочных переводов. Применена комплексная методика исследований, основанная на определении в единый момент времени показателей динамических качеств и устойчивости движения подвижного состава, воздействия подвижного состава на рельсовые элементы стрелочных переводов, показателей работоспособности локомотивных бригад и комфорта проезда пассажиров в эксплуатационных условиях. Приведены численные значения указанных показателей и обоснована принципиальная возможность движения электропоездов по стрелочным переводам и съездам со скоростями, превышающими действующие нормативы.*

60. **Гонзалез-Лучинин, Г. Прогнозирование объемов пассажиропотока на основе индикаторов развития рынка пассажирских высокоскоростных перевозок / Г. Гонзалез-Лучинин // Наука и техника транспорта. - 2016. - № 1. - С. 53-58.**

*Описана авторская модель прогноза пассажиропотока на основе индикаторов развития рынка ВСМ. Разработана система показателей, характеризующих развитие рынка пассажирских высокоскоростных перевозок. Произведен расчет драйверов изменения пассажиропотока, на их основе представлен его прогноз. Необходимость формирования модели прогноза объемов пассажиропотока связана с колебаниями спроса и платежеспособности потребителей услуг ВСМ — населения. Демографические колебания, региональная неравномерность спроса, изменения в экономической стабильности регионов приводят к изменению основного эффектообразующего показателя — доходов-выручки от пассажирских высокоскоростных перевозок. Использование этой модели в условиях меняющихся макроэкономических и социально-экономических показателей позволит выполнять исследование спроса на рынке ВСМ на основе индикаторов развития рынка, отражающих факторы развития рынка*

*пассажирских высокоскоростных перевозок и драйверов пассажирооборота.*

61. Дьяченко, Л. К. **Оценка уровня вибраций с точки зрения их воздействия на пассажиров поездов при движении по мостовым сооружениям на высокоскоростных железнодорожных магистралях** / Л. К. Дьяченко, В. Н. Смирнов, Е. П. Дудкин // Известия Петербургского университета путей сообщения. - 2017. - Вып. 1. - С. 33-42.

*На высокоскоростных железнодорожных магистралях доля протяженности мостовых сооружений в составе всей трассы значительно больше, чем на обычных железных дорогах, что обуславливает актуальность настоящего исследования, а представленный в статье подход позволяет определить степень и величину неблагоприятного динамического воздействия на пассажиров. Проанализированы зависимости величины динамического отклика экипажей высокоскоростного поезда при движении по мостовым сооружениям, а также проведен анализ дозы вибрации, получаемой пассажирами за время следования в пути на высокоскоростной железнодорожной магистрали. Вертикальные ускорения в экипажах высокоскоростного поезда, полученные в результате численного моделирования, при скорости, соответствующей резонансным скоростям пролетных строений и подвижного состава, позволяет сделать вывод (на примере высокоскоростной магистрали Москва-Казань), что пассажиры и обслуживающий персонал получают дозу вибрации, не представляющую опасность для здоровья, однако, согласно условным критериям, могут испытывать легкое чувство дискомфорта.*

62. Захаров, В. Б. **Техническое обслуживание пути в условиях смешанного высокоскоростного движения поездов** / В. Б. Захаров, Е. В. Черняев // Техника железных дорог. - 2017. - № 1. - С. 74-78.

*Стоимость жизненного цикла сложных технических систем железнодорожного транспорта помимо затрат единовременного характера (инвестиций в инфраструктуру при производстве реконструкции верхнего строения железнодорожного пути на эксплуатируемом участке, выполнения промежуточных капитальных путевых работ) включает и эксплуатационные расходы на текущее содержание, организация и качество которого определяет безопасность перевозочного процесса с максимально допустимыми скоростями и осевыми нагрузками за срок службы (срок полезного использования) в межремонтном цикле. Именно поэтому вопросы технического обслуживания высокоскоростной железнодорожной линии (ВСМ) должны решаться еще на стадии разработки технических условий для проектирования и в комплексе с разработкой требований к элементам конструкции пути на ВСМ. Об этом в научной статье.*

63. Могильников, Ю. В. **Системы управления движением поездов в контексте высокоскоростного сообщения** / Ю. В. Могильников // Транспорт Урала. - 2017. - № 3. - С. 35-40.

*Статья посвящена оценке систем интервального регулирования движения поездов в условиях развития высокоскоростных магистралей (ВСМ). На основе анализа выявлены преимущества и недостатки эксплуатируемых систем железнодорожной автоматики с точки зрения организации высокоскоростного движения. Развитие ВСМ должно быть сопряжено с реализацией программы по организации тяжеловесного движения, имеющего свою специфику, обусловленную удлинением приемоотправочных путей, усилением обратной тяговой сети, работой над помехоустойчивостью кодов. Предложены системы*

*интервального регулирования движения поездов, удовлетворяющие требованиям эксплуатации ВСМ по существующим линиям.*

64. **Никитин, А. Б. Управление движением поездов на высокоскоростных магистралах: общесистемные требования** / А. Б. Никитин // Транспорт Российской Федерации. - 2017. - № 1. - С. 12-16.

*Публикация посвящена вопросам создания системы управления движением поездов (СУДП) на высокоскоростных магистралах (ВСМ) при скоростях до 400 км/ч. Определены общесистемные требования к СУДП, включая выбор структуры, состав подсистем. На станциях в качестве основного средства управления движением поездов должна быть микропроцессорная электрическая централизация с бесконтактным управлением объектами. Особое внимание уделено проблематике обеспечения надежного и безопасного функционирования СУДП, а также вопросам живучести и интероперабельности для обеспечения непрерывности перевозочного процесса.*

65. **Перепельцев, В. Л. Методика прогнозирования пассажиропотока высокоскоростных железнодорожных магистралей** / В. Л. Перепельцев // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. - 2015. - № 3. - С. 28-32.

*Предложены подходы к прогнозированию пассажиропотока высокоскоростной линии на основе многофакторных моделей и номенклатуре факторов для каждого региона линии высокоскоростной железнодорожной магистрали. Проведенный анализ предсказанного пассажиропотока показывает небольшой разброс данных между существующими и предсказанными значениями. На основе разработанной методики автором были разработаны многофакторные регрессионные модели прогнозирования пассажиропотока высокоскоростных железнодорожных линий. Оценка уравнений с учетом контрольного периода выборки дала высокую степень достоверности описания поведения пассажиропотока независимыми переменными (факторами), что позволяет сделать вывод о значимости разработанного метода детального анализа данных и достаточно высоком качестве разработанных прогнозных моделей на его основе.*

66. **Перепельцев, В. Л. Методология логического выбора факторов при определении величины пассажиропотока на новой выделенной высокоскоростной линии** / В. Л. Перепельцев // Вестник ВНИИЖТ. - 2015. - № 5. - С. 36-43.

*Статья посвящена вопросам логического выбора факторов, влияющих на пассажиропоток новой пассажирской высокоскоростной линии. Одним из решений по их определению для ВСМ может стать алгоритм анализа влияющих на пассажиропоток факторов по всем видам транспорта на проектной участке прохождения новой высокоскоростной магистрали. Представлен комплексный анализ социально-экономических факторов участка прохождения линии ВСМ. Разработаны предложения по учету социально-экономических факторов для определения и прогнозирования пассажиропотока на ВСМ.*

67. **Перепельцев, В. Л. Принципы формирования совокупности влияющих факторов на пассажиропоток высокоскоростных железнодорожных магистралей при прогнозировании методами множественной регрессии** / В. Л. Перепельцев // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. - 2015. - № 2. - С. 6-9.

*Рассмотрена высокоскоростная пассажирская железнодорожная магистраль (ВСМ). Прогнозирование пассажиропотока на ВСМ представляет собой вероятностное суждение о будущем состоянии изучаемого объекта. Прогнозы должны быть предопределяющим «фундаментом» планирования, содержать четкую оценку хода и впоследствии иметь решения (или не решения) поставленных задач в планах. Разработаны основы по учету и составлению итоговой выборки факторов для прогнозирования пассажиропотока на ВСМ. Разработанная «Генеральная совокупность» факторов способных оказывать влияние на пассажиропоток ВСМ разделенная на четыре кластера (политический, экономический, социальный и технологический) и подходы учета качественных факторов, не имеющих численных выражений, должны стать основой для проведения глубокого изучения факторных связей при прогнозировании пассажиропотока и системных маркетинговых исследований рынка перевозок, коридора прохождения нового инфраструктурного объекта ВСМ на этапе проекта и опытной эксплуатации.*

68. Солнцев, А. **Масштабным проектам - инновационные решения** / А. Солнцев // РЖД-Партнер. - 2015. - № 5. - С. 29-31.

*Строительство и эксплуатация высокоскоростных магистралей требуют применения инновационных для России технологий проектирования конструкций путевой инфраструктуры, возведения искусственных сооружений и элементов верхнего строения пути, а также разработки интеллектуальных систем управления движением. Строительство высокоскоростных железных дорог, как ожидается, сформирует спрос на целый ряд инновационных материалов. Потребуется и современная техника для автоматизации инженерных изысканий и строительства объектов инфраструктуры. Интеллектуальная система управления движением отличается тем, что она способна сама принимать решения в зависимости от складывающейся ситуации или помогает человеку подобрать наиболее оптимальный вариант действий. Предстоит создать единую интеллектуальную систему мониторинга технического состояния подвижного состава и его воздействия на путь в режиме реального времени («РЖД-монитор»).*

69. Солнцев, А. **Ускоренное движение** / А. Солнцев // РЖД-Партнер. - 2015. - № 15. - С. 24-25.

*Освоение в ОАО «РЖД» новых технологий, необходимых для обустройства ВСМ. Для освоения технологий, необходимых для организации высокоскоростного сообщения, в компании сформирована специальная технологическая платформа «Высокоскоростной интеллектуальный железнодорожный транспорт». На базе платформы разработан комплекс мероприятий, который позволит создать перспективные технологии. В настоящее время в рамках технического регламента Таможенного союза о безопасности идет создание единой системы нормативно-технических документов для ВСМ. После этого, как отмечено на специальном заседании Объединенного ученого совета ОАО «РЖД», можно будет заняться оптимизацией многих уже имеющихся решений, а также определить потребности в трансфере зарубежных технологий.*

70. **Алтайвагон сертифицировал новый высокоскоростной грузовой вагон** // Инженерный вестник. - 2016 - № 5. – С. 6 ; Железнодорожные перевозки. - 2016. - № 2. - С. 2-3.

*«Алтайвагон» сертифицировал новый грузовой вагон с эксплуатационной скоростью 120 км/ч. Предприятием проведена подготовка к изготовлению и реализации потребителям вагонов-платформ. Первую партию вагонов, в 2016 г. планирует приобрести ПАО «ТрансКонтейнер» для опытных перевозок на участке Москва – Санкт-Петербург. Работы по созданию высокоскоростного вагона проходили в рамках реализации проекта по организации высокоскоростного грузового движения в стране. Все работы проводили в тесном сотрудничестве с подразделениями «РЖД», от момента возникновения идеи до опытного образца прошло не больше полугода.*

71. Глущенко, М. Д. **Гибридный движитель** / М. Д. Глущенко, И. О. Горюнов // Мир транспорта. - 2016. - № 3. - С. 72-76.

*Авторами представлена концептуальная идея о высокоскоростной магистрали с максимальной скоростью движения 400-450 км/ч. Использование ротационных двигателей требует больших энергозатрат на высоких скоростях, возникают сложности с токосъёмом, сцеплением колеса с рельсом и т. д. В то же время применение линейного тягового двигателя на низких скоростях не оправдано с экономической точки зрения, но эффективно на высоких с позиции эксплуатации. В связи с этим предлагается вариант совмещенного или гибридного тягового движителя, в котором сопрягаются положительные стороны прежних моделей.*

72. Джаббаров, С. Т. **Определение параметров аэродинамического поля вблизи проходящего высокоскоростного поезда** / С. Т. Джаббаров, Б. М. Мардонов // Транспорт: наука, техника, управление. - 2017. - № 2. - С. 40-44.

*Приведены результаты теоретических исследований моделирования движения скоростного и высокоскоростного поезда как осе-симметричного тела с формами головной и хвостовой части в виде конуса для изучения аэродинамических процессов, установления величины и зоны скоростей воздушных потоков, распределения аэродинамического давления вдоль поезда. Целью проведенной работы является анализ полученных расчетным путем данных по частотным спектрам составляющих аэродинамических нагрузок, по распределениям давления и скоростей на указанных объектах и амплитудно-частотным характеристикам для отдельных элементов конструкций, что и подтверждает эффективность и корректность результатов, полученных авторами с использованием оригинального комбинированного расчетного подхода.*

73. Ефанов, Д. В. **Модернизация схемных решений переездной автоматики при организации высокоскоростного сообщения** / Д. В. Ефанов, А. А. Лыков, Е. А. Глух // Транспорт Урала. - 2017. - № 1. - С. 45-51.

*При организации скоростного и высокоскоростного сообщения на действующих линиях железных дорог возникают сбои в работе схем железнодорожной автоматики, связанные с параметрами быстрого действия срабатывания устройств. Решить эту проблему можно только путем моделирования работы схем автоматики в условиях, приближенных к реальным. В статье представлены результаты анализа схемных решений переездной автоматики на линии скоростного сообщения Санкт-Петербург - Москва с использованием специально разработанной среды моделирования, что дало возможность*



модернизировать схемные решения с учетом параметров быстродействия элементов и скоростей движения поездов. Результаты моделирования учтены в работах проектных институтов и позволили решить такую важную проблему, как необоснованное повторное закрытие переезда при движении поезда со скоростью 50 км/ч и ниже.

74. Завьялов, Е. Е. **Автоведение - необходимый инструмент скоростного и высокоскоростного движения** / Е. Е. Завьялов, Д. В. Волковский // Транспорт Российской Федерации. - 2015. - № 2. - С. 42-43.

*В современном тяговом подвижном составе многие процессы по управлению работой узлов и агрегатов, поддержанию задаваемой машинистом скорости движения и ее снижению выполняются автоматически. Автоматизация рутинных операций по управлению высокоскоростным поездом повышает безопасность движения, поэтому задача облегчения труда машиниста с замещением его действий автоматическим исполнением, особенно в скоростном движении, до сих пор актуальна.*

75. Калинин, О. В. **Экипажная часть современных высокоскоростных электропоездов** / О. В. Калинин // Локомотив. - 2016. - № 12. - С. 32-33.

*Согласно действующей на территории Российской Федерации нормативной документации к высокоскоростным относятся поезда, которые осуществляют движение со скоростью более 200 км/ч. Важнейшей частью подвижного состава, является экипажная часть, к которой относятся тележки, кузов и узлы связи кузова с тележкой. Элементы экипажной части являются наиболее ответственными узлами электропоезда, от качества изготовления и диагностики которых зависит безопасность пассажиров и локомотивных бригад.*

76. Назаров, О. Н. **Оптимальные решения для ВСМ-2 Москва - Екатеринбург: выбор основных параметров высокоскоростного электропоезда** / О. Н. Назаров // Вестник ВНИИЖТа. - 2015. - № 6. - С. 16-22.

*Представлен краткий обзор развития скоростного железнодорожного движения в России и подвижного состава в 1974-2014 гг. Изложены основные результаты эксплуатации высокоскоростных электропоездов «Сапсан» и Allegro, курсирующих между Москвой, Санкт-Петербургом, Нижним Новгородом и Хельсинки. Приведены общие сведения о проекте создания железнодорожной сети высокоскоростных магистралей (ВСМ) в России и основные характеристики инфраструктуры линии ВСМ-2 Москва - Екатеринбург.*

77. Поляков, Б. О. **Взаимодействие высокоскоростного поезда с воздушной средой вблизи объектов инфраструктуры** / Б. О. Поляков, Е. Я. Ватулина // Транспорт Российской Федерации. - 2017. - № 3. - С. 25-28.

*Для оценки возможностей увеличения скоростей движения рельсового транспорта разработана методика оценки степени аэродинамического воздействия на приближённые объекты инфраструктуры железных дорог на базе математического моделирования с использованием специализированных модулей программного комплекса SolidWorks. Основным отличием представленной методики является двухэтапное применение принципа обращения движения к объектам аэродинамического взаимодействия между высокоскоростным составом и приближенной железнодорожной инфраструктурой. Показано, что рельсовый транспорт по условиям*

воздействия на инфраструктуру железных дорог допускает движение со скоростью 400 км/ч, а разработанная методика моделирования может быть использована и для более высоких скоростей движения.

78. **РЖД разрабатывают высокоскоростной грузовой поезд** // Железнодорожные перевозки. - 2017. - № 1. - С. 25-26. - Подробнее на ТАСС: <http://tass.ru/ekonomika/3880130>

*ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) разрабатывает концепцию грузового высокоскоростного поезда, аналогичного пассажирскому, с конструктивными особенностями, позволяющими перевозить от 300 до 600 т груза со скоростями около 300 км/ч. Об этом заявил первый вице-президент РЖД Александр Мишарин на заседании итогового правления холдинга, говорится в сообщении компании.*

79. **РФ и Китай планируют выпустить высокоскоростной грузовой поезд в 2019 г.** // Железнодорожные перевозки. - 2017. - № 7. - С. 36.

*Россия и Китай планируют выпустить поезд для грузовых перевозок по высокоскоростной магистрали (ВСМ) в 2019 году. Поезд сможет обеспечить оптимальные условия перевозки грузов, чувствительных к скорости и условиям поставок. Сейчас специалисты завершают разработку технических требований к специальному подвижному составу. Максимальная скорость поезда составит 400 километров в час.*

80. Саакян, Ю. З. **Технические требования для высокоскоростного подвижного состава** / Ю. З. Саакян, В.Б Савчук, С. С. Оленин // Техника железных дорог. - 2017. - № 3. - С. 19-23.

*В ближайшие несколько лет в России планируется начать строительство первой специализированной высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ). Потребность в реализации такого проекта обусловлена как необходимостью развития современных видов транспорта, учитывая большие расстояния в стране, так и мировыми тенденциями. Сегодня в мире эксплуатируются более 37 тыс. км ВСМ, причем за последние 5 лет протяженность высокоскоростной железнодорожной инфраструктуры увеличилась более чем в 2 раза. Локализация производства способствует реализации целей и задач Стратегии развития транспортного машиностроения России до 2030 года, а впоследствии – Стратегии развития экспорта железнодорожного машиностроения России.*

81. Савоськин, А. Н. **Выбор параметров горизонтальных связей рессорного подвешивания моторного вагона на четырёх одноосных тележках в высокоскоростном электропоезде** / А. Н. Савоськин, А. А. Акишин // Транспорт Российской Федерации. - 2015. - № 3. - С. 10-13.

*Рассказывается об особенностях конструкции рельсового экипажа, который может эксплуатироваться при скорости до 432 км/ч. Оптимизация параметров рессорного подвешивания предложенного высокоскоростного экипажа по критерию минимума суммарной интенсивности выбросов случайного процесса за допустимую четырехмерную область позволила выбрать значения этих параметров, обеспечивающие устойчивость боковых колебаний и выполнение требований к показателям динамических качеств при скорости движения до 432 км/ч (120 м/с). Можно утверждать, что эксплуатация моторного вагона на одноосных тележках с оптимизированными параметрами рессорного подвешивания возможна в диапазоне скорости до 120 м/с (432 км/ч).*

*Актуальность разработки обусловлена планами России на дальнейшее развитие высокоскоростного движения.*

82. Свечников, А. А. **Анализ напряженно-деформированного состояния деталей токосъемного механизма высокоскоростного подвижного состава с помощью программы SolidWorks** / А. А. Свечников, В. В. Янковский // Вестник транспорта Поволжья. - 2015. - № 5. - С. 37-41.

*В данной работе проводятся исследования деталей токосъемного механизма на деформации от сил и колебаний, приложенных в соответствии с реальными условиями эксплуатации высокоскоростного подвижного состава. С помощью программы SolidWorks были выполнены виртуальные 3D модели отдельных деталей токоприёмного механизма для проверки средствами SolidWorks Simulation на прочность, устойчивость и динамические нагрузки. В ходе исследования была создана виртуальная модель токоприёмного устройства для высокоскоростного подвижного состава железных дорог. Над моделью проведены испытания, подтверждающие работоспособность устройства в заданных условиях. Существует необходимость в дальнейших исследованиях модели с целью совершенствования характеристик.*

83. Файзибаев, Ш. С. **Численные исследования тепловых контактных процессов в гидродфрикционном гасителе колебаний для высокоскоростного электроподвижного состава** / Ш. С. Файзибаев, Г. А. Хромова, М. А. Махамадалиева // Известия Транссиба. - 2015. - № 1. - С. 49-54.

*В статье предлагается численно-аналитический метод, основанный на методе граничных элементов (Method of Boundary Elements Technology), который служит для оценки закономерностей изменения температурных полей в рабочей жидкости в гидродфрикционном гасителе колебаний телескопического вида при изменении температуры окружающей среды. Данный метод учитывает физико-механические свойства рабочей жидкости, температуру налива и окружающей среды, скорость движения электроподвижного состава и высоту налива рабочей жидкости.*

84. **Четыре года - наклон нормальный: Поезда «Аллегро» - пока наиболее удачный проект скоростных железнодорожных перевозок с российским участием** // Транспорт. Аналитический журнал. - 2015. - № 1/2. - С. 54-59.

*12 декабря 2010 г. были введены в регулярную эксплуатацию скоростные поезда «Аллегро», которые обеспечивают быстрое и удобное пассажирское сообщение между Санкт-Петербургом и Хельсинки. За это время было перевезено около 1,5 млн пассажиров. «Аллегро» стал, пожалуй, самым удачным проектом, реализованным РЖД в области международных пассажирских перевозок за последние годы. О популярности свидетельствует тот факт, что в период рождественских и новогодних праздников, многие рейсы совершались сдвоенными составами.*

85. Шевченко, М. **Подвижной состав для ВМС: интрига для трех участников** / М. Шевченко // РЖД-Партнер. - 2016. - № 10. - С. 42-43.

*Конкурс на поставку поездов для высокоскоростной магистрали Москва - Казань планируется провести в декабре 2016 года. Основные требования к поставщику подвижного состава - практически полная локализация производства вагонов на территории РФ. До недавнего времени этому условию соответствовали лишь два иностранных производителя скоростных поездов.*

## «Сапсан»

86. **«Сапсан» X 5 лет = 15 млн пассажиров** // Железнодорожник. - 2015. - № 5. - С. 42-43.

*Пять лет назад первый «Сапсан» дал старт национальной системе высокоскоростного движения. Положительная динамика связана с увеличением количества мест и частоты движения поездов, а также с привлекательными условиями поездки, в том числе комфортом, гибкой тарифной политикой, сокращением времени в пути. На долю поездов "Сапсан" приходится более половины пассажиропотока на линии Санкт-Петербург – Москва. Занятость мест в высокоскоростных поездах приближается к 100%. Чтобы удовлетворить спрос и увеличить провозную способность линии без назначения дополнительных поездов, курсируют сдвоенные поезда "Сапсан".*

87. Андреев, В. Е. **Система контроля устойчивости хода на поезде «Сапсан»** / В. Е. Андреев // Железнодорожный транспорт. - 2015. - № 6. - С. 59-61.

*Рассмотрены критерии неустойчивости для подвижного состава на тележках, в частности ускорение, измеряемое на раме тележки. Описано функционирование системы контроля устойчивости хода (КУХ) на поезде Velaro RUS («Сапсан»), на каждой тележке которого установлен датчик ускорения. На основании анализа экспериментальной информации установлено, что техническое состояние экипажной части вагонов ЭВС «Сапсан», обеспечиваемое применяемой системой технического обслуживания, также не может оказывать негативного влияния на устойчивость движения вагонов. Констатируется, что применяемый в программном обеспечении системы КУХ алгоритм обработки ускорений не соответствует действующим нормативным документам. По результатам работы сформулированы предложения к корректировке программного обеспечения системы КУХ.*

88. **Всё о «Сапсане»** // Железнодорожник. - 2016. - № 8. - С. 44-45.

*Почему поезд «Сапсан» так назвали, какая железная дорога запустила «Сапсан» первой и зачем, почему говорят «высокоскоростной поезд «Сапсан», а не просто «скорый поезд «Сапсан»? На самые часто задаваемые вопросы о поезде «Сапсан» - ответы в статье.*

89. Попов, И. А. **Сапсан в «Книге рекордов Гиннеса»** / И. А. Попов, О. В. Калинин // Локомотив. - 2015. - № 4. - С. 4-5.

*Рекорд был зафиксирован и нотариально заверен в соответствии с установленными правилами в присутствии членов независимой комиссии. Замеры производили аттестованные для этой процедуры сотрудники Октябрьского центра метрологии при помощи поверенной эталонной измерительной рулетки. Результат замера – 500 м 78 см, что и стало подтверждением рекорда – поезд «Сапсан» в 20-ти вагонном исполнении является самым длинным поездом в мире. В ближайшее время после оформления необходимых документов соответствующая запись будет занесена в «Книгу рекордов Гиннеса».*

90. Рунов, А. С. **Экспериментальное определение коэффициента трения в дисковом тормозе поездов Сапсан** / А. С. Рунов, Д. Н. Курилкин // Вестник транспорта Поволжья. - 2017. - № 1. - С. 27-31.

*В статье приведены результаты экспериментального определения*

коэффициента трения тормозов скоростных поездов Siemens Velaro RUS «Сапсан». Основной мировой тенденцией в развитии подвижного состава является высокоскоростное движение. Повышение скорости движения означает необходимость предъявления дополнительных требований к безопасности движения. В статье приведены результаты экспериментального определения коэффициента трения тормозов скоростных поездов Siemens Velaro RUS «Сапсан». Этот поезд имеет электрический (рекуперативно-реостатный) и электропневматический тормоза. Электропневматический тормоз построен на базе прямодействующего тормоза, специально разработанного для высокоскоростных поездов. Электропневматический тормоз имеет режимы служебного и экстренного торможения. При служебном торможении при помощи тормозного контроллера в кабине машиниста осуществляется задание тормозного усилия, определяющего величину снижения давления в тормозной магистрали и давление в тормозных цилиндрах. Кроме того, в режиме служебного торможения на моторных вагонах совместно с электропневматическим тормозом используется и электрический тормоз. На сегодняшний день проведен ряд научных исследований в области тормозов скоростных и высокоскоростных поездов. Сделан вывод о существенном отличии в характере изменения коэффициента трения дискового тормоза по сравнению с колодочным, что необходимо учитывать при решении тормозных задач для поездов с дисковыми тормозами.

91. Шманёв, Т. М. **Организация тактового движения скоростных поездов «Сапсан» и «Ласточка» на линии Санкт-Петербург - Москва** / Т. М. Шманёв, Е. К. Шмарина // Транспорт Российской Федерации. - 2015. - № 2. - С. 53-54.

В ОАО «РЖД» выработали стратегию комбинирования классических технологий организации пассажирского движения. С 2008 по 2014 г. пассажиропоток на участке Санкт-Петербург – Москва увеличился почти на четверть. При этом доля авиакомпаний в общем количестве перевезенных пассажиров возросла на 13 %, а доля железнодорожного транспорта сократилась на 11,7 %. Чтобы восстановить рыночные позиции на линии Санкт-Петербург – Москва, ОАО «РЖД» выработало новую стратегию, основанную на комбинировании классических технологий организации пассажирского движения. Отвоевывая свое место на транспортном рынке на линии Санкт-Петербург – Москва, ОАО «РЖД» учло все запросы и потребности пассажиров. Стратегия была выработана на основе нового подхода – комбинирования классических технологий организации движения и обслуживания пассажиров. Кроме того, был определен целевой параметр – рентабельность линии Санкт-Петербург – Москва с учетом всех потребностей пассажиров в перевозках и качестве оказываемых услуг.

### Модернизация инфраструктуры

92. Бадёр, М. П. **Развитие системы тягового электроснабжения постоянного тока повышением напряжения в тяговой сети до 24 кВ и её адаптация для высокоскоростных магистралей** / М. П. Бадёр // Электроника и электрооборудование транспорта. - 2016. - № 6. - С. 2-7.

В статье рассмотрены пути развития и совершенствования системы тягового электроснабжения постоянного тока повышением напряжения в тяговой сети до 24 кВ и её адаптация для высокоскоростных магистралей. Обоснована математическая модель динамических электромагнитных процессов в

электрических схемах с полупроводниковыми преобразователями. Рассмотрены особенности электромагнитных процессов в полупроводниковых преобразователях. Проведено обоснование электромагнитной совместимости системы тягового электроснабжения постоянного тока с повышенным напряжением в тяговой сети 24 кВ с окружающей средой, инфраструктурой, коммуникациями связи и цепями железнодорожной автоматики.

93. Бенин, А. В. **Вопросы нормирования требований устойчивости к внешним механическим воздействиям устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, используемых для высокоскоростных магистралей** / А. В. Бенин, Т. А. Белишкина, А. Г. Вяткин // Электротехника. - 2016. - № 5. - С. 60-65.

*В статье рассматриваются вопросы нормирования требований устойчивости и прочности устройств железнодорожной автоматики и телемеханики к внешним механическим воздействиям при организации высокоскоростного движения поездов на территории России. Дается анализ требований и методов контроля устойчивости и прочности аппаратуры железнодорожной автоматики и телемеханики (ЖАТ) к внешним механическим воздействиям в действующей отраслевой нормативной базе РФ. На основе принятой классификации устройств ЖАТ, проводится сравнение аналогичных требований и методов контроля в европейских нормативных документах, используемых при проектировании устройств железнодорожной автоматики для высокоскоростных магистралей (ВСМ). Показана необходимость расширения требований действующих российских стандартов по механической стойкости при разработке устройств ЖАТ для высокоскоростных магистралей. Рассмотрена возможность адаптации нормативных требований и методов контроля действующих российских стандартов для устройств ЖАТ к задачам проектирования устройств для ВСМ. Даются рекомендации разработчикам по выбору требований устойчивости и прочности к внешним механическим воздействиям устройств ЖАТ, используемых для высокоскоростных магистралей.*

94. Джаббаров, С. Т. **К вопросу выбора параметров проектирования объектов инфраструктуры высокоскоростных железных дорог** / С. Т. Джаббаров, М. Мирахмедов, Б. Мардонов // Инновационный транспорт. - 2017. - № 2. - С. 35-38. - Статья на английском языке.

*В статье приведены результаты теоретических исследований скорости и направленности воздушного потока, образуемого системой вагонов высокоскоростного поезда, и величины аэродинамического давления для обоснования параметров и требований к физико-механическим характеристикам элементов инфраструктуры высокоскоростных железных дорог.*

95. Каптелин, С. Ю. **Эффективные конструкции пролетных строений для ВСМ** / С. Ю. Каптелин // Путь и путевое хозяйство. - 2016. - № 10. - С. 19-22.

*Большое значение придается оптимизации проектных решений, позволяющих снизить общую стоимость строительства проекта. На сегодня разработана линейка сборных железобетонных, сталежелезобетонных унифицированных пролетных строений и других конструкций искусственных сооружений. Предложены и подлежат дальнейшей проработке самые прогрессивные технологии изготовления и возведения пролетных строений.*

96. Кузнецов, С. **Высокая готовность для высоких скоростей** / С. Кузнецов //

РЖД-Партнер. - 2015. - № 5. - С. 28.

*ОАО «БЭТ» - основной поставщик железобетонных шпал и брусьев для железнодорожного транспорта страны, последние пять лет сосредоточено на сегменте развития высокоскоростного движения. Мировой опыт эксплуатации безбалластной конструкции FFB показывает, что она обеспечивает комфортные условия поездки при скорости движения поездов 400 км/ч, высокую надежность за счет жесткой фиксации пути в продольном направлении, высокого сопротивления поперечному сдвигу и стабильности положения колеи при эксплуатации на протяжении всего жизненного цикла. Основными преимуществами безбалластной плитной системы FFB являются полная заводская готовность железобетонных плит, высокая скорость и точность укладки пути (без выполнения большого объема трудоемких работ по бетонированию в полевых условиях, с использованием высокомарочных бетонных смесей и обеспечением необходимых условий их твердения), возможность ее применения на мостах и под основание стрелочных переводов.*

97. Локтев, А. А. **К задаче проектирования модуля визуального распознавания элементов верхнего строения пути на высокоскоростных магистралях** / А. А. Локтев, В. П. Сычев, Д. А. Локтев // Транспорт Российской Федерации. - 2017. - № 1. - С. 22-26.

*Проанализированы требования к мониторингу состояния верхнего строения пути на скоростных магистралях. В частности, предлагается расширить применение видеонаблюдения на диагностических средствах мониторинга, обосновываются требования к проектированию модуля визуального распознавания элементов верхнего строения пути для диагностических средств, применяемых на ВСМ. Предлагаемый подход дает возможность проанализировать влияние упругих характеристик материалов полотна в различных направлениях анизотропии (вдоль рельсов, вдоль шпал и вертикально) на осадку и возникающие напряжения. Совместное рассмотрение этих параметров позволит оптимально определить характеристики полотна для совмещенного движения составов.*

98. Лукьянов, А. М. **Разрабатываем полимерные консоли** / А. М. Лукьянов, Ю. Г. Чепелев, А. Н. Бардин // Мир транспорта. - 2016. - № 3. - С. 60-66.

*Статья знакомит с разработкой новых полимерных консолей контактной сети для высокоскоростного транспорта. Приведены результаты исследования электрофизических характеристик стеклопластиковых стержней. Показана возможность более широкого использования стеклопластика на основе эпоксидного связующего. Полимерные консоли испытаны на механическую и электрическую нагрузки, как и новейшие конструкции оконцевателей. Проверка проводилась в том числе и под напряжением грозового импульса.*

99. Макеева, Е. З. **Сравнительный анализ организационных моделей реализации крупных инфраструктурных транспортных проектов** / Е. З. Макеева, М. А. Калачев // Транспортное дело России. - 2015. - № 4. - С. 142-147.

*В статье рассмотрены направления анализа при выборе организационной модели реализации инфраструктурных проектов железнодорожного транспорта на примере высокоскоростных магистралей. Целью исследования является обоснование выбора наиболее эффективной организационной модели. Авторами был проведен сравнительный анализ организационных моделей, которые являются наиболее типичными для транспортного инфраструктурного проекта. Был сделан вывод о недостаточном обосновании*

выбора на основе качественного анализа, и о необходимости перехода к количественному анализу организационных моделей на основе разработки экономико-математической модели.

100. **Моделирование процессов трения в условиях лубрикации системы «колесо-рельс» высокоскоростного железнодорожного транспорта** / В. В. Алисин, Б. В. Покидько, М. Н. Рошин, Г. А. Симакова, В. Ф. Юдкин // Техника железных дорог. - 2015. - № 3. - С. 67-71.

*Изложены основные положения стратегии управления трением в системе колесо - рельс применительно к грузовому движению. Приведены результаты применения этой стратегии на линиях тяжеловесного движения, свидетельствующие о снижении износа рельсов и колес, боковых сил, воздействия на путь, а также экономии топлива и уменьшении шума. Работа посвящена экспериментальному изучению закономерностей трения и износа при скольжении стальных поверхностей, смазанных серийными и опытными смазками для рельсов в диапазоне скоростей 40-100 м/с., который является практически не изученной областью науки о трении и изнашивании поверхностей. Рассмотрена эффективность лубрикации стальных поверхностей в условиях высокоскоростного скольжения и определены направления совершенствования смазочных материалов для рельсов. Изложены основные положения стратегии управления трением в системе колесо - рельс применительно к грузовому движению. Приведены результаты применения этой стратегии на линиях тяжеловесного движения, свидетельствующие о снижении износа рельсов и колес, боковых сил, воздействия на путь, а также экономии топлива и уменьшении шума.*

101. **Никитин, А. Б. Особенности реализации функций электрической централизации для высокоскоростных поездов на линиях смешанного движения** / А. Б. Никитин // Известия ПГУПС. - 2016. - Вып. 2. - С. 215-228.

*Обоснование параметров реализации функций электрической централизации (ЭЦ) при высокоскоростном движении (ВСД) на станциях линий смешанного движения. Применялось математическое моделирование параметров движения высокоскоростного поезда по инфраструктуре отдельных пунктов. Рассмотрены вопросы организации движения на высокоскоростной магистрали (ВСМ), в том числе на станциях ВСМ при смешанном движении. Приведён анализ особенностей организации высокоскоростного движения поездов на высокоскоростных линиях, рассмотрен технологический процесс станций на линиях смешанного движения и критические по времени функции ЭЦ: установка и размыкание маршрутов высокоскоростных поездов на станциях ВСД при смешанном движении поездов. Также проанализированы особенности реализации технологических функций и алгоритмов для ВСД при установке и разделке маршрутов, включая искусственное размыкание и отмену маршрутов в режиме «скоростное движение». Установлено, что применение регламентного временного извещения ограничивает движение поездов на станциях и парализует все передвижения на станциях и перегонах до и после прохода высокоскоростного поезда. Обоснованное увеличение временных параметров технологических функций системы ЭЦ на железнодорожных станциях смешанных линий ВСМ позволит обезопасить высокоскоростное движение на смешанных линиях. При вводе ВСД требуется модернизировать систему автоматики и телемеханики и предусмотреть режим «скоростное движение», который, изменяя временные параметры функций систем ЭЦ, обеспечивает требуемые показатели безопасности и работоспособность алгоритмов,*



компенсирует рост скоростей движения дополнительными временными задержками в системе управления.

102. Пазойский, Ю. О. **Особенности развития инфраструктуры высокоскоростных магистралей в России и Украине** / Ю. О. Пазойский, А. А. Сидраков, А. Н. Огарь, А. В. Розсоха // Транспорт: наука, техника, управление. - 2015. - № 8. - С. 10-14.

*Рассматриваются современные задачи развития, нормативные требования и типовые проекты отдельных пунктов высокоскоростных магистралей (ВСМ). Приведена классификация отдельных пунктов ВСМ по назначению и описана технология их работы. Рассмотрен практический опыт создания технических станций (технических центров) на примере станции Дарница (Украина).*

103. Подсорин, В. А. **Крупномасштабные проекты развития транспортной инфраструктуры** / В. А. Подсорин, Н. Ф. Завьялова // Экономика железных дорог. - 2016. - № 5. - С. 25-31.

*В статье сделаны выводы о развитии железнодорожного транспорта в России на основе внедрения инновационных проектов, которые способствуют улучшению экономических показателей как транспортных компаний, так и потребителей их услуг. От состояния и качества работы железнодорожного транспорта зависят не только перспективы социально-экономического развития, но и защита национального суверенитета и безопасности страны, обеспечение потребности граждан в перевозках. Железнодорожный транспорт состоит из магистрального транспорта (общего пользования), а также технологического железнодорожного транспорта организаций, предназначенного для перемещения грузов на их территориях для собственных нужд. Реализация одного из крупнейших проектов ВСМ «Москва-Казань» позволит решить важные социально-экономические вопросы развития страны.*

104. Поляков, В. Ю. **О нормах проектирования мостов на высокоскоростных магистралях** / В. Ю. Поляков // Транспортное строительство. - 2016. - № 5. - С. 15-18.

*Рассмотрены вопросы проектирования пролетных строений на высокоскоростных магистралях. Показана необходимость специальных норм, отражающих повышенные динамические воздействия в сравнении с обычными скоростями. Рассмотрены вопросы проектирования пролетных строений на высокоскоростных магистралях. Показана необходимость специальных норм, отражающих повышенные динамические воздействия в сравнении с обычными скоростями. Определены основные технические требования к искусственным сооружениям в плане и профиле пути высокоскоростных железнодорожных магистралей. Основные расчеты элементов мостовых конструкций выполняются в соответствии с действующими нормативными документами и рекомендациями по двум группам предельных состояний. При взаимодействии высокоскоростного подвижного состава и пролетных строений мостов должно быть оценено появление резонанса. Опыт применения сталежелезобетонных балок пролетных строений показывает, что их небольшой вес и, как следствие, низкие демпфирующие характеристики приводят к возможности появления резонанса при скоростях более 300 км/ч.*

105. Поляков, В. Ю. **Парето-оптимальные пролетные строения для высокоскоростных магистралей** / В. Ю. Поляков // Транспортное строительство. - 2016. - № 6. - С. 21-24.

*На высокоскоростных магистралях обычно строится большое количество мостов, путепроводов и эстакад из-за требований к безопасности и плану трассы. Оптимальные пролетные строения позволяют избежать излишних затрат, однако некоторые критерии противоречивы, те требуют противоположных мер для достижения требуемого результата. Рассмотрены области оценок, в которых возможна оптимизация балок до достижения оптимальности по Парето.*

106. **Проектирование и организация системы мониторинга мостовых сооружений на высокоскоростных железнодорожных магистралях** / А. А. Белый и др. // Известия ПГУПС. - 2017. - Вып. 2. - С. 211-222.

*Подготовлены проектные решения по мониторингу инженерных конструкций сооружений высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва-Казань-Екатеринбург. В частности, разработаны мероприятия по организации мониторинга на унифицированных конструкциях пролетных строений и опор (в т.ч. их отдельных элементах), учитывающие как статическую, так и динамическую составляющие воздействий и планируемых к обращению нагрузок. Основными параметрами, подлежащими мониторингу, являются: абсолютное и относительное смещение конструкций; динамические характеристики; напряженно-деформированное состояние пролетного строения; напряженно-деформированное состояние свай; напряженно-деформированное состояние рельс; температура рельс. В статье изложены разработанные авторами мероприятия по проектированию и организации мониторинга мостовых сооружений на высокоскоростных железнодорожных магистралях, не имеющие аналогов в отечественной практике до настоящего времени. Во главу исследований были поставлены экономическая эффективность и унифицированный подход к предложенным решениям. С практической точки зрения данные мероприятия позволят в будущем обеспечить и поддерживать заданные нормативные (проектные) уровни надежности, безопасности и долговечности мостовых сооружений.*

107. Савин, А. В. **Выбор конструкции пути для высокоскоростного движения** / А. В. Савин // Транспорт Российской Федерации. - 2017. - № 1. - С. 18-21.

*В статье проанализированы достоинства и недостатки принципиально различающихся конструкций железнодорожного пути: безбалластного и традиционного на балласте применительно к высокоскоростному движению. Рассмотрены такие параметры как стоимость строительства, затраты на текущее содержание пути, его устойчивость, уровень шумов, возможность коррекции в ходе эксплуатации, ремонтпригодность, потребность в специализированной технике.*

108. Савин, А. В. **Обзор испытываемых рельсовых скреплений безбалластных конструкций** / А. Савин, А. Лебедев, А. Петров // РСП Эксперт. - 2016. - № 10/11. - С. 27-29.

*С окончанием испытаний рельсовых скреплений на Экспериментальном кольце ВНИИЖТ будет завершен еще один этап программы развития высокоскоростного движения. Выводы исследователей позволят «РЖД» выбрать наиболее надежный, безопасный и экономичный тип скреплений безбалластных конструкций. Приведено описание безбалластных конструкций пути LVT (РЖДстрой, Россия), FFB (MaxBögl, Германия), NBT (Alstom, Франция), EBS (Tines, Польша). Представлены их конструктивные особенности. Описана система диагностики земляного полотна и результаты испытаний.*

*Построены графики зависимости осадок на входном и выходном участке переменной жесткости каждой из конструкций, произведен анализ осадок на каждом из участков переменной жесткости по месяцам эксплуатации с указанием производства работ по выправке пути. Установлена тенденция осадок пути на каждом из участков переменной жесткости. Приведены результаты контроля ширины колеи на участках с различными типами рельсовых скреплений.*

109. Самуйлов, В. М. **Инновационный метод проектирования и строительства ВСМ с использованием нежестких типов конструкций** / В. М. Самуйлов, Д. Г. Невولين, В. Е. Кошкаров // Инновационный транспорт (ИННОТРАНС). - 2016. - № 2. - С. 31-37.

*Увеличение скоростей движений, заявленных ВСМ (до 400 км/ч.), требует пересмотра подходов к проектированию конструкций, используемым материалам и технологии устройства земляного полотна и верхнего строения железнодорожного пути. В статье предлагается решение, основанное на использовании нежестких типов конструкций в верхнем строении пути. С целью внедрения инновационного способа строительства верхнего строения пути высокой ровности из асфальтобетонных материалов для ВСМ необходимо проведение комплекса научно-исследовательских, опытно-конструкторских работ и натурных испытаний в российских климатических условиях. В результате следует разработать нормативную базу по внедрению в России монолитного асфальтового верхнего строения пути. Сроки подобных работ и внедрения могут составить от 2 до 3 лет при целенаправленном осуществлении разработок. Испытательный центр УрГУПС и научно-технический потенциал университета позволит создать соответствующие условия для выполнения НИОКР по разработке и внедрению асфальтобетонного способа строительства ВСМ в сжатые сроки.*

110. Симонова, Т. **Безальтернативен ли безбалласт?** / Т. Симонова // РЖД-Партнер. - 2016. - № 23. - С. 25-27.

*Развитие высокоскоростного сообщения в Российской Федерации сдерживает ряд экономических факторов. Финансовую проблему планируется решить за счет привлечения частного капитала и инвестиций из Китая на концессионной основе. Осталось решить, какие технологии будут использоваться при создании магистрали, и кто будет осуществлять реализацию проекта. В то время как высокоскоростное движение полномасштабно внедряется уже во всем мире, в Российской Федерации это происходит лишь частично. Развитие данного вида сообщения в стране сдерживает ряд экономических факторов. Финансовую проблему планируется решить за счет привлечения частного капитала и инвестиций из Китая на концессионной основе. Теперь осталось решить, какие технологии будут использоваться при создании магистрали. Безбалластный путь имеет преимущество в части удобства монтажа и эксплуатации на мостах, эстакадах и в тоннелях, а так же предпочтителен из-за низких затрат на текущее содержание. Балластный путь имеет низкие затраты на строительство и более универсален для различных условий эксплуатации и в части восстановления после сходов подвижного состава и катастроф, кроме того такой путь имеет лучшие параметры по гашению шума и вибрации. Но главный вопрос – кто будет осуществлять реализацию проекта. Участники рынка опасаются, что работа над ВСМ может достаться иностранным исполнителям.*

111. **Системы мониторинга деформаций объектов инфраструктуры ВСМ Москва**

- **Казань** / Н. Н. Богомолова и др. // Путь и путевое хозяйство. - 2017. - № 9. - С. 22-24.

*В статье рассмотрены вопросы реализации мониторинга объектов инфраструктуры ВСМ Москва-Казань, приведены актуальные сведения о проекте, произведен обзор современных методов и средств геодезических измерений деформаций.*

112. Солнцев, А. **Пути, которые мы выбираем для ВСМ** / А. Солнцев // РЖД-Партнер. - 2016. - № 19/20. - С. 30-31.

*Строительство и эксплуатация высокоскоростных магистралей требуют применения инновационных для России технологий создания путевой инфраструктуры и разработки систем управления движением. Что в этом плане могут предложить российские поставщики? Какие виды продукции освоить? Строительство высокоскоростных железных дорог, как ожидается, сформирует спрос на целый ряд инновационных материалов. Потребуется и современная техника для автоматизации инженерных изысканий и строительства объектов инфраструктуры. Интеллектуальная система управления движением отличается тем, что она способна сама принимать решения в зависимости от складывающейся ситуации или помогает человеку подобрать наиболее оптимальный вариант действий.*

113. **Физические основы проектирования электротяговых сетей высокоскоростных железнодорожных магистралей** / А. Т. Бурков и др. // Транспорт Российской Федерации. - 2015. - № 2. - С. 36-41.

*Представлены обосновывающие материалы для принятия норм и требований к железнодорожному электроснабжению проектируемых в России высокоскоростных железнодорожных линий рассчитанных на движение поездов со скоростью до 400 км/ч. Предварительные исследования по подбору параметров контактной подвески для российских ВСМ выполнены в рамках предпроектных работ по обоснованию инвестиций в строительство и по разработке специальных технических условий для проектирования ВСМ Москва – Казань – Екатеринбург. Предложенный вариант контактной подвески обеспечивает удовлетворительное качество токосъема при скорости движения до 400 км/ч. На стадии проектирования контактной сети ВСМ предстоит уточнить результаты исследований с учетом фактических параметров тех токоприемников, которые будут устанавливаться на высокоскоростном ЭПС. Данные материалы использованы при разработке специальных технических условий «Железнодорожное электроснабжение участка Москва - Казань высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва - Казань - Екатеринбург. Технические нормы и требования к проектированию и строительству».*

### **Проекты строительства высокоскоростных линий**

114. Аккерман, Г. Л. **Облик высокоскоростной железнодорожной магистрали** / Г. Л. Аккерман, С. Г. Аккерман // Вестник Уральского Государственного университета путей сообщения. - 2017. - № 2. - С. 46-56.

*В статье рассматриваются особенности проектирования высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ). Дается сравнение и преимущества ВСМ с авиационным транспортом. ВСМ - это социальный и политический проект, показывающий технические и технологические достижения России. Поэтому*

применять к нему стандартные экономические критерии рациональности вряд ли целесообразно. В статье для внутренней оценки оптимальности трассы, плана, профиля предлагается критерий стоимости одной сэкономленной минуты при движении по ВСМ по сравнению со временем передвижения на существующей железной дороге. В соответствии с предложенной мощностью электропоезда, в статье выполнен анализ и предлагаются параметры элементов продольного профиля. В качестве элемента сопряжения в плане и профиле вместо круговой кривой рекомендуется биклотоида, средний радиус которой в два раза больше, чем у замещенной кривой. Это уменьшает силы взаимодействия между колесом и рельсом, что способствует плавности движения поезда и стабильности пути. Предлагается на подъеме, особенно при крутых уклонах, профиль проектировать не прямолинейными, а криволинейными элементами, приближая его к энергооптимальному очертанию. Дается ряд критических замечаний относительно «Специальных технических условий», в которых, например, не обоснованы требования о несовпадении кривой в плане и профиле (норма: непогашенное ускорение  $a_n \leq 0,6 \text{ м/с}^2$ ) и ряд других.

115. Балабанов, Г. Н. **Нормативное обеспечение проектирования ВСМ-2 Москва - Казань** / Г. Н. Балабанов, Н. В. Кашкин, В. В. Космин // Транспортное строительство. - 2017. - № 9. - С. 19-21.

*Структура системы нормативного обеспечения проектирования ВСМ Москва – Казань носит иерархический характер, а перечень разделов и их формулировки несколько отличаются от традиционных для нормативных документов железнодорожного транспорта, отражая специфику ВСМ и современные требования к железным дорогам. Введен новый габарит приближения строений С400 для открытых участков и С400 Т – для тоннелей. Изменены минимальные расстояния между осями главных путей, принимаемые в зависимости от скорости и назначаемые в диапазоне 4100 - 5300 мм. Аналогично дифференцировано непогашенное ускорение. Намеченная Программа организации скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации потребует концентрации внимания на нормативном обеспечении проектирования ВСМ.*

116. **Будет Уральская ВСМ** // Железнодорожный транспорт. - 2017. - № 7. - С. 3.

*Высокоскоростная магистраль соединит крупнейшие города Урала Екатеринбург и Челябинск. Созданное для реализации этого проекта хозяйственное партнерство «Уральская скоростная магистраль» и китайская корпорация China Railway Group Limited в рамках IV российско-китайской выставки «ЭКСПО» в г. Харбине подписали соглашение о сотрудничестве при выполнении проектных работ. Созданное для реализации этого проекта хозяйственное партнерство «Уральская скоростная магистраль» и китайская корпорация China Railway Group Limited в рамках IV российско-китайской выставки «ЭКСПО» в г. Харбине подписали соглашение о сотрудничестве при выполнении проектных работ. По словам участников церемонии подписания соглашения, эта магистраль, интегрируясь в перспективный высокоскоростной коридор Берлин – Москва – Астана – Пекин, будет располагать весьма значительным потенциалом использования. Это обуславливает заинтересованность инвесторов в участии в проекте. Подписанием документа китайская компания включается в подготовку концессионного соглашения и сам процесс проектирования. Проект ВСМ Екатеринбург – Челябинск предполагает строительство новой двухпутной линии длиной 225 км. Ввод ее в эксплуатацию*

позволит снизить время в пути между двумя городами с более чем 5 ч до 1 ч 10 мин.

117. Волкова, С. А. **Перспективное планирование сети высокоскоростных железнодорожных магистралей в России** / С. А. Волкова // Транспорт: наука, техника, управление. - 2015. - № 5. - С. 43-48.

*Транспортная стратегия Российской Федерации предусматривает реализацию программы повышения конкурентоспособности железнодорожных пассажирских перевозок. В статье рассматриваются перспективы строительства трех высокоскоростных магистралей по направлениям Москва - Санкт-Петербург (ВСЖМ-1), Москва - Екатеринбург (ВСМ-2) с возможным ответвлением Казань - Самара, Москва - Адлер (ВСМ-3) и экономическое и социальное значение развития этих ВСМ. Анализируется международный опыт развития рынка пассажирских перевозок по железной дороге.*

118. **ВСМ Челябинск - Екатеринбург** // Железнодорожник. - 2017. - № 5/6. - С. 6.

*Свердловская область вошла в состав участников хозяйственного партнерства «Уральская скоростная магистраль». От лица региона выступила «Корпорация развития Среднего Урала». Таким образом, в хозяйственное партнерство «Уральская скоростная магистраль» вошли Свердловская и Челябинская области, а также ООО «РВМ Высокоскоростные магистрали» (инвестиционная группа RWM Capital). Официальное вхождение в партнерство Свердловской области придаст новый импульс проекту. Проект ВСМ планируется реализовать по принципу государственно-частного партнерства в рамках частной концессионной инициативы, что предполагает проектирование и строительство магистрали на частные и привлеченные концессионером средства.*

119. Житенёв, Ю. А. **ВСМ - начинаем изыскания и проектирования** / Ю. А. Житенёв // Локомотив. - 2015. - № 3. - С. 2-7.

*Новый этап создания ВСМ в России стартовал с того момента, когда на правительственном уровне было решено начать проектирование первого участка трассы Москва — Казань для движения поездов со скоростью 400 км/ч. 18 июня 2015 года в рамках второго заседания Межправительственной российско-китайской комиссии по инвестиционному сотрудничеству ОАО «РЖД» заключило договор с консорциумом проектных компаний, в который вошли ОАО «Мосгипротранс», ОАО «Нижегородметропроект» и китайская инженерная железнодорожная корпорация «Эр Юань».*

120. Кеткина, А. Г. **ВСМ Москва - Казань (по материалам круглого стола в ИД Гудок)** : в пресс-центре Издательского дома Гудок 27 сентября 2017 г. состоялся круглый стол на тему: ВСМ Москва-Казань: проект гармоничного развития. Экология. Технологии. Общество / А. Г. Кеткина // Путь и путевое хозяйство. - 2017. - № 11. - С. 29-32.

*В мероприятии приняли участие представители АО «Скоростные магистрали», центрального аппарата и профильных филиалов ОАО «РЖД», эксперты экологических и природоохранных организаций, строители и проектировщики железнодорожных путей, мостов и сооружений, поставщики шумозащитных экранов и ограждений, а также сотрудники регулирующих ведомств. В ходе дискуссии участники круглого стола обсудили динамику развития проекта ВСМ Москва-Казань на его сегодняшнем этапе, рассмотрели вопросы технологического и социально-экономического эффекта от реализации проекта,*

*а также его экологические характеристики. В частности эксперты рассмотрели требования, которые будут предъявлены к исполнителям работ с учетом необходимости обеспечения экологической безопасности и нивелирования рисков при строительстве и эксплуатации скоростной железной дороги. Первый вице-президент ОАО «РЖД», генеральный директор АО «Скоростные магистрали» Александр Мишарин рассказал, что проектирование высокоскоростной магистрали опирается на лучшую практику зарубежных стран и российский опыт в области экологии, безопасности и сервиса.*

121. Кудияров, С. **Замах на триллионы** / С. Кудияров // Эксперт. - 2017. - № 36 (4-10 сентября). - С. 28-30.

*В России анонсирован инфраструктурный проект, который по масштабам можно сравнить со строительством Транссиба век назад. Уже к 2026 году РЖД намерена ввести в эксплуатацию высокоскоростную магистраль (ВСМ) «Евразия», которая должна стать первой в мире грузопассажирской ВСМ. Предполагается, что она соединит Германию (Берлин) и Китай (Урумчи), связав воедино существующие системы ВСМ Европы и КНР. Но экономическая целесообразность данного проекта под большим вопросом.*

122. Лесун, А. Ф. **Повышение качества обслуживания пассажиров — это не разовая работа** : интервью / А. Лесун // Железнодорожник. - 2017. - № 9. - С. 12-19.

*Горьковская железная дорога — полигон для отработки многих новых технологий и управленческих решений. Здесь развивают логистические узлы и строят новые вокзалы. На полигоне дороги будет реализовываться грандиозный проект по созданию высокоскоростной магистрали, которая со временем соединит Урал и европейскую часть страны. Начальник Горьковской железной дороги рассказал о новых технологиях и управленческих решениях, которые реализуются на магистрали, а также об изменениях на ГЖД, к которым приведет строительство ВСМ Москва — Казань.*

123. Манылов, И. **Особенности экспертизы проектов скоростных магистралей** / И. Манылов // Транспортная безопасность и технологии. - 2015. - № 3. - С. 124.

*В последние годы в Российской Федерации активно развивается скоростное и высокоскоростное движение. Однако нормативная база на проектирование и строительство высокоскоростных магистралей практически отсутствует. Обсуждая с участниками совещаний вопросы проведения государственной экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий по строительству, начальник Главгосэкспертизы России Игорь Манылов напомнил, что при проектировании разработчикам проектной документации следует учитывать все особенности будущего объекта и участка, на котором будет вестись строительство, вопросы землепользования, требования природоохранного законодательства и санитарно-эпидемиологического благополучия населения.*

124. Мерешко, Н. **Дешевая китайская скорость** / Н. Мерешко // Эксперт. - 2015. - № 6. - С. 32-35.

*Тысячи китайцев готовы приехать в Россию и построить ВСМ Москва — Пекин. Решить проблему с проектом высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ), который России очевидно не по карману, готовы специалисты из Китая. Они не прочь сами построить многострадальную трассу Москва—Казань и*

инвестировать в этот проект, но при условии, что ВСМ протянется дальше — до Пекина. Таким образом, вместо ранее запланированных 770 км ВСМ на основе дорогих западных решений могут появиться свыше 7000 км, построенных с использованием самых дешевых в мире технологий — китайских. Для пассажиров преодолевать весь маршрут от Москвы до Пекина смысла не будет (самолет в данном случае гораздо выгоднее), зато китайцам станет удобно отправлять товары в Москву грузовыми составами. В то же время передавать свои технологии строительства и привлекать к проекту бизнесменов из России китайские партнеры не планируют. Российские эксперты склонны полагать, что при реализации проекта китайцами отсутствие стимула для развития отечественной промышленности не самая большая из бед — ее с лихвой компенсирует появление новой транспортной инфраструктуры, не требующей собственных затрат.

125. Мишарин, А. С. **ВСМ Москва - Казань: приступаем к проектированию** / А. С. Мишарин ; бесед. М. Шевченко // РЖД-Партнер. - 2015. - № 10. - С. 12-13.

*Интервью с первым вице-президентом ОАО «РЖД», генеральным директором ОАО «Скоростные магистрали» Александром Мишариным о развитии проектов в сфере высокоскоростного движения на пространстве 1520. ВСМ – основа новой мультимодальной транспортной системы. Численность занятых, обеспечиваемая мультипликативными эффектами от строительства ВСМ Москва-Казань (без учета непосредственно занятых в строительстве или эксплуатации магистрали), превысит 370 тыс. человек. Большая часть выручки Проекта будет формироваться за счет доходов от реализации билетов на высокоскоростные пассажирские поезда. Капитальные затраты проекта были проверены независимой международной аудиторской компанией PwC. Также было получено положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России», что позволяет говорить о высокой надежности оценок капитальных вложений по Проекту. Специально для ВСМ Москва-Казань будет изготовлен самый современный подвижной состав с 80%-й локализацией производства в России.*

126. Мишарин, А. С. **Особенности развития инфраструктурного проекта «Евразийский высокоскоростной транспортный коридор «Москва - Пекин»** / А. С. Мишарин // Инновационный транспорт. - 2015. - № 3. - С. 3-5.

*Создание и развитие новых видов транспорта, к которым относится и высокоскоростное движение, является неотъемлемой частью развития экономики, промышленности и государства в целом и существенно влияет на нашу жизнь. Развитие высокоскоростного движения, создание новых видов транспорта, железных дорог всегда вызывало огромный общественный интерес как в России, так и в других странах. ВСМ сегодня — обязательный атрибут всех высокоразвитых государств — это один из элементов конкурентности экономики. Россия в этом плане не исключение. Проект реализации высокоскоростной железнодорожной сети в России, включенный в Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 г., предусматривает строительство сети протяженностью 4200 км линий со скоростью более 200 км/ч, модернизацию 7000 км линий со скоростью 160–200 км/ч, создание новой экономической и социальной карты страны.*

127. Мишарин, А. С. **Проект ВСМ : интервью** / А. С. Мишарин ; записал А. Фролов // Железнодорожник. - 2016. - № 5. - С. 12-13.

*Участники первого Российско-китайского строительного форума, прошедшего в Москве, вели предметные переговоры о совместной реализации крупных*



*инфраструктурных проектов на территории России. О перспективах участия китайских компаний в железнодорожных мегапроектах, прежде всего в строительстве первой в стране высокоскоростной магистрали, китайским партнерам рассказал первый вице-президент ОАО «РЖД» Александр Мишарин.*

128. Мишарин, А. С. **Средства для скорости** : интервью / А. С. Мишарин // РЖД-Партнер. - 2016. - № 11/12. - С. 26-27.

*Проект ВСМ Москва - Казань продолжает свое развитие. Сегодня есть уже подтверждение его финансирования со стороны китайских партнеров. Другие страны тоже рассматривают возможность своего участия в проектировании и строительстве магистрали. О том, как складываются отношения с зарубежными коллегами и может ли Hyperloop повлиять на создание ВСМ в России, рассказал первый вице-президент ОАО «РЖД» - генеральный директор ОАО «Скоростные магистрали» Александр Мишарин.*

129. Перепелица, О. **ВСМ - шанс для новой экономики** / О. Перепелица // РЖД-Партнер. - 2015. - № 7. - С. 56-57.

*ОАО «РЖД» объявило о проведении открытого конкурса на выполнение работ в сфере инженерных изысканий, разработку проектов планировки и межевания территорий, а также разработку проектной документации для строительства участка Москва – Казань ВСМ Москва – Казань – Екатеринбург в 2015–2016 гг. Ещё на стадии строительства в различных отраслях экономики будет создано более 370 тысяч рабочих мест, в том числе около 120 тысяч человек получат работу в регионах прохождения трассы. Только в обрабатывающей промышленности планируется создать 155,2 тысячи рабочих. Эксплуатация ВСМ даст приблизительно 5,6 тысяч рабочих мест, непосредственно занятых на перевозках, и 37 тысяч работников трудоустроится в смежных отраслях.*

130. Перепелица, О. **Один пояс, один путь** / О. Перепелица // РЖД-Партнер. - 2015. - № 10. - С. 16-17.

*Первые шаги на пути к созданию проекта евразийского высокоскоростного транспорта коридора Москва – Пекин. Китайская инициатива по созданию глобальной транспортной и инвестиционной инфраструктуры "Один пояс, один путь" объединяет два проекта - "Экономический пояс Шелкового пути" и "Морской Шелковый путь XXI века". В основе проекта лежит строительство трех железнодорожных коридоров (северный, центральный и южный). Все они соединят восточные провинции Китая со странами Западной Европы.*

131. Уланов, И. С. **Земляное полотно высокоскоростных магистралей** / И. С. Уланов, Ю. И. Филиппов // Транспортное строительство. - 2017. - № 10. - С. 8-11 ; № 11. – С. 17-19.

*Описаны требования к конструкции земляного полотна ВСМ на примере ВСМ Москва - Казань. Рассмотрены вопросы расчета осадки и методы усиления слабых и недостаточно прочных оснований. Возможность применения неармированных буронабивных свай на слабых грунтах должна подтверждаться расчетами по методу круглоцилиндрических поверхностей скольжения с учетом прочности свай на срез. При необходимости надо предусматривать армирование буронабивных свай или в качестве альтернативы применять железобетонные сваи заводского изготовления. Окончательное решение о возможности применения того или иного конструктивно-технологического решения по усилению основания земляного полотна следует*

принимать в увязке с графиком производства строительно-монтажных работ с учетом требуемых параметров деформативности земляного полотна. В зависимости от технической оснащенности подрядной строительной организации, а также времени производства работ возможно рассмотрение различных технологических процессов для реализации разработанных в проектной документации конструктивных решений по усилению оснований земляного полотна.

### Проект высокоскоростной магистрали «Москва – Казань»

132. Артемова, В. И. **Реализация проекта ВСМ «Москва - Казань»** / В. И. Артемова // Транспортное строительство. - 2016. - № 2. - С. 25-26.

*Запуск высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва-Казань» перенесен на один год: с 2020-го на 2021-й. Договор на проектирование ВСМ подписан ОАО «Скоростные магистрали» и консорциумом проектировщиков при участии ОАО «Мосгипротранс», ОАО «Нижегород-метропроект», China Railway Eryuan Engineering Group Co. Ltd в рамках Петербургского международного экономического форума в июне 2015 г.*

133. Балабанов, Г. Н. **Земляное полотно ВСМ Москва - Казань** / Г. Н. Балабанов, Н. В. Кашкин // Путь и путевое хозяйство. - 2017. - № 3. - С. 13-18.

*В статье описано земляное полотно, спроектированное из условия обеспечения безопасного движения высокоскоростного железнодорожного подвижного состава со скоростями до 400 км/ч. Проектирование земляного полотна выполнено для различных скоростей совместно с проектированием конструкций верхнего строения пути, искусственных сооружений и инженерных коммуникаций. Проектом предусмотрено устройство двух защитных слоев земляного полотна на всем протяжении высокоскоростной магистрали. Рассмотренная в статье конструкция земляного полотна в зависимости от инженерно-геологических, природных и других условий позволит обеспечить максимально накопленную остаточную деформацию основной площадки земляного полотна, при безбалластной конструкции верхнего строения пути за весь срок службы не превышающую 15 мм. При проектировании обеспечены требования по прочности, устойчивости и деформативности земляного полотна с учетом вибродинамического воздействия поездов.*

134. Бенин, А. В. **Особенности проектирования и строительства мостов высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва-Казань»** / А. В. Бенин, Л. К. Дьяченко, В. Н. Смирнов // Известия ПГУПС. - 2015. - Вып. 4. - С. 15-20.

*Цель: Разработать специальные технические условия (СТУ) на проектирование и строительство инфраструктуры высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань для создания актуального нормативного документа по проектированию мостов на высокоскоростных железнодорожных магистралях. Методы: Применялся всесторонний анализ отечественных разработок, а также зарубежный опыт проектирования, строительства и эксплуатации высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ), в основном европейские и китайские нормативные документы. Результаты: Сформулированы требования к искусственным сооружениям на ВСМ, которые обуславливают возникновение научно-исследовательских задач, связанных с динамическим характером работы пролётных строений мостов, с аэродинамическим взаимодействием подвижного состава и конструкций*

мостов, а также с совместной работой пролётных строений и бесстыкового пути. Определена расчётная нагрузка от подвижного состава высокоскоростных поездов, контейнерных поездов и «тяжёлых» поездов обслуживания. Практическая значимость: Разработанные СТУ жёстко нормируют параметры, которые обеспечивают безопасность движения высокоскоростных поездов и надёжность мостов на протяжении всего срока эксплуатации. Это позволит обеспечить комфорт пассажиров при движении поездов по мостам. Следует отметить, что при разработке СТУ были использованы последние достижения в области отечественного и зарубежного проектирования и строительства мостов, а многие требования и параметры впервые использованы в отечественной практике проектирования.

135. Булычев, Д. Г. **Особенности проектирования плана и продольного профиля ВСМ Москва-Казань** / Д. Г. Булычев, И. С. Уланов // Транспортное строительство. - 2017. - № 6. - С. 10-13 ; № 7. - С. 6-9.

*Статья посвящена основам проектирования плана и продольного профиля высокоскоростных магистралей. Описан мировой опыт проектирования ВСМ. Рассмотрены вопросы выбора направления трассы и определения основных показателей плана и продольного профиля на примере ВСМ-2 Москва - Казань. Дана возможность ознакомиться с техническими решениями проектировщиков, непосредственно работающих над ВСМ Москва—Казань.*

136. Бушуев, Н. С. **Рекомендации по выбору параметров круговых кривых при совмещенном движении высокоскоростных пассажирских и скоростных специальных грузовых поездов** / Н. С. Бушуев, С. В. Шкурников, В. А. Голубцов // Техника железных дорог. - 2016. - № 2. - С. 71-75.

*В статье представлены результаты расчета и анализ возможных проектных решений параметров круговых кривых для проектирования плана трассы высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва - Казань для движения пассажирских поездов со скоростями до 400 км/ч и специальных грузовых поездов - со скоростью до 250 км/ч. Поставлены вопросы, требующие более глубокого изучения.*

137. **ВСМ «Москва - Казань» станет первой в России** // Автоматика, связь, информатика. - 2015. - № 3. - С. 13-14.

*За последние годы, особенно после пуска скоростных поездов «Сапсан» и «Ласточка», в России заметно возрос интерес к высокоскоростному транспорту. Развитие этого вида транспорта отдельно выделено в обновленном варианте «Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 г.». В прошлом году правительством РФ принято решение о проведении изыскательских работ для проектирования высокоскоростной магистрали «Москва - Казань». Реализация этого крупного проекта и перспективы создания Евразийского высокоскоростного транспортного коридора «Москва - Пекин» была темой круглого стола, который прошел в конце января в издательском доме «Гудок».*

138. **ВСМ: шаги к практическому воплощению** // Железнодорожный транспорт. - 2015. - № 12. - С. 21-23.

*Проект строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва - Казань уверенно движется по пути практического воплощения на всех уровнях - от правительства до исполнителей на местах. Приняты нормативные акты, обеспечивающие юридическую поддержку проектирования*

*и строительства высокоскоростной магистрали Москва – Казань, проведены заседания научно-технических советов, на которых рассмотрены конкретные технические решения по хозяйствам железнодорожного транспорта.*

139. Железняк, О.Ф. **ВСМ. Планы и задачи** / О. Ф. Железняк // Автоматика, связь, информатика. - 2015. - № 12. - С. 5-7.

*В октябре 2015 года под председательством первого вице-президента ОАО «РЖД» А.С. Мишарина состоялось расширенное заседание проектного офиса инвестиционного проекта «Строительство высокоскоростной магистрали Москва – Казань». В качестве одного из основополагающих постулатов для построения системы управления движением поездов и обеспечения безопасности движения приняли принцип максимально возможного использования отечественных разработок и продукции. В случае необходимости применения зарубежных технологий обязательным должно стать условие локализации производства продукции на территории Российской Федерации (включая такие компоненты ЖАТ, как программный продукт и микропроцессорная техника) не менее чем на 80 %. Подчеркивалось также, что одновременно с завершением разработки проектной документации должны быть разработаны и в установленном порядке утверждены «Типовые материалы по проектированию устройств ЖАТ на выделенных высокоскоростных линиях» с целью их использования при проектировании других ВСМ.*

140. Колин, А. В. **Скоростные грузовые поезда постоянного формирования на линии Москва-Казань** / А. В. Колин, А. М. Насыбуллин, Л. Р. Айсина // Вестник транспорта. - 2016. - № 10. - С. 27-28.

*В статье представлена принципиально новая концепция организации движения ускоренных грузовых поездов России. Россия активно включилась в мировой процесс создания и эксплуатации высокоскоростных магистралей. Строительство ВСМ Москва - Казань предусмотрено Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года и учтено как один из приоритетов развития экономики государства. Рассмотрено использование ВСМ для организации грузовых перевозок с целью повышения эффективности ее эксплуатации и возможного сокращения срока окупаемости. Под понятием ВСМ стоит понимать выделенную (специализированную) вновь построенную железнодорожную линию, предназначенную для движения высокоскоростных поездов со скоростями свыше 250 км/ч. Потенциальными грузами, привлекаемыми на ВСМ, являются немассовые (высокодоходные) грузы, требующие ускорения доставки, такие как: тарно-упаковочные грузы, скоропортящиеся, автомобили, грузы в контейнерах и т.п.*

141. Косой, В. В. **Магистраль в будущее** / В. Косой, П. Чистяков // Эксперт. - 2015. - № 48. - С. 28-34.

*Окупаемость высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва - Казань неверно рассчитывать, оценивая лишь выручку от пассажиропотока. Агломерационный, инвестиционный и другие косвенные эффекты приведут к тому, что полная народнохозяйственная отдача от проекта существенно превысит затраты.*

*Исследования системы расселения и спроса на поездки показывают, что в России могут быть экономически эффективными для инвесторов и государства порядка 20 проектов скоростного и высокоскоростного движения общей протяженностью 11 тыс. км (в том числе ВСМ длиной около 4 тыс. км),*

которые позволят связать все крупнейшие города в европейской части России, на Урале и на юге Западной Сибири. В настоящий момент РЖД завершает актуализацию «Программы развития ВСМ и СМ до 2030 года» с конкретной привязкой к точкам зарождения пассажиропотоков и грузопотоков. Флагманским проектом программы является ВСМ Москва—Казань, которая находится на стадии проектирования. Этот проект обеспечит максимальную коммерческую и бюджетную эффективность.

Быстрота, комфортность, безопасность и экологичность высокоскоростных железнодорожных магистралей делают их привлекательным видом транспорта. Но среди экспертов и чиновников споры вокруг ВСМ не утихают. Работоспособная модель смешанного, частно-государственного финансирования проекта пока до конца так и не реализована, несмотря на неоднократные заявления первых лиц государства о необходимости строительства ВСМ и подписание предварительных соглашений с КНР о строительстве трассы.

142. Лебедев, А. **На полпути к ВСМ** / А. Лебедев // РЖД-Партнер. - 2015. - № 15. - С. 22-23.

В том, что в России наконец-то появится первая ВСМ в европейском понимании, сегодня никто не сомневается. А вот кто и как будет ее строить и производить подвижной состав для работы на железной дороге нового поколения, до сих пор окончательно не ясно. Учитывая то, что партнерами ОАО «РЖД» стали китайские компании, можно говорить, что часть оборудования и техники будет иметь клеймо *Made in China*, другая часть – «Сделано в России». Интрига заключается только в их соотношении. В статье рассказывается о готовности российской экономики к реализации проекта создания ВСМ Москва – Казань.

143. **Не убедили** // Эксперт. - 2016. - № 45/46. - С. 7.

Реализация проекта строительства первой в России высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва - Нижний Новгород - Казань откладывается. Правительство намерено перепроверить реалистичность заложенных в проект характеристик, от перспективного объема пассажиропотока до стоимости и источников финансирования. Стремление минимизировать риски понятно: бюджетные расходы режутся даже вопреки подзабытым уже «майским указам» президента, экономическое положение оставляет желать лучшего, и, как пророчествует Минэкономразвития, в ближайшие пять лет без коренных преобразований имеет смысл надеяться только на медленный (не более 2% в год) рост. А общая стоимость проектирования и строительства будущей ВСМ оценивается в 1,2 трлн рублей. И имеющиеся выкладки, похоже, показали властям не слишком убедительными. Проект предусматривает строительство ВСМ протяженностью 770 км от Москвы до Нижнего Новгорода и далее до Казани. Скорость в пути — порядка 400 км/ч. Окончание работ по проектированию ожидалось к концу этого года, завершение строительства — в 2020 году. Рассматривалась возможность продолжения трассы до Елабужско-Нижекамской агломерации (до 2025 года) и до Екатеринбурга (не позднее 2030-го). Проект, как предполагается, будет осуществлен на условиях концессии российско-китайским консорциумом во главе с ОАО «Мосгипротранс» при участии ОАО «Нижегородметропроект» и *China Railway Eryuan Engineering Group Co. Ltd.* Проблемы проекта разбиваются, в сущности, на два вопроса: во-

*первых, стоимость, во-вторых, востребованность.*

144. Перепелица, О. **ВСМ: рецепт развития экономики** / О. Перепелица // РЖД-Партнер. - 2015. - № 24. - С. 20.

*В июне 2015 года в ходе Петербургского международного экономического форума между ОАО «Скоростные магистрали» и консорциумом проектировщиков в составе ОАО «Мосгипротранс», ОАО «Нижегородметрострой» и China Railway Eryuan Engineering Group Co. Ltd. был подписан договор на проектирование ВСМ Москва - Казань. Участие китайской стороны стало одним из факторов устойчивости финансово-организационной модели проекта.*

145. Перепелица, О. **ВСМ: этапы большого пути** / О. Перепелица // РЖД-Партнер. - 2015. - № 6. - С. 26-27.

*Принято решение Минфина и ОАО «РЖД» о выделении средств на проектно-изыскательские работы для ВСМ Москва – Казань. Строительство высокоскоростной магистрали Москва — Казань может стартовать в 2017 г., заявил глава Минтранса Максим Соколов, выступая на коллегии министерства транспорта и дорожного хозяйства Татарстана в Казани. Однако он подчеркнул, что для этого необходимо завершить проектные работы, а также пройти все согласования по проекту — в первую очередь на межправительственном уровне. Движение по ВСМ планируется запустить в 2021 г. На проектирование и инженерные изыскания по проекту в 2016 г. планируется направить 14,9 млрд руб. В 2015 г. эта сумма составила 6 млрд руб. Проектировщиком выступает российско-китайский консорциум.*

146. Перепелица, О. **Поиск средств: сложно, но можно** / О. Перепелица // РЖД-Партнер. - 2015. - № 5. - С. 26-27.

*Проект высокоскоростной магистрали Москва - Казань (ВСМ-2) находится в проработке. На сегодняшний день у нас есть апробированный, согласованный бизнес-план, из которого следует, что инвестиции на создании высокоскоростной магистрали между Москвой и Казанью с перспективой продолжения до Екатеринбурга с точки зрения государственных инвестиций окупаются на горизонте 15 лет. С точки зрения государственного финансирования инфраструктуры это вообще коммерческий срок окупаемости. В соответствии с планом графика работ по подготовке решения по строительству ВСМ, Российские железные дороги полностью выполнили все взятые на себя обязательства.*

147. Петрушенко, Г. **Москва - Казань. Далее - везде!** / Г. Петрушенко // Транспортная безопасность и технологии. - 2015. - № 2. - С. 136-141.

*В Российской Федерации начата реализация пилотного проекта строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали. Реализация ряда инфраструктурных проектов, в том числе и проектов высокоскоростного железнодорожного сообщения, создаст основу динамичного роста экономики страны и повысит ее устойчивость. Такие проекты наряду с собственной эффективностью выступают катализатором развития отраслей промышленности, малого и среднего бизнеса, экономического подъема регионов. В основу нормативов для проектирования ВСМ Москва - Казань заложены российские разработки, а также нормативная база Европейского союза и Китая, адаптированная для России.*

148. Покусаев, О. Н. **Проект ВСМ Москва-Казань: управление инновационными**

**решениями** / О. Н. Покусаев // Транспорт Российской Федерации. - 2017. - № 1. - С. 8-12.

*В статье обосновывается необходимость организации научного сопровождения проекта ВСМ «Москва - Казань». Рассматривается деятельность Экспертного совета по технической политике в области проектирования, строительства и эксплуатации высокоскоростных железнодорожных магистралей в Российской Федерации. Раскрываются основные направления внедрения инновационных технологий. Подводятся итоги реализации проекта в 2016 г. и задачи на 2017 г.*

149. **Рустам Минниханов: ВСМ как центр притяжения** / Р. Минниханов // РЖД-Партнер. - 2015. - № 4. - С. 16.

*По итогам прошлого года президент Республики Татарстан Рустам Минниханов вошел в десятку лидеров медиарейтинга глав регионов РФ за 2014 год, подготовленного компанией «Медialogия», а также в Топ-10 эффективных губернаторов (рейтинг составляет Фонд развития гражданского общества при поддержке группы экспертов). Это наглядно подтверждает тот факт, что президент не только успешно представляет интересы республики в публичном пространстве, но и пользуется поддержкой общественности, заинтересованной в развитии региона. Говоря о стратегии развития республики, он отметил, что важным проектом является высокоскоростная магистраль Москва – Казань. По словам Рустама Минниханова, данный проект важен не только для Татарстана, но и для России в целом. «Он изменит отношения людей, их ментальность, уменьшит расстояния в европейской части страны», - уверен глава республики. По словам Президента РТ, к работе над этим проектом будет привлекаться строительный комплекс Татарстана.*

150. **Сетевой план-график мероприятий реализации проекта строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва-Казань** : утв. распоряжением Правительства РФ от 13.01.2016 г. № 5-р // Собрание законодательства РФ. - 2016. - № 4. - Ст. 544. - С. 1905-1914.

*13 января 2016 года Председатель Правительства Российской Федерации Д. А. Медведев утвердил сетевой план-график мероприятий реализации проекта строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва — Казань.*

*Согласно утвержденному документу, в период с 2016 по 2021 год должен был выполнен ряд задач по реализации проекта, в том числе: определена организационная и финансовая модель проекта (2016 г.), выполнены работы по проведению инженерных изысканий, разработке проекта планировки и проекта межевания территории и разработке проектной документации проекта (2016 г.), реализованы мероприятия, необходимые для изъятия и предоставления земельных участков под строительство объектов в рамках проекта (2016 — 2020 гг.), организованы и выполнены строительно-монтажные работы по проекту (2017 — 2021 гг.). Также, в 2016 году, будет проведен конкурсный отбор на поставку высокоскоростного подвижного состава при условии его производства с целевой локализацией 70 — 80 процентов. Само же производство высокоскоростного подвижного состава в Российской Федерации намечено на 2019 год.*

151. **СТУ для организации радиосвязи на ВСМ Москва - Казань** / Д. Н. Роенков, П. А. Плеханов, В. В. Шматченко, В. Г. Иванов // Автоматика, связь, информатика. - 2016. - № 6. - С. 23-26.

*Приведены основные требования к функциональным возможностям и структуре систем радиосвязи, сформулированные специалистами ПГУПС по заказу ОАО «Скоростные магистрали» для участка Москва - Казань высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва - Казань - Екатеринбург.*

152. Уланов, И. С. **Особенности проектирования высокоскоростной магистрали Москва - Казань** / И. С. Уланов // Путь и путевое хозяйство. - 2017. - № 1. - С. 15-18.

*Закончено проектирование первого участка (от Москвы до Владимира), документация передана в Главгосэкспертизу. Проектно-сметная документация для второго и третьего участков (Владимир – Нижний Новгород, Нижний Новгород – Чебоксары) должна быть готова в первом полугодии 2017 года. Однако РЖД попросили правительство сдвинуть сроки предоставления на госэкспертизу документов на третий участок в связи с технологической сложностью работ, из-за чего пришлось пересмотреть график финансирования.*

153. **Уникальный проект - уникальные требования к безопасности** // Транспортная безопасность и технологии. - 2015. - № 3. - С. 125-126.

*В настоящий момент проектный институт ОАО «Мосгипротранс» приступил к разработке проектной документации участка Москва-Казань высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва-Казань-Екатеринбург (ВСМ-2). Данная магистраль является крупным инфраструктурным объектом, уникальным для нашей страны. С точки зрения обеспечения безопасности при проектировании, строительстве и эксплуатации данного объекта можно выделить несколько групп угроз: стихийные бедствия; техногенные угрозы (пожары, аварии, поломки); угрозы, связанные с человеческим фактором (поведение обслуживающего персонала, машинистов, диспетчеров); криминальные действия (кража багажа, вандализм); террористические акты.*

154. Шкурников, С. В. **Общие требования к проектированию высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва-Казань** / С. В. Шкурников, Н. С. Бушуев, В. А. Голубцов // Транспорт Российской Федерации. - 2015. - № 2. - С. 26-29.

*В результате совместной работы специалистов отраслевых вузов, ведущих научно-исследовательских и проектных институтов страны и иностранных компаний разработаны специальные технические условия по всем объектам инфраструктуры высокоскоростной магистрали. В число основных нормативов входят специальные технические условия «Проектирование участка Москва - Казань высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва - Казань - Екатеринбург со скоростями движения до 400 км/час».*

#### **Публикации в зарубежных источниках о высокоскоростном движении в России**

155. **Alstom pourrait monter au capital de ТМН** // La Vie du Rail. - 2015. - № 3525. - P. 15. - На фр. яз.

**Перевод заглавия: Компания Alstom планирует увеличить свою долю в капитале Трансмашхолдинга (Россия).**

*Несмотря на сохраняющееся напряжение в отношениях Москвы с западными странами, компания Alstom ведёт переговоры с Трансмашхолдингом о покупке акций и остаётся кандидатом на изготовление поездов для первой российской*



высокоскоростной линии. РЖД выразили готовность продать 25% доли Трансмашхолдинга и решили доверить разработку концепции линии Москва - Казань китайской компании.

156. **Beijing - Moscou en LGV?** // Le Rail. - 2015. - № 213. - P. 6. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **О проекте высокоскоростной линии Пекин - Москва.**

*Правительство Китая объявило в конце января 2015 г. о соглашении с Россией на сооружение линии LGV между Пекином и Москвой длиной 7000 км, общей стоимостью 212,8 млрд. евро. Трасса пройдёт через Казахстан; время в пути по маршруту составит двое суток. Отмечено, что ранее, в октябре 2014 г., между сторонами было подписано соглашение о строительстве линии LGV Москва-Казань.*

157. Bruner, Massimiliano. **Russia: i passeggeri di "Allegro" aumentano del 30% nel IQ 2017** = Russia: Allegro's passengers increase be 30% in IQ 2017 / M. Bruner // Ingegneria Ferroviaria. - 2017. - № 5. - P. 409. - На итал. и англ. яз.

Перевод заглавия: **Рост объёмов пассажирских перевозок поездами Allegro : [Россия].**

*Отмечается, что в период с января по март 2017 г. 98800 пассажиров воспользовались высокоскоростными поездами Allegro, что на 30% превысило показатель аналогичного периода 2016 г. Всего с момента открытия высокоскоростного международного сообщения между Санкт-Петербургом и Хельсинки 12 декабря 2010 г. поездами Allegro было перевезено 2,3 млн. пассажиров, в том числе 392 тыс. пассажиров в 2016 г., что на 8% больше, чем в 2015 г. Среди факторов успеха называют гибкие тарифы, эффективный маркетинг, сокращённые затраты времени на поездку по маршруту, возможность эксплуатации сдвоенных поездов Allegro в дни повышенного спроса на перевозки. Ежедневно перевозки осуществляются 4 поездами Allegro между Санкт-Петербургом и Хельсинки. Указано, что пассажирские перевозки между Россией и Финляндией составляют 70% от общего объёма пассажирских перевозок между Россией и зарубежными странами.*

158. **China and Russia step up high-speed cooperation** // International Railway Journal. - 2015. - № 6. - P. 6. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Сотрудничество Китая и России в области высокоскоростного железнодорожного транспорта : [Китай - Россия].**

*Информация о подписании 9 мая 2015 года в Кремле (Москва) меморандума о сотрудничестве обеих стран в данной области. По сообщению агентства ТАСС, Китай планирует инвестировать в проект высокоскоростного железнодорожного сообщения Москва - Казань стоимостью 1 триллион рублей - сумму в размере 104 млрд. рублей (2 млрд. долларов). Предусмотрено использование китайских технологий при строительстве и эксплуатации новой железнодорожной линии длиной 770 км с реализацией на основе государственно-частного партнёрства в форме концессии.*

159. **Des trains à écartement d'essieux variable pour la ligne Berlin - Moscou** // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2017. - № 269(3). - P. 27. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Поезда с раздвижной колёсной осью для линии Берлин - Москва : [Германия, Россия].**

*В связи с началом движения с 17 декабря 2016 г. по маршруту Москва - Берлин компания РЖД ввела в эксплуатацию подвижной состав, оснащённый системой*

перехода с одной ширины колеи на другую. Данная система разработана компанией Talgo и позволяет сократить время на поездку по маршруту на 4 часа 30 минут. Ранее продолжительность поездки составляла 20 часов 14 минут. В составе поездов Talgo 18 вагонов общей пассажировместимостью 216 человек. Максимальная скорость - 200 км/ч. Указано также на наличие устройства, защищающего оси и колёса от обледенения в зимний период.

160. Duchemin, C. **La LGV Moscou-Kazan prête en 2018?** / C. Duchemin // Le Rail. - 2015. - № 216. - P. 25. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **О проекте высокоскоростной линии Москва-Казань.**

Отмечены укрепление и развитие сотрудничества и партнёрских отношений между Россией и Китаем, и, в частности, в совместном проекте строительства линии Москва-Казань. Автор ст. анализирует финансовый аспект реализации проекта. Затраты на сооружение линии оцениваются в 20 млрд. евро, из них Россия выделит 5,5 млрд. евро (из средств РЖД - 2,75 млрд. евро). Рассмотрены также планы двухстороннего сотрудничества на перспективу 2020 г.

161. **High speed specification** // Railway Gazette International. - 2015. - № 9. - P. 26. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Планы развития высокоскоростного сообщения : [Россия].**

Рассмотрены планы РЖД по развитию инфраструктуры линий высокоскоростного транспорта на маршрутах Москва - Нижний Новгород и Москва - Казань, с расширением линии до Екатеринбурга на вторичном этапе, подняты вопросы электрификации. Указан ряд технических требований к подвижному составу, покупка которого в размере 150 единиц планируется к 2030 году, сравниваются поезда: немецкий ICE3, ETR100 итальянской компании-производителя Trenitalia, северокорейский HEMU430X, Avril испанской компании-производителя Talgo и китайский CRH380D. Озвучены цели по достижению желаемых скоростей, чтобы поездка в 770 км на маршруте Москва-Казань составляла 3 часа 30 минут.

162. Laval, Patrick. **Accords. Après la grande vitesse, les métros: le partenariat russo-chinois se renforce** / P. Laval // La Vie du Rail. - 2015. - № 3523. - P. 16. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Об усилении партнёрства России и Китая в сфере железнодорожного транспорта.**

Прокомментирован ряд соглашений, заключённых между сторонами, в том числе в сфере высокоскоростного движения (линия Москва - Казань), а также по проектам, связанным с метрополитеном (китайские технологии управления пассажиропотоком). Также затронут вопрос о перспективах сотрудничества с французской компанией Alstom в изменившихся политических и экономических условиях.

163. **Option chinoise sur la grande vitesse** // La Vie du Rail. - 2015. - № 3521. - P. 11. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Участие Китая в высокоскоростных проектах на железных дорогах России.**

Обсужден контракт на выполнение изыскательских работ и исследования возможности осуществления проекта высокоскоростной линии Москва - Казань, заключённый с российско-китайским консорциумом. Также прокомментирован меморандум о сотрудничестве между министерством

*транспорта РФ, РЖД, Национальной комиссией Китайской республики по развитию и реформе железных дорог Китая. Затронуты вопросы использования китайской технологии строительства высокоскоростных поездов, а также проведения технических экспертиз проектов.*

164. Pointers. **After examining a number of options...** // Railway Gazette International. - 2016. - № 12. - P. 23. - На англ. яз.

**Перевод заглавия: Выбрана конечная станция для новой высокоскоростной линии Москва – Нижний Новгород (Россия).**

*После изучения ряда показателей компания РЖД выбрала Рижский вокзал как наиболее предпочтительную конечную станцию для планируемой высокоскоростной линии Москва – Нижний Новгород. Упоминается о Музее железнодорожного транспорта Московской железной дороги, размещённом на вокзале.*

165. Pointers. **Russian Railways has signed...** // Railway Gazette International. - 2017. - № 1. - P. 23. - На англ. яз.

**Перевод заглавия: Сотрудничество РЖД с Железными дорогами Индии (IR).**

*Сообщено о подписании Меморандума о взаимопонимании (MoU) между РЖД и Министерством железнодорожного транспорта Индии. Документ предусматривает совместные изыскания по вопросу повышения скоростного режима до 200 км/ч на пригородной железнодорожной линии Нагпур – Секундерабад.*

166. Polikarpov, Alexander. **Russia's railways look ahead with cautious optimism** / A. Polikarpov // International Railway Journal. - 2017. - № 1. - P. 48-49. - На англ. яз.

**Перевод заглавия: Прогноз развития российского железнодорожного транспорта на 2017 г.**

*Несмотря на нестабильную обстановку, обозначены положительные тенденции в развитии грузового сектора (по различным категориям грузов), где прогнозируется рост объёмов перевозок, за исключением некоторых категорий грузов; а также сектора пассажирских перевозок, где предполагается увеличение пассажиропотока в связи с вводом в эксплуатацию нового подвижного состава (поезда Talgo и другие). Рассмотрены планируемые изменения в тарифной политике РЖД, осуществляемые в соответствии с тарифным планом Правительства РФ в целях упрощения процесса планирования деятельности, обновления инфраструктуры и улучшение финансовых показателей компании. Отдельно представлена ситуация с тарифами за аренду грузовых вагонов и ситуация на рынке производства и поставки подвижного состава. В числе факторов, негативно влияющих на развитие железнодорожной отрасли в России, названы падение курса рубля и продление экономических санкций со стороны Европейского союза. Основным крупным проектом в 2017 г., по мнению автора, является строительство высокоскоростной линии Москва - Казань, где свою заинтересованность в участии уже выразили поставщики железнодорожной техники и инфраструктуры из Европы и Китая.*

167. **Railmix. In November 2015** // Railvolution. - 2015. - Vol. 15, № 6. - P. 23. - На англ. яз.

**Перевод заглавия: Технические требования к высокоскоростным поездам для магистрали Москва – Казань (Россия).**

*В ноябре 2015 г. ОАО «РЖД» представило требования к новым поездам для*

высокоскоростной магистрали Москва – Казань. Поезд сможет развивать скорость до 360 км/ч и будет рассчитан на эксплуатацию в суровых климатических условиях, а также отвечать нормам ГОСТ 9238. Современный 12-вагонный состав, оборудованный системой кондиционирования воздуха, будет вмещать 743 пассажира. Позднее, 27 ноября 2015 г., Синара Групп заявила о своем намерении создать с китайской корпорацией China CNR совместное предприятие по разработке и производству новых высокоскоростных поездов. Планируется, что производство будет размещено в территории России, с использованием отечественных компонент (до 80%).

168. **Rockstroh, B. Geburtstag des SAPSAN - Russland feiert fünf Jahre Hochgeschwindigkeitsverkehr** / B. Rockstroh // Elektrische Bahnen. - 2015. - № 2/3. - S. 80-81. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **5-летие эксплуатации высокоскоростных поездов «Сапсан» в России.**

Обзорная публикация об итогах успешной эксплуатации высокоскоростных поездов «Сапсан» с декабря 2009 г. в сообщениях Москвы с Санкт-Петербургом и Нижним Новгородом. Отмечена популярность перевозок данного типа в России, где уже эксплуатируются вместо 10-ти - 20-вагонные поезда Сапсан длиной примерно 500 м, чего больше нет нигде в Европе. Оценивается также большое значение сотрудничества ОАО РЖД с германской компанией Siemens, что обеспечивает доступ России к передовым технологиям высокоскоростного железнодорожного транспорта, в том числе в области техобслуживания высокоскоростных поездов.

169. **Russische HG-Pläne wird konkret** // Eisenbahn Österreich. - 2016. - № 3. - S. 137. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Планы Российских железных дорог в области высокоскоростного движения.**

Российское правительство в середине января 2016 г. одобрило следующие шаги в строительстве первой высокоскоростной линии Москва – Казань через Нижний Новгород длиной 770 км. Начата разработка детального планирования строительства. К декабрю 2016 г. ожидается начало конкурса на закупку материалов, большая часть из которых, как предполагается, будет отечественного производства.

170. **RZD kicks off World Cup projects** // Railway Gazette International. - 2015. - № 9. - P. 8. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **РЖД начинает работы по подготовке к Чемпионату мира по футболу 2018 (Россия).**

Российские железные дороги ведут работы по организации скоростного движения и увеличению пассажирских перевозок между Волгоградом и Самарой - столицами Чемпионата мира по футболу 2018. Железнодорожное сообщение до международного аэропорта Волгограда будет организовано с помощью поездов Аэроэкспресс, работы завершатся в конце 2017. Кроме этого, в рамках проекта будет модернизирован 100-километровый пригородный участок пути и электрифицирован участок пути между Саратовом и Ростовом-на-Дону через Волгоград.

171. **RZD's Swift «Flying» to Berlin** // Railvolution. - 2016. - Vol. 16, № 6. - P. 29 : il. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Скоростной поезд «Стриж», Москва – Берлин** : [Россия, Германия].

*Обзорная информация о первой поездке, совершённой поездом Talgo («Стриж») с раздвижной колёсной парой 17-18 декабря 2016 г. по маршруту Москва – Берлин, с указанием промежуточных остановок. Уточнено, что время перехода на другую ширину колеи на станции Брест сократилось с двух часов до 20 минут. Отмечается прохождение поездом сервисного обслуживания в Берлине. Помещено расписание движения поезда с указанием времени движения. Помещена информация о мероприятии, посвящённом запуску первого поезда «Стриж» – Москва – Берлин, которое посетили президент РЖД, Олег Белозёров, Министр транспорта России, Максим Соколов, а также ряд испанских представителей. Максимальная скорость поезда Talgo MB составляет 200 км/ч, на его борту предлагаются беспроводной интернет Wi-Fi, а также услуги информационного портала, содержащего информацию о расписании поезда, ресторанное меню, информацию для путешественников, а также функции демонстрации фильмов и покупки билетов; в салоне первого класса также установлены планшеты для доступа пассажиров к указанному portalу. Представлены данные о пассажирообороте компании оператора – Федеральной пассажирской компании (ФПК) – в 2016 г., в том числе в перевозках между Россией и Германией; отмечается его увеличение по сравнению с 2015 г. Упоминается также о другом примере перевозок на маршруте с различной шириной колеи, инициированном в 2003 г. Польскими государственными железными дорогами (PKP) и ПАО «Укрзализныця» (УЗ), между Вроцлавом, Краковом и Львовом.*

172. **Sapsan patronage steadily increasing** // Railvolution. - 2016. - Vol. 16, № 6. - P. 31. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Растёт объём пассажирских перевозок поездами «Сапсан»** : [Россия].

*По данным РЖД, количество пассажиров, перевезённых поездами «Сапсан» в 2016 г., составило 4,8 млн. человек, что на 37,4% больше по сравнению с предыдущим годом. Основной причиной роста данного показателя называют увеличение пассажироместимости указанных поездов и частоты их движения, а также привлекательные для пассажиров показатели скорости, комфорта и стоимости билетов. Всего за период эксплуатации поездов «Сапсан» (с 2009 г.) было перевезено 22,7 млн. пассажиров. В настоящее время 13 таких поездов ежедневно совершают перевозки пассажиров между Москвой и Санкт-Петербургом; на выходных число рейсов увеличивается до 15. Показатель наполняемости поездов всегда близок к 100%. Уточнено, что перевозки поездами «Сапсан» составляют порядка 50% рынка туристических железнодорожных перевозок по маршруту Москва – Санкт-Петербург.*

173. **Siemens - Sinara to assemble HS trains** // International Railway Journal. - 2015. - № 8. - P. 15. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Совместное производство высокоскоростных поездов компанией Siemens и группой «Синара»** : [Россия].

*9 июля 2015 года компания Siemens и группа «Синара» отпраздновали пятилетие основания завода «Уральские локомотивы» (г. Верхняя Пышма, Свердловская область), подписав меморандум о выпуске вагонов для высокоскоростных поездов. Также в этот день состоялся торжественный запуск производства новой модификации электропоезда «Ласточка» (ЭС2Г) - «Ласточка-Премиум»,*

рассчитанная на перемещение между крупными городскими агломерациями на расстоянии до 200 км. Заказ на поезда «Ласточка» рассчитан до 2023 года. Ранее вице-президент А. Мишиарин подтвердил, что на маршруте Москва - Санкт-Петербург будет увеличено количество поездов «Сапсан» и уменьшены интервалы между ними. На маршруте Москва - Нижний Новгород поезда «Сапсан» заменены на «Стрижи» (Talgo).

174. **Strizh enters service** // Modern Railways. - 2015. - № 7. - P. 84-85. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Подвижной состав Стриж** : [Россия].

Сообщается о покупке РЖД семи подвижных составов Talgo: 4 состава для колеи 1520 мм и 3 состава с шириной колеи 1435/1520мм для обслуживания маршрута Берлин - Москва. Подвижной состав Стриж заменит Сапсан на маршруте Москва - Нижний Новгород начиная с 2015 года. Так же сообщается о совместном финансировании правительством России и Китая строительства высокоскоростной железнодорожной линии Москва - Казань, которую планируется открыть в 2020 году.

175. **Talgo-Pendular-Züge in Russland im Einsatz** // ZEVrail. - 2015. - № 10. - S. 410. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Ввод в эксплуатацию в России поездов Talgo Pendular.**

Небольшая заметка сообщает о вводе в эксплуатацию с 1 июня 2015 года 4-х поездов Talgo в России на маршруте Москва - Нижний Новгород. Были поставлены четыре подвижных состава типа Talgo Pendular с пассивной системой наклона кузова вагонов, состоящие каждый из 18 пассажирских и двух технических вагонов. Допустимая скорость поезда до 200 км/ч. Кроме того, в 2016 году планируется начало эксплуатации 3-х составов компании Talgo с системой смены ширины колеи с 1520 мм на 1435 мм для обслуживания маршрута Берлин - Москва.

176. **Talgos enter service** // Railway Gazette International. - 2015. - № 7. - P. 8. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Поезда Talgo на Российских железных дорогах (РЖД).**

Сообщается о запуске в эксплуатацию в июне 2015 года первого из 4 поездов Talgo («Стриж») в сообщении Москва - Нижний Новгород. Поезд с локомотивом максимальной скоростью 200 км/ч и пассивной системой наклона кузова вагонов из 18 пассажирских и 2 технических вагонов, всего на 414 пассажиров, проходит 440 км пути за 3 часа 35 минут. Отмечен высочайший уровень комфорта и значительное сокращение энергопотребления в сравнении с другими поездами. Имеется Wi-fi и вагон-ресторан. Ещё 3 поезда Talgo с оборудованием для перехода на другую ширину колеи начнут эксплуатироваться в 2016 году между Москвой и Берлином.

### *Высокоскоростное сообщение за рубежом.*

177. Арипов, Н. М. **Перспективы развития высокоскоростного движения и вопросы внедрения электронного оборота технической документации на железных дорогах Узбекистана** / Н. М. Арипов, Д. Х. Баратов // Инновационный транспорт (ИННОТРАНС). - 2016. - № 2. - С. 10-14.

В статье рассмотрены этапы развития скоростного и высокоскоростного движения на железных дорогах Узбекистана, исследованы особенности

электронного документооборота технической документации железнодорожной автоматики. Рассмотрены задачи синтеза математического описания электронного документооборота технической документации железнодорожной автоматики и телемеханики. Приведено формализованное представление электронного документооборота технической документации железнодорожной автоматики и телемеханики. С этой целью проведено обследование реальных процессов создания, проверки и использования технической документации на примере ведения заказных спецификаций систем автоматики и телемеханики, что позволило выявить сценарии документооборота, а также свойств технических документов.

178. **Высокоскоростные сообщения в Китае** // Железные дороги мира. - 2017. - № 6. - С. 11-18. - Материалы Национальной комиссии по развитию и реформам Китая (NRDC). - Пер.ст. из журн.: // Railway Gazette International. - 2017. - № 4. - Р. 26-30. - Англ.

*Не менее 3,5 трлн юаней выделено на строительство новых железных дорог и проекты модернизации в рамках 13 го пятилетнего плана, утвержденного 1 марта 2016 г. При этом общая протяженность национальной сети железных дорог Китая увеличится до 150 тыс. км.*

*Правительство Китая в 2016 г. объявило о планах широкомасштабного строительства высокоскоростных железнодорожных линий по схеме «восемь на восемь» (восемь коридоров направления север — юг и восемь направлений восток — запад), но спустя всего лишь 6 мес. планы были пересмотрены с увеличением числа коридоров в схеме до десяти в каждом направлении. По прогнозам, к 2020 г. суммарная протяженность высокоскоростных пассажирских линий достигнет 30 тыс. км, увеличившись с 19 тыс. км в конце 2015 г. и с примерно 22 тыс. км в настоящее время. Знаменательной датой стало 9 марта 2017 г., когда были начаты работы по строительству высокоскоростной железной дороги, финансируемой в рамках государственно-частного партнерства. Эта высокоскоростная пассажирская линия Ханчжоу — Вэньчжоу протяженностью 331 км в провинции Чжэцзян будет завершена в 2021 г., что позволит сократить время в пути с 2 ч 30 мин до 1 ч. Власти нескольких провинций поддерживают строительство ряда других высокоскоростных линий с целью поддержки развития местной экономики. В августе 2016 г. NDRC дала разрешение на создание высокоскоростной пассажирской линии Тайюань — Цзяоцзо протяженностью 362 км, которую предполагается завершить за 4,5 года. Поскольку многие магистральные железнодорожные коридоры уже завершены или находятся в процессе строительства, появляются многочисленные проекты новых пассажирских линий для перевозки пассажиров на короткие и средние расстояния в активно развивающихся агломерациях Китая.*

179. **Китай: 2014 - самый успешный год** // Железные дороги мира. - 2015. - № 4. - С. 29-32 : ил. - Материалы портала [www-wds.worldbank.org](http://www-wds.worldbank.org). - Пер.ст. из журн.: // Railway Gazette International. - 2015. - № 2. - Р. 53-56. - На англ. яз.

*В декабре 2014 г. протяженность эксплуатируемых пассажирских магистралей железных дорог Китая увеличилась более чем на 3000 км, причем главным образом за счет высокоскоростных линий. Динамика перевозок начиная с 2008 г. свидетельствует о том, что выделенные пассажирские линии, общая протяженность которых уже достигла 15 тыс. км, начинают оправдывать прогнозы.*

180. **Китай: активное развитие сети высокоскоростных линий** // Железные дороги мира. - 2017. - № 11. - С. 23-27. - Материалы корпорации China Railway (www.china-railway.com.cn); Государственного совета КНР (english.gov.cn). - **Пер.ст.** из журн.: // International Railway Journal. - 2017. - № 8. - Р. 24-27. - Англ.
- Для того, чтобы удовлетворить растущие потребности населения в перевозках и способствовать развитию промышленности, а также для поддержки экономических преобразований в стране, Китай продолжает наращивать протяженность высокоскоростных железных дорог беспрецедентными темпами.*
181. **Космин, В. В. Высокоскоростная железнодорожная магистраль Милан - Генуя** / В. В. Космин // Транспортное строительство. - 2016. - № 9. - С. 31-32.
- В Италии ведутся работы по реализации второго этапа сети создания высокоскоростных железнодорожных магистралей – ВСМ. Новая ВСМ Генуя – Милан входит в число 30 приоритетных европейских проектов. Важным и особо трудным по рельефу и инженерно-геологическим условиям на этой линии является участок протяженностью около 53 км с длинными тоннелями (суммарно 37 км) на пересечении Апеннинских гор. В соответствии с современными нормативами безопасности рассматриваемая ВСМ здесь проектируется двумя параллельными однопутными тоннелями с соединительными штольнями через каждые 500 метров. Максимальная скорость движения по главным путям принята 250 км/ч.*
182. **Космин, В. В. Сеть высокоскоростных железных дорог Японии: полвека развития** / В. В. Космин // Транспортное строительство. - 2015. - № 6. - С. 32.
- За более чем полувековой период с начала эксплуатации в 1964 г. первой в мире высокоскоростной железнодорожной линии сеть Синкансен высокоскоростных железных дорог в Японии, специализированная для пассажирского движения, достигла значительных размеров и продолжает развиваться.*
183. **Кривый, М. Высокоскоростные железные дороги Италии** / М. Кривый // Железнодорожник. - 2017. - № 9. - С. 38-43.
- За последние шесть лет высокоскоростные железные дороги Италии изменились практически до неузнаваемости. На текущий момент они представляют собой два коридора. Первый, с севера на юг, соединяет Турин и Салерно через Милан, Болонью, Флоренцию, Рим и Неаполь. Второй, по большей части находящийся в стадии строительства, соединит Турин с Венецией через Милан, Брешиа, Верону и Падую.*
184. **Лакот, Ф. Во Франции сформировалось отношение к ВСМ как новому типу транспорта, а также изменился подход к инвестициям в эту сферу** / Ф. Лакот; беседовал О. Сергеенко // Промышленный транспорт XXI век. - 2016. - N 1/2. - С. 58-60.
- Интервью с техническим советником президента Alstom Transport S. A. о развитии высокоскоростного движения во Франции, который делится также своими соображениями о необходимости строительства первой ВСМ в России, а также о перспективах развития сети высокоскоростного движения в нашей стране с учетом ее климатических и других особенностей.*
185. **Массель, А. Состояние и перспективы развития скоростного**



**железнодорожного пассажирского сообщения в Центральной и Восточной Европе** / А. Массель, А. Помыкала, Я. Рачиньски // Бюллетень ОСЖД. - 2017. - № 5. - С. 17-30.

*Последняя четверть века отличилась значительным прогрессом в области сокращения времени перевозок между городами Центральной и Восточной Европы. Время сократилось в среднем на 27,5% по сравнению с продолжительностью проезда в 1989 году. Тем не менее, несмотря на видимый прогресс и усилия, предпринимаемые со стороны ОСЖД по развитию международных железнодорожных пассажирских перевозок, железная дорога в международном сообщении в этой части Европы систематически теряет долю рынка в пользу авиатранспорта, автобусного сообщения и индивидуальных автомобильных поездок. Прогресс в области строительства автотрасс и автомобильных дорог был быстрее и более качественным, чем осуществляемые программы по модернизации железнодорожных линий. В статье, подготовленной учёными-железнодорожниками из Института железнодорожного транспорта г. Варшавы, представлены планы строительства скоростных и высокоскоростных железнодорожных линий в странах центрально- и восточно-европейского региона, а также даётся анализ возможного влияния развития сети высокоскоростных железнодорожных линий на значительное сокращение времени путешествия между странами региона. Результат анализа показывает, что Польша и другие страны региона могут получить для этого значительные инвестиции.*

186. **Нидерланды — акцент на перевозки пассажиров** // Железные дороги мира. - 2017. - № 7. - С. 32-36. - Материалы компании Nederlandse Spoorwegen ([www.ns.nl](http://www.ns.nl)). - Пер.ст. из журн.: // International Railway Journal. - 2017. - № 1. - P. 28-30. - Англ.

*В последние годы железным дорогам Нидерландов (NS) приходилось искать выход из ряда конфликтных ситуаций. Новая корпоративная стратегия ориентирована на возвращение доверия к оператору и укрепление позиций NS на национальном рынке пассажирских перевозок, для которого характерен стабильный рост спроса на услуги общественного транспорта.*

187. **Перспективы высокоскоростных пассажирских перевозок** // Железные дороги мира. - 2015. - № 12. - С. 9-20. - Материалы компаний Alstom ([www.alstom.com](http://www.alstom.com)) и Bombardier ([www.bombardier.com](http://www.bombardier.com)), порталов [www.railwaygazette.com](http://www.railwaygazette.com) и [www.railjournal.com](http://www.railjournal.com). - Пер.ст. из журн.: // Railway Gazette International. - 2015. - № 7. - P. 33-39. - Англ.

*Даже поверхностного ознакомления с планируемыми, разрабатываемыми и реализуемыми проектами высокоскоростных железнодорожных сообщений достаточно, чтобы убедиться в том, что развитие соответствующих мировых рынков имеет основательную перспективу. На фоне возможного снижения темпов распространения таких сообщений в Европе активно развиваются высокоскоростные железнодорожные сети в странах Азии, Ближнего Востока и Африки.*

188. **Состояние и перспективы плана эксплуатации ВСМ Китая = Status and prospect of China high-speed railway train operation plan** / Г. Цзя и др. // Инновационный транспорт (ИННОТРАНС). - 2016. - № 2. - С. 6-9. - На английском языке.

*В статье предлагается обзор методов и инструментов подготовки китайского плана развития скоростного движения поездов. Приводится анализ проблем,*

возникающих при его подготовке. Освещены перспективы автоматической подготовки и оптимизации планов развития скоростного движения поездов в реальном времени.

189. **Франция – перспективы высокоскоростной сети** // Железные дороги мира. - 2016. - № 10. - С. 25-29. - Пер.ст. из журн.: // Railway Gazette International. - 2016. - № 7. - Р. 32-34. - Англ.

*В 2016 г. сеть высокоскоростных линий Франции прироста второй очередью линии LGV Est Européenne длиной 106 км. В 2017 г. войдут в эксплуатацию три новые линии суммарной протяженностью 700 км: LGV Bretagne-Pays de la Loire, LGV Sud-Europe Atlantique и обход Ним - Монпелье, финансирование строительства которых осуществляется в рамках государственно-частных партнерств. За счет гарантированной доступности высокоскоростных железнодорожных сообщений широким слоям населения и эксплуатации двухэтажных высокоскоростных поездов Euroduplex вместимостью до 509 пассажиров SNCF рассчитывает на прирост перевозок в среднем на 400 тыс. чел. в год, что позволит увеличить к 2020 г. годовой объем пассажирских перевозок по линии LGV Est-Européenne во внутренних сообщениях до 10,7 млн чел. (рис. 2). Рост перевозок в международных сообщениях оценивается в 300 тыс. пассажиров в год; прогнозируется выход к 2020 г. на уровень 2,1 млн пассажиров. На направлении Тур — Бордо, согласно прогнозам, к 2019 г. объем пассажирских перевозок может возрасти на величину до 2,3 млн чел. в год. Минимальное время поездки между конечными пунктами данного направления в новом расписании сократится с 3 ч 14 мин до 2 ч 04 мин. При этом минимальное время поездки в сообщениях между Парижем и Тулузой уменьшится с 5 ч 25 мин до 4 ч 09 мин. Эксперты Alstom уверены, что на проектном уровне может быть обеспечена высокая степень унификации двух парков подвижного состава, предназначенного для работы на сети HS2. В частности, поезда для обычных линий можно формировать из новых моторных вагонов и одноэтажных прицепных, оснащенных механизмами принудительного наклона кузовов в кривых. Этот подход позволит снять вопрос о том, смогут ли поезда Alstom соответствовать в эксплуатации показателям времени поездки, достигнутым поездами Pendolino с принудительным наклоном кузовов вагонов на магистрали Западного побережья, отличающейся многочисленными кривыми. По мнению руководства компании Alstom, в современных условиях, характеризующихся быстро меняющимся спросом на пассажирские перевозки и острой рыночной конкуренцией, для потенциальных покупателей высокоскоростных пассажирских поездов абсолютными приоритетами становятся эксплуатационная гибкость и модульный принцип построения подвижного состава, а инженерно-технические характеристики поездов не являются, как прежде, доминирующим критерием для выбора модели поезда.*

190. Хардер, Я. К. **Развитие высокоскоростных магистралей в мире. Тренды 2020-2030 годов** / Ян К. Хардер // Техника железных дорог. - 2016. - № 2. - С. 28-35.

*Инвестиции в развитие сетей железных дорог (по сравнению с другими видами транспорта), в разработку новых решений растут из года в год. Основные причины – экологическая безопасность, урбанизация населения и создание крупных агломераций, вследствие чего возникает необходимость решения вопросов перегруженности автомобильных дорог и обеспечения мобильности населения и товаров. Мало кому в 1950-е годы удалось бы предвидеть, каким мощным будет в конце XX века развитие рельсового транспорта по сравнению с автомобильным и особенно с авиационным. Помимо городского рельсового*

транспорта, междугородные и даже международные транспортные коридоры лежат в центре планирования на следующие десятилетия. В ЕС создание одной рельсовой транспортной системы встраивается в другие виды транспортных систем и рассматривается в качестве одной из ключевых стратегий для обеспечения мобильности населения, дальнейшего роста экономики и развития унификации железнодорожных стандартов. В статье изложена общая информация о работающих и проектируемых высокоскоростных магистралях в мире, планируемые результаты развития ВСМ и основные драйверы развития.

\*\*\*

191. Abdelnaby, Mohamed. **Economical assessment of the High Speed Railway** / M. Abdelnaby, M. A. M. Ali, J. Siegmann // Internationales Verkehrswesen. - 2016. - № 4. - S. 34-39. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Экономическая оценка высокоскоростной железной дороги** : [Египет].

Учитывая большую стоимость высокоскоростной железнодорожной линии, для решения вопроса со строительством новой либо модернизацией существующей железнодорожной линии в рамках инвестиционно-экономического обоснования проекта проводили анализ экономической эффективности на примере предложенной высокоскоростной железнодорожной линии Каир - Люксор (Египет) длиной 671 км и максимальной коммерческой скоростью 200-250 км/ч. Рассмотрена методика выполнения и результаты анализа экономической эффективности проекта линии оценочной стоимостью 5,3 млрд. евро. Приведены необходимые цифровые данные, в том числе в табличном виде.

192. **Alta Velocità, FS Italiane riceve «Il Premio dei Premi per l'Innovazione»** // Ingegneria Ferroviaria. - 2016. - № 3. - P. 247. - На итал. яз.

Перевод заглавия: **Признание достижений Итальянских железных дорог в сфере высокоскоростного движения.**

Компания *Ferrovie dello Stato Italiane* в числе 6 крупных промышленных групп международного значения получила премию за инновации, учрежденную Фондом инновационных технологий *Cotec*. *FS Italiane* награждена за организацию конкурса среди студентов инженерного дела и экономики всех университетов Италии на лучшие идеи и сценарии развития высокоскоростного движения в ближайшие 50 лет. Помимо 250 участников, представивших инновационные проекты, 2 лауреата за лучшие работы приглашены *FS* в Токио на IX Всемирный конгресс по высокоскоростному движению. Благодаря инновационным решениям, *FS* реализовала модель *Alta Velocità*, которая признана одной из лучших в мире.

193. Andersen, Sven. **Hochgeschwindigkeitsland Japan im Jahr 2015** / S. Andersen // Eisenbahn Österreich. - 2015. - № 10. - S. 492-494. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Япония - страна высокоскоростного движения в 2015 г.**

Вступительная статья на 9 всемирном конгрессе по высокоскоростному движению, проходившем с 7 по 10 июля 2015 г. в Токио. Анализируется развитие высокоскоростного движения в Японии, модернизация и развитие железнодорожной сети, даётся краткая характеристика и описание сети железнодорожных сообщений Синкансэн.

194. Barberon, M. **Quarante sites archéologiques passés au crible sur le tracé de la LGV**

**Bretagne-Pays de la Loire** / M. Barberon // La Vie du Rail. - 2015. - № 3512. - P. 22-23. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Археологические находки на трассе высокоскоростной линии LGV Бретань-Пеи-де-ла-Луар** : [Франция].

*Дана информация о проводимой с 2009 г. Национальным институтом археологических исследований (Inrap) работе на строительных площадках новой линии Ле-Ман-Рен длиной 214 км по изучению 60000-летней истории развития региона. Проиллюстрированы находки.*

195. Barrow, K. **Three-point TGV strategy seeks return to growth** / K. Barrow // International Railway Journal. - 2015. - № 4. - P. 6. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Стратегия развития высокоскоростных пассажирских перевозок поездами TGV во Франции.**

*Кратко анализируется ситуация с сокращением перевозок поездами TGV в условиях экономического кризиса. Представлена стратегия динамического развития высокоскоростных перевозок на основе повышения качества транспортных услуг, снижения стоимости проезда и сокращения эксплуатационных расходов. Публикуются необходимые цифровые данные.*

196. Benton, A. **The most prolific year** / A. Benton // Railway Gazette International. - 2015. - № 2. - P. 53-56. - На англ. яз. - Пер. опубли.: // Железные дороги мира. - 2015. - № 4. - С. 53-56.

Перевод заглавия: **Развитие железнодорожной сети для пассажирских перевозок в Китае в 2014 г.**

*Развитие железнодорожной сети для пассажирских перевозок в Китае в 2014 г. оказалось наиболее успешным, поскольку в этот период (к концу 2014 г.) были сданы в эксплуатацию более 3000 км железнодорожных линий, главным образом высокоскоростных. Рассмотрены наиболее важные, завершённые в 2014 г., проекты железнодорожных линий, а также характеризуется перевозочная деятельность на железнодорожной сети, в частности, высокоскоростной. Представлена информация (в виде сводной таблицы) о новых утверждённых в 2014 г., проектах железнодорожных линий. Публикуются и др. цифровые данные.*

197. Benton, Andrew. **Manchurian links lead PDL opening bonanza** / A. Benton // Railway Gazette International. - 2016. - № 3. - P. 60-61. - На англ. яз. - Пер. опубли.: // Железные дороги мира. - 2016. - № 8. - С. 13-17.

Перевод заглавия: **Новые железнодорожные линии для пассажирских перевозок в Китае.**

*Обзорная итоговая информация за 2015 год о построенных и введенных в эксплуатацию железнодорожных линиях, являющихся частью пассажирской высокоскоростной сети Китая - публикуются необходимые данные, в том числе в табличном виде. Представлены также в виде сводной таблицы данные об утвержденных проектах на строительство еще более 4000 км линий для пассажирских перевозок.*

198. Briginshaw, David. **SNCF president urges rail operators to fight for market share** / D. Briginshaw // International Railway Journal. - 2015. - № 8. - P. 6. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Повышать конкурентоспособность высокоскоростного железнодорожного транспорта в сравнении с другими видами транспорта.**

*Повышать конкурентоспособность высокоскоростного железнодорожного транспорта в сравнении с другими видами транспорта призвал президент SNCF (железные дороги Франции) на 9-м Всемирном конгрессе по высокоскоростному железнодорожному транспорту в июле 2015 года в Токио (Япония). Сегодня поездами TGV во Франции ежегодно перевозится порядка 130 миллионов человек на высокоскоростной сети в 2000 км и 600 км обычных железнодорожных линий. В 2017 году будут открыты еще 800 км высокоскоростных железнодорожных линий. Для поддержания конкурентоспособности высокоскоростного железнодорожного транспорта необходима гибкая и разумная ценовая политика, что подтверждается успехом поездов TGV Ouigo с недорогим проездом (лоукостер). Отмечено также, что SNCF запускает исследовательскую программу по разработке нового высокоскоростного поезда.*

199. Bruner, Massimiliano. **Iran: sviluppo sistema ferroviario, un'altra tappa dell'espansione internazionale di FS Italiane** = Iran: railway system development, another stage in the international expansion of Italian FS / M. Bruner // *Ingegneria Ferroviaria*. - 2017. - № 7/8. - P. 596-597. - На итал. и англ. яз.

Перевод заглавия: **Развитие системы железнодорожного транспорта в Иране.**

*Пятилетним планом на 2016-2021 гг. предусмотрено расширение сети метро в таких крупных городах, как Тегеран, Мешхед, Шираз, Тебриз, Исфахан, Ахваз, Кум, а также строительство около 1000 км высокоскоростных железнодорожных линий. Указывается на участие Итальянских железных дорог (FSI) в проектировании, реализации, испытаниях и вводе в эксплуатацию высокоскоростных линий Тегеран - Хамадан и Кум - Эрак. Итальянская компания Italcertifer, занимающаяся сертификацией, осуществит проектирование, строительство и сертификацию испытательного центра Иранских железных дорог, где будет тестироваться новейшее оборудование как для инфраструктуры, так и для подвижного состава. Итальянская инжиниринговая компания Italferr выполнит задачи управления и надзора за работой китайской группы CREC, реализующей проект первой высокоскоростной линии Тегеран - Кум - Исфахан протяжённостью 415 км.*

200. Callé, Philippe. **Politique ferroviaire européenne: la grande désillusion** / Ph. Callé // *Chemins de Fer*. - 2016. - № 560. - P. 7. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **О европейской политике в сфере железнодорожного транспорта.**

*Прокомментировано содержание отчёта Европейской счётной палаты, опубликованного 24 мая 2016 г. и озаглавленного «Грузовые перевозки в ЕС пока ещё не на правильном пути». Ситуация в грузовом секторе железнодорожных перевозок оценивается как катастрофическая. С 2000 г. доля железных дорог в общем объёме грузовых перевозок снизилась с 19,7% до 17,8% в то время, как доля автотранспорта увеличилась с 73,7% до 75,4%. Задача передать к 2030 г. 30% перевозок с автотранспорта на железнодорожный далека от реализации. Указано, что данные статистики по отдельным странам резко отличаются. Стоимость ниток графика (пропускной способности) квалифицируется как чрезмерно завышенная; нитки графика под грузовое движение в Европе на 28% дороже, чем под поезда Intercités и на 78% дороже, чем для региональных сообщений. Инвестиционные фонды финансируют в основном строительство линий LGV; финансирование малодетальных линий осуществляется за счёт грузовых перевозок.*

201. Carteni, Armando. **Gli effetti dell'alta velocità ferroviaria sull'attrattività turistica**

**delle principali città italiane** = The effects of High Speed Rail on the touristic attractiveness of the main Italian cities / A. Carteni, L. Pariota, I. Henke // *Ingegneria Ferroviaria*. - 2016. - № 3. - P. 229-245. - На итал. и англ. яз.

Перевод заглавия: **Влияние развития высокоскоростного железнодорожного движения на привлекательность для туристов крупных итальянских городов.**

*Приводятся данные статистики по разным странам, свидетельствующие о весьма значительном влиянии высокоскоростных сообщений на социально-экономическое и культурное развитие территорий, в том числе на развитие туризма. Охарактеризована высокоскоростная сеть в Италии, насчитывающая 1350 км линий, связывающих крупнейшие города страны. Дан подробный анализ предложения и спроса на перевозки; качественных показателей, оценивается привлекательность итальянских городов, степень мобильности населения.*

202. Cazenave, Gwendoline. **Mon job, c'est d'en faire un succès commercial!** / G. Cazenave; propos recueillis par F. Dumont // *La Vie du Rail*. - 2017. - № 3629. - P. 6-8. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **"Моя задача - добиться коммерческого успеха" : [Франция].**

*Помещено интервью с директором высокоскоростного направления TGV Atlantique Гвендолиной Казнав, в котором она делится своими планами по завоеванию сегмента рынка перевозок в связи с открытием двух новых высокоскоростных линий. Поставлена задача привлечь дополнительно по 4 млн. пассажиров в год к 2019 г. на направлении TGV Atlantique.*

203. Champion, Grégoire. **TGV: la fin des 30 glorieuses?** / G. Champion // *Le Rail*. - 2016. - № 225/226. - P. 26-30. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростные железнодорожные сообщения во Франции: 30 лет славы.**

*Прослежены основные этапы развития высокоскоростного движения в стране, указано на постоянный рост объёмов перевозок. В то же время высказана озабоченность в связи с ситуацией, сложившейся в последние 3 года и характеризующейся снижением спроса на поездки в поездах TGV, сокращением на 12% поездов в обращении. Среди причин такой тенденции называют экономический кризис, частые случаи отмены и опозданий поездов, а также аварии. Прокомментирована ситуация на отдельных линиях сети. Приведены соответствующие данные статистики.*

204. **Chemins de fer français et japonais. Comparons ce qui est comparable** // *La Vie du Rail*. - 2016. - № 3601. - P. 37. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Железные дороги Франции и Японии: сравним то, что сравнимо.**

*В рубрике «Диалог с читателем» опубликованы отклики двух читателей журнала на статью в «La Vie du Rail» от 4 ноября 2016 г., посвященную японским железным дорогам. Оцениваются большие достижения Японии в этой отрасли в плане организации перевозок, обслуживания пассажиров, содержания подвижного состава, инфраструктуры и прочего. Сделана попытка ответить на вопрос о том, чего не хватает французским железным дорогам для того, чтобы стать лучше - достичь уровня Японии. В том числе указано на необходимость увеличения численности персонала (~ на 50 тыс. человек), а*

*также инвестиций.*

205. **China inaugurates Hefei-Fuzhou HSL** // International Railway Journal. - 2015. - № 8. - P. 6. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Открытие высокоскоростной железнодорожной линии Хэфэй - Фучжоу между провинциями Аньхой и Фуцзянь в Китае.**

*Открытие высокоскоростной железнодорожной линии Хэфэй - Фучжоу между провинциями Аньхой и Фуцзянь в Китае состоялось 28 июня 2015 года. Время движения в сообщении длиной 813 км с максимальной скоростью 300 км/ч сократилось до менее 4 часов (в сравнении с прежним временем более 8 часов). Строительство линии стоимостью 7,1 миллиардов долларов, с 86% мостов и тоннелей выполнялось с 2010 года.*

206. **Chine** // Chemins de Fer. - 2016. - № 556. - P. 4-5. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **На железных дорогах Китая.**

*Кратко обозначены основные задачи 13-го пятилетнего плана КНР на 2016-2020 гг. На развитие железнодорожной сети предусмотрено ассигновать 391 млрд. евро; запланировано строительство 23 тыс. км новых линий, в том числе между крупными городскими центрами, а также в ближайшем пригороде в западных регионах. Будут реализованы новые участки высокоскоростной сети, в частности, Сычуань - Ланьчжоу, Баотоу - Сиань, и др. В регионе Пекин - Тяньцзинь - Хэбэй предстоит продолжить 1700 км новых линий, в том числе 800 км. линий метро и 900 км - пригородных.*

207. **Chinesisches Schnellfahrnetz wächst weiter** // Eisenbahn Österreich. - 2016. - № 3. - S. 138-139 : К. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Китайская сеть высокоскоростных железных дорог продолжает расти.**

*Сообщается о вводе в эксплуатацию в период конца 2015 – начала 2016 г. еще порядка 2 000 км высокоскоростных железнодорожных линий в Китае. Приводится описание вновь построенных линий, дается карта с маршрутами высокоскоростных линий Китая.*

208. Chunfang, Lu. **Highlights of China High Speed Railways** / L. Chunfang // Chinese Railways. - 2015. - № 2. - P. 3-15. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростные железные дороги Китая.**

*Иллюстрированная статья о достигнутых страной за последние годы успехах в развитии высокоскоростного железнодорожного транспорта, с масштабными темпами роста протяжённости высокоскоростной железнодорожной сети - уже самой большой в мире. Кратко рассмотрены современные технологии (инфраструктура, подвижной состав, организация перевозок и управление движением поездов), благодаря которым китайские высокоскоростные железные дороги являются технически продвинутыми, безопасными, надёжными, экономичными - то, что даёт уникальные конкурентные преимущества на мировом рынке высокоскоростного железнодорожного транспорта. Оценивается опыт по эксплуатации высокоскоростной сети и определяются перспективы её дальнейшего развития. Приведены различные цифровые данные.*

209. Crozet, Yves. **Renouveau du ferriviaire: y-a-t-il un «modèle italien»** / Y. Crozet // Le Rail. - 2016. - № 224. - P. 17-20. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Железнодорожный транспорт в Италии.**

*Проанализированы успехи последних лет, характеризующие железнодорожный транспорт в стране как динамично развивающуюся отрасль. Указано на строительство новых линий, расширение высокоскоростной сети, на появление на рынке перевозок первого итальянского частного оператора NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori), конкурирующего с компанией Trenitalia в высокоскоростных перевозках. В то же время указано на существующие проблемы, в частности, связанные со значительным превышением первоначальных цен на строительство линий LGV, наличием задолженности, спадом грузооборота. Более подробно представлена деятельность NTV.*

210. Dall'Alba, R. **Un sistema di modelli per la previsione della domanda passeggeri sui servizi ferroviari AV** = Forecast of passengers demand on HS rail services: a system of models / R. Dall'Alba, V. Velardi // *Ingegneria Ferroviaria*. - 2015. - № 3. - P. 215-263. - На итал. яз.

Перевод заглавия: **Прогноз спроса на услуги железнодорожного транспорта : [Италия].**

*Рассмотрены результаты исследования, выполненного по инициативе частной итальянской операторской компании в сфере высокоскоростных перевозок NTV, по прогнозу спроса и планированию услуг на высокоскоростном железнодорожном транспорте. Представлена методика исследований, основанная на системе математических моделей. Приведены примеры расчётов, проиллюстрирована структура моделей.*

211. **De nouvelles LGV fin 2015** // *Le Rail*. - 2015. - № 215. - P. 7. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **О развитии высокоскоростной сети в Испании.**

*Отмечено, что к концу 2015 г. сети LGV расширится на 1000 км за счёт ввода в эксплуатацию новых линий между 12 городами, в том числе Виро, Паленсией, Леоном, Бургосом, Саморой, Касересом, Меридой, Бадахосом, Кадисом и др. Ещё до мирового финансового кризиса Испания инвестировала в проекты 29 млрд. евро в дополнение к уже профинансированным 14 млрд. евро в рамках начатых уже проектов. Однако, затем в 2011 г. министерство инфраструктуры пересмотрело объём ассигнованных средств в сторону сокращения с 29 млрд. евро до 5 млрд., которые предназначались главным образом для модернизации существующей сети с учётом уже реализуемых проектов несмотря на это с опозданием удалось завершить строительство 2-х новых LGV в 2011 г. Помещена карта схема сети LGV.*

212. Degnève, Gilles. **Les vitesses limites des trains de voyages de la SNCF à l'ère du TGV (1981-2013)** / G. Degnève // *Chemins de Fer*. - 2017. - № 562. - P. 36-39. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Предельные скорости движения пассажирских поездов Национального общества железных дорог Франции (SNCF) в эпоху развития высокоскоростного движения (1981-2013 гг.).**

*Завершающая часть статьи охватывает период с 2005 по 2013 гг. Рассмотрена ситуация с эксплуатацией поездов EuroDuplex на юго-востоке страны. Отмечены участки на высокоскоростной линии Рейн - Рона, где были достигнуты скорости 320, 300, 270, 230 и 200 км/ч; указана протяжённость участков; прокомментированы обстоятельства, которые способствовали увеличению скоростей движения. Также дана информация по другим сетям и*



линиям.

213. **Deutsche Bahn Kündigt Kundenoffensive zur Ausweitung des Fernverkehrs um 25% bis zum Jahr 2030 an** // ZEVrail. - 2015. - № 4. - S. 157-158. - На нем. яз.
- Перевод заглавия: **Развитие пассажирских перевозок в дальнем сообщении на железнодорожной сети Германии (DB) до 2030 г.**
- Представлены планы развития перевозок на высокоскоростной и обычной междугородной железнодорожной сети. Приведены данные по планируемым объёмам перевозок, сокращению времени движения в отдельных сообщениях, инвестициям в развитие перевозок.*
214. Dumont, François. **Le pari risqué de la SNCF pour le TGV** / F. Dumont // La Vie du Rail. - 2017. - № 3627. - P. 4-6. - На фр. яз.
- Перевод заглавия: **Новый бренд для высокоскоростных поездов : [Франция].**
- Обсуждается решение Национального общества железных дорог Франции (SNCF) постепенно ввести обозначение "inOui" для всех высокоскоростных поездов (TGV). Эта акция не затронет бюджетных поездов "Ouigo". SNCF подчёркивает, что такая мера обусловлена маркетинговой стратегией и касается исключительно её, но, несмотря на это, новость вызвала бурную реакцию у населения, уже привыкшего к бренду TGV. В этой связи SNCF вынуждено было дать пояснения, которые изложены в данной статье. Объяснено значение бренда "inOui".*
215. **Dynamic Integration Tests and Trial Operation – the International Railway Standard and Its Implementation in China** / Ch. Yuan [et al.] // Chinese Railways. - 2016. - № 2. - P. 17-22. - На англ. яз.
- Перевод заглавия: **Комплексные динамические испытания (DITs) и опытная эксплуатация (ТО) – Международный стандарт железнодорожного транспорта и его применение в Китае.**
- Перечислены этапы ввода в эксплуатацию новых высокоскоростных линий (HSL), раскрывается содержание каждого этапа. Обосновывается необходимость проведения испытаний DITs и ТО, сущность которых отражена в стандарте IRS 70001. Раскрываются основные аспекты комплексных динамических испытаний (в том числе объекты и средства) и опытной эксплуатации. Рассмотрено внедрение процесса DITs на высокоскоростных линиях Китая. Сообщено, что в настоящее время страна занимается разработкой новых стандартов, касающихся строительства и ввода в эксплуатацию высокоскоростных линий.*
216. Ellwanger, Gunter. **Erfolgreicher Hochgeschwindigkeitsverkehr in Frankreich** / G. Ellwanger // Eisenbahntechnische Rundschau. - 2016. - № 1/2. - S. 3. - На нем. яз.
- Перевод заглавия: **Успешное высокоскоростное движение во Франции.**
- Передовая статья об истории строительства, современном состоянии и перспективах развития высокоскоростных железнодорожных линий во Франции. Приводятся некоторые статистические данные по протяжённости сети высокоскоростных железных дорог Франции и скоростным пассажирским и грузовым перевозкам в сравнении с другими странами.*
217. **Espagne. La grande vitesse a encore augmenté son trafic en 2014** // La Vie du Rail. - 2015. - № 3506. - P. 22. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **На железных дорогах Испании.**

*Приведены статистические данные, свидетельствующие об увеличении объёмов перевозок высокоскоростными поездами в 2014 г. (+15,6% к уровню 2013 г.). По мнению министра транспорта, основной фактор успеха - гибкая тарифная политика, а также возможность продажи билетов через Интернет, где тарифы более низкие.*

218. Estissac, F. **Cour des comptes: une analyse a pertinence variable... (suite et fin)** / F. Estissac // Le Rail. - 2015. - № 213. - P. 32-37. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Доклад Счётной палаты о высокоскоростных проектах на железных дорогах Франции.**

*Дан анализ 8 предложений Счётной палаты, которые могли бы содействовать французской железнодорожной индустрии по выходу из кризисной ситуации, преодолению глубокого финансового дефицита.*

219. **Five groups apply for California HS early train operator tender** // International Railway Journal. - 2017. - № 5. - P. 9. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Пять претендентов на организацию высокоскоростных перевозок в Калифорнии : [США].**

*Информация о тендере, объявленном Администрацией Калифорнии по высокоскоростным железнодорожным перевозкам (CHSRA), на совместную разработку, развитие и внедрение нового сервиса высокоскоростных перевозок на правах франшизы. Список из 5 кандидатов на передачу контракта, объявленный 10 мая 2017 г., включает в себя китайский консорциум China HSR ETO, консорциум под руководством DB International US и Железных дорог Германии (DB), итальянский – FS First Rail Group, испанский – под руководством Renfe и британский – Stagescoach Group. Перечислены обязанности будущего обладателя контракта.*

220. **Funding for HS3 development** // Modern Railways. - 2016. - № 4(811). - P. 8. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Планы развития железнодорожных сообщений в северных регионах Англии : [Великобритания].**

*Кратко представлены утверждённые на государственном уровне планы улучшения железнодорожных сообщений с целью повышения пропускной способности и качества обслуживания железнодорожными перевозками на севере Англии. Отмечены некоторые планируемые сообщения, в т.ч. модернизируемое высокоскоростное сообщение Лидс - Манчестер (HS3), с подключением к планируемому второму высокоскоростному сообщению Великобритании (HS2) на север от Лондона. Оценивается значение данных сообщений для сокращения времени движения поездов. Указаны примерные сроки реализации планов.*

221. Garicoix, Michel. **Espagne. En route vers les 4000 km de LGV** / M. Garicoix // La Vie du Rail. - 2015. - № 3540. - P. 12. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **На железных дорогах Испании.**

*Небольшая статья посвящена развитию высокоскоростной сети. Сообщено об открытии для эксплуатации с 29 сентября 2015 г. высокоскоростных линий к Паленсии и Леону общей длиной 162 км как продолжение магистрали Мадрид - Вальядолид, работающей с 2007 г. По словам министра развития и транспорта,*

далее высокоскоростная инфраструктура будет расширена в направлении Саморы, Гранады, Мурсии, Кастельона, а затем Бургоса. Таки образом протяжённость линий AVE составит 4 тыс. км, и Испания займет 2 место в мире по этому показателю после Китая. В 2016 г. на высокоскоростное строительство будет ассигновано 3,6 млрд. евро.

222. Hartill, Jeremy. **China still out in front** / J. Hartill // Railway Gazette International. - 2015. - № 7. - P. 44-48. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **World Speed Survey 2015 - обзор по развитию высокоскоростного движения на железных дорогах мира.**

*Очередной, публикуемый раз в 2 года, обзор традиционно содержит большое количество статистической информации в текстовой части и в виде сводных таблиц с данными о развитии в мире пассажирских перевозок высокоскоростными поездами. Представлены сведения об эксплуатируемых в отдельных странах высокоскоростных поездах и достигаемых максимальных скоростях, о наиболее дальних высокоскоростных железнодорожных сообщениях, а также странах-чемпионах по высокоскоростным железнодорожным перевозкам; в 2015 году это Китай, затем идут Франция, Япония и Испания.*

223. Hughes, Murray. **High speed market is still growing** / M. Hughes // Railway Gazette International. - 2015. - № 7. - P. 33-39. - На англ. яз. - Пер. опубл.: // Железные дороги мира. - 2015. - 12. - С. 9-20.

Перевод заглавия: **Развитие рынка высокоскоростного железнодорожного транспорта в мире.**

*Обзорный иллюстрированный материал в виде подборки небольших статей о создании и развитии высокоскоростной железнодорожной сети в различных странах и регионах мира. Оцениваются достижения в данной области на железных дорогах Японии (с. 34-35), Китая (с. 35-36), Сингапура (с. 36-37), Турции (с. 37), Европы (Франция, Германия, Испания) (с. 38-39).*

224. **iDTGV dropped** // Railway Gazette International. - 2017. - № 4. - P. 10. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Ликвидация бренда перевозок iDTGV : [Франция].**

*Помещены сведения о сворачивании Национальным обществом железных дорог Франции (SNCF) перевозок iDTGV с покупкой билетов исключительно в режиме онлайн в связи с вводом в эксплуатацию новых высокоскоростных линий Бретань – Земли Луары (LGV BPL), Юг Европы – Атлантика (LGV SEA) и Ним – Монпелье, где отныне поезда будут эксплуатироваться под брендом TGV. Уточнено, что iDTGV был создан в декабре 2004 г. как экспериментальное инновационное средство привлечения внимания молодёжи к железнодорожным перевозкам и конкуренции с авиатранспортом. Ежедневно под маркой iDTGV осуществляется 30 поездов, что составляет 4% от общего числа пассажиров высокоскоростных поездов SNCF. Упоминается также, что бренд iDTGV в 2013 г. дал начало перевозкам по сниженным ценам под маркой Ouigo. Дополнительно приведены сведения об открытии высокоскоростной линии LGV SEA.*

225. Ishimaru, Shinya. **Shinkansen network is still expanding** / Sh. Ishimaru // Railway Gazette International. - 2016. - № 7. - P. 28-31. - На англ. яз. - Пер. опубл.: // Железные дороги мира. - 2016. - № 9. - С. 13-18.

Перевод заглавия: **Высокоскоростная железнодорожная сеть Shinkansen в**

**Японии – дальнейшее развитие.**

*Обзорная иллюстрированная статья с информацией об истории создания и развития высокоскоростной железнодорожной сети Shinkansen, начиная с 1964 г., когда была запущена в эксплуатацию первая высокоскоростная железнодорожная линия между Токио и Осака. Кратко рассмотрены недавно реализованные, выполняемые и планируемые проекты по развитию сети Shinkansen – приведены необходимые цифровые данные. Оценивается значение высокоскоростной железнодорожной сети как стимула для экономического развития в стране, а также с точки зрения улучшения экологической ситуации и повышения конкурентоспособности железнодорожного по сравнению с автотранспортом.*

226. Jackson, Ch. **Time to be ambitious again** / Ch. Jackson // Railway Gazette International. - 2015. - № 1. - P. 3. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростной железнодорожный транспорт - 50 лет спустя.**

*Передовая статья. В связи с 50-летием первой в мире высокоскоростной железной дороги Tokaido Shinkansen (Япония), в декабре 2014 г. в Бирмингеме (Великобритания) состоялась конференция «Высокоскоростной железнодорожный транспорт 1964-2064». Отмечены обсуждавшиеся на международном форуме вопросы, в частности, успехи высокоскоростного железнодорожного транспорта за прошедший период и потенциал его дальнейшего развития на основе современных технологий, что позволит железным дорогам в будущем успешно конкурировать с другими видами транспорта, в частности, автомобильным и воздушным.*

227. Juppe, Alain. «**Nous demandons une vraie navette TGV, similaire a la desserte de Lyon ou Lille**» / A. Juppe ; propos recueillis par D. Roseau // La Vie du Rail. - 2015. - № 3530. - P. 16-17. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Интервью с мэром Бордо, Алленом Жюпэ : [Франция].**

*Рассматривается влияние высокоскоростных поездов TGV на жизнь города в перспективе открытия новой линии SEA. Первые поезда TGV начали свое движение на линии Париж-Тур в 1990-х годах. Открытие для эксплуатации новой высокоскоростной линии позволит связать Париж с Бордо за два часа. Наличие высокоскоростного сообщения повлияет и на рынок недвижимости в Бордо. Если линии LGV продолжат до Тулузы, с которым у Парижа пока нет высокоскоростного сообщения, то Бордо станет перекрестком европейского юго-запада с коридором, ведущим в Испанию. Мэр выдвигает идею объединения предпринимателей и публичных людей в своеобразный клуб TGV, чтобы рекламировать высокоскоростные поезда, что необходимо для развития туризма.*

228. Keseljevic, Christophe. **Inoud!** / Ch. Keseljevic // Chemins de Fer. - 2017. - № 564. - P. 3. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **К вопросу о развитии высокоскоростного движения во Франции.**

*Главный редактор журнала повествует об одновременном вводе в эксплуатацию двух высокоскоростных линий - LGV SEA и BPL. Отмечено, что это событие совпало по времени с выходом в свет данного номера журнала. Указано на чрезвычайную важность открытия этих линий для укрепления позиций*

высокоскоростного железнодорожного транспорта в конкуренции с автомобильным и воздушным. Подчёркнуты преимущества не только с точки зрения сокращения времени движения, но также с точки зрения улучшенного комфорта, особенно в салонах первого класса и лучшего обслуживания пассажиров в поездах. Дано объяснение названия нового предложения Национального общества железных дорог Франции (SNCF) - "inOui". Обращено внимание и на другие усовершенствования в области комфорта для пассажиров.

229. Kingsley, Nick. **«It is not the structure that matters, but the process»** / N. Kingsley // Railway Gazette International. - 2016. - № 7. - P. 47-50. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Железные дороги Ирана - стратегия и планы деятельности.**

Публикуется интервью с президентом железных дорог Ирана с ответами на вопросы, касающиеся модернизации железнодорожного транспорта на более коммерческой основе с привлечением зарубежных партнёров; увеличения доли железных дорог на транспортном рынке Ирана; программы развития высокоскоростной железнодорожной сети страны (до 2800 км в долгосрочной перспективе); развития международных железнодорожных сообщений. В табличном виде публикуются данные по планируемым инвестициям на модернизацию существующей железнодорожной сети и на приобретение железнодорожного подвижного состава.

230. Kossak, A. **Hochgeschwindigkeitsschienenpersonenverkehr in den USA** / A. Kossak // Eisenbahntechnische Rundschau. - 2015. - № 1/2. - S. 25. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростные пассажирские перевозки в США.**

Рассмотрена история железнодорожных сообщений в США, кратко описана программа «План развития национальных железных дорог». Отмечены специфические географические и транспортные условия. Определяются перспективы развития железнодорожных пассажирских высокоскоростных перевозок.

231. **L'Alta Velocità Ferroviaria** // Ingegneria Ferroviaria. - 2017. - № 7/8. - P. 616. - На итал. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростное железнодорожное движение : [Италия].**

Информация рекламного характера рекомендует читателям новую книгу, изданную Итальянским союзом железнодорожных инженеров (CIFI) и посвящённую истории и эволюции высокоскоростных сообщений в Италии, первым линиям "Direttissime", линии Рим - Флоренция, новым высокоскоростным линиям с высокой интенсивностью движения (AV-AC), недавно введённым в эксплуатацию. Приведено оглавление разделов книги. Издание содержит также сведения о развитии высокоскоростного движения на железных дорогах мира. Стоимость издания - 40 евро.

232. **Latest PDLs generate inter-city travel** // Railway Gazette International. - 2016. - № 7. - P. 44. - На англ. яз. - Пер. опубл.: // Железные дороги мира. - 2016. - № 8. - С. 13-17.

Перевод заглавия: **Новые высокоскоростные железнодорожные линии и развитие междугородних пассажирских перевозок в Китае.**

Обзорная статья по материалам доклада Всемирного Банка по изучению развития пассажирских междугородних перевозок на двух построенных в южном Китае в конце 2014 г. высокоскоростных железнодорожных линиях -

Гуаньчжоу - Наньин и Гуаньчжоу - Гуйян протяженностью соответственно 577 и 857 км пути. Оценивается организация и выполнение перевозок в данных сообщениях; их влияние на изменение объёма перевозок автобусом и воздушным транспортом. Приведены необходимые цифровые данные.

233. Laval, Patrick. **Alstom pose un deuxième pied en Afrique du Sud... et passé du tram au train en Algérie** / P. Laval // La Vie du Rail. - 2016. - № 3571. - P. 11. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Деятельность компании Alstom в ЮАР и Алжире.**

Сообщается о достижении 6 апреля 2016 г. соглашения, согласно которому компания Alstom получит долю в 51% в южноафриканском предприятии CTLE (Commuter Transport & Locomotive Engineering), специализирующемся на модернизации объектов железнодорожного транспорта и работающем в настоящее время в сотрудничестве с компанией Bombardier над проектом строительства скоростной линии Gautrain Претория – Йоханесбург. Задачами совместного проекта Alstom и CTLE, получившего название «Alstom Ubunye», являются усовершенствование инфраструктуры, систем сигнализации, поездов и их компонентов. Уточняется, что Alstom уже работает над выпуском 600 пригородных поездов X'Trapolis Mega для Пассажирского железнодорожного агентства ЮАР. И с этой целью компания создала совместное предприятие Gibela с компаниями New Africa Rail и Ubumbano Rail с долями 61%, 9% и 30% соответственно. Вторая часть статьи посвящена подписанию соглашения между Национальным обществом железнодорожного транспорта Алжира (SNTF) и совместным предприятием Cital, в которое входят компании Alstom (49%), Ferrovial (41%) и Управление метро Алжира (EMA) (10%) и которое занимается сборкой и текущим обслуживанием трамваев. Данное соглашение предусматривает расширение деятельности совместного предприятия до сборки и текущего содержания региональных поездов. Кроме того, в рамках контракта SNTF планирует заказать у Cital 98 бимодальных поездов Coradia.

234. Laval, Patrick. **Japon. Vingt ans après la reliance du Shinkansen** / P. Laval // La Vie du Rail. - 2015. - № 3527. - P. 14-19. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **IX Конгресс МСЖД по высокоскоростному движению : [Япония].**

Статья посвящена достижениям японской науки и техники в развитии высокоскоростного движения, в частности, сети Shinkansen. Охарактеризован современный парк высокоскоростных поездов (по структуре и численности). В ходе Конгресса обсуждены проблемы спроса на перевозки в высокоскоростных поездах на железных дорогах в разных странах и меры, предпринимаемые по повышению объёма перевозок и по привлечению клиентов. Даны примеры.

235. Matthieu, G. **DB-SNCF: deux visions de la grande vitesse** / G. Matthieu // Le Rail. - 2015. - № 216. - P. 30-31. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **DB – SNCF: два видения высокоскоростной железнодорожной системы.**

Сопоставлены 2 стратегии развития высокоскоростных сообщений: в Германии и Франции, с учётом демографического фактора, населённости больших городов, спроса на перевозки, заполняемости поездов.

236. Perez, M. **La grande vitesse européenne d'ici 2025** / M. Perez // Le Rail. - 2015. - № 216. - P. 32-35. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростные сообщения в Европе в перспективе до 2025 г.**

*Рассмотрены тенденции в развитии высокоскоростной инфраструктуры; проблемы стандартизации железнодорожного оборудования, внедрения новых технологий в сфере энергоснабжения, сигнализации и связи и их унификации. Обозначены проекты линий LGV, которые планируются завершить в 2017 г. и 2025 г., схемы железнодорожных связей между европейскими странами.*

237. Picard, Rachel. **Will France say “oui” to inOui?** / R. Picard ; expl. to K. Smith // International Railway Journal. - 2017. - № 7. - P. 22-23, 25-26. - На англ. яз. - **Пер. опубл.:** // Железные дороги мира. - 2017. - № 9. - С. 13-18.

Перевод заглавия: **Новый подход к организации высокоскоростных перевозок во Франции.**

*Указано, что процесс ребрендинга перевозок высокоскоростными поездами (TGV) в марку “inOui”, вызвавший негативную реакцию общественности, реализуется с целью привлечения дополнительных 15 млн. пассажиров на высокоскоростную сеть Франции в условиях обострившейся конкуренции с другими видами транспорта. Уточнено, что изменения не ограничиваются лишь переименованием бренда, так как стратегия трансформации высокоскоростных перевозок с бюджетом 2,5 млрд. евро подразумевает, прежде всего, улучшение качества услуг для пассажиров. Основное внимание при этом уделяется использованию цифровых технологий (электронные билеты, интернет, системы информирования и др.), а также изменению функций персонала на борту, закупке нового подвижного состава и усилению мер по обеспечению безопасности. Помещена информация о программах лояльности – билете TGVтаx для молодёжи и аналогичном билете для пенсионеров; намечены планы развития проекта – организация перевозок «от двери до двери», посредством создания парковочных зон при крупных станциях. Обсуждены перспективы развития высокоскоростных перевозок по сниженным ценам поездами “Ouigo”; признана их эффективность. Выявлены промежуточные успехи программы “inOui”, окончательное внедрение которой ожидается 2 июля 2017 г. в связи с вводом в эксплуатацию 2-х новых высокоскоростных линий во Франции.*

238. Poingt, Marie-Hélène. **Chute libre avant atterrissage pour l'aéroport de Strasbourg** / M.-H. Poingt // La Vie du Rail. - 2016. - № 3579. - P. 16. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Влияние ввода в эксплуатацию новой линии LGV Est européenne на объёмы воздушных перевозок : [Франция].**

*Рассмотрена ситуация в компании Air France, которая вынуждена была прекратить полёты из Страсбурга в парижские аэропорты Руасси и Орли. Стремясь адаптироваться к новым условиям, Air France постепенно профилактически сокращала предложение услуг с тем, чтобы повысить заполняемость самолётов. Дана информация о новой стратегии компании.*

239. Poingt, Marie-Hélène. **OuiTGV et Ouistar dépassés par inOui** / M.-H. Poingt // La Vie du Rail. - 2017. - № 3628. - P. 6. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Новый логотип высокоскоростных поездов - inOui : [Франция].**

*Решение руководства Национального общества железных дорог Франции (SNCF) изменить логотип поездов TGV вызвало бурную реакцию населения и*

волну протеста, что вынудило SNCF дать объяснение такому шагу с его стороны. Генеральный директор филиала Voyages SNCF по пассажирским перевозкам квалифицировала решение компании исключительно как маркетинговый шаг.

240. Poingt, Marie-Hélène. **TGV Tors – Bordeaux : et si l'exploitation était bénéficiaire?** / М. -Н. Poingt // La Vie du Rail. - 2016. - № 3558. - Р. 8. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Выгодна ли эксплуатация высокоскоростных поездов на линии Тур - Бордо?** : [Франция].

Публикуются детали отчёта по объёму перевозок и прибыли, созданного региональной дирекцией бывшей Аквитании как реакция на аналогичный отчёт Национального общества железных дорог Франции (SNCF). Упоминается, что в своей версии отчёта SNCF указало на значительные убытки (порядка 150-200 млн. евро), в то время, как служба Аквитании утверждает, что компании удалось улучшить многие показатели, такие как ежегодная прибыль, уровень загруженности поездов и ежедневный объём перевозок. Приводится сравнение данных двух отчётов по потребным инвестициям и по рентабельности проекта. Рассмотрен финансовый аспект строительства новой линии.

241. Poingt, Marie-Hélène. **TP Ferro: plus que quatre mois pour éviter la faillite** / М. -Н. Poingt, М. Garicoïx // La Vie du Rail. - 2015. - № 3515. - Р. 16-17. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростное железнодорожное сообщение между Францией и Испанией.**

Обсуждена ситуация с частной франко-испанской компанией TP Ferro, которая в рамках концессии осуществляла администрирование перевозок на высокоскоростной линии Перпиньян - Фигерас. Компания оказалась в состоянии банкротства и не смогла погасить задолженность в 400 млн. евро. В этой связи управление инфраструктурой может быть возвращено SNCF Réseau и аналогичной испанской. Ситуация обусловлена низким объёмом перевозок против ожидавшегося.

242. Porcher, Jean. **Deux fausses bonnes idées dénoncées par la FNAUT : les TCV limités aux parcours sur LGV** / Jean Porcher // Chemins de Fer. - 2016. - № 558. - Р. 10-12. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Предложения Национальной Федерации ассоциации пользователей транспорта FNAUT по вопросам высокоскоростного движения** : [Франция].

Указано на многочисленные попытки федерации FNAUT привлечь внимание руководителей государства и ответственных лиц к проблеме постепенной потери престижа и востребованности услуг железнодорожного транспорта. Ранее, в предыдущем номере журнала было опубликовано обращение к президенту страны «Спасём наши поезда». В данной статье рассмотрены результаты 2-х исследований федерации, касающихся целесообразности строительства высокоскоростных линий и возможностей увеличения скорости до 200 - 220 км/ч на существующих линиях традиционной сети. В частности, сделан вывод о том, что увеличение скорости до 200 км/ч обосновано лишь на участках длиной 500-600 км; традиционный поезд со скоростью 200 км/ч никогда не станет альтернативой новых высокоскоростных линий.

243. Preston, Robert. **Spreading the net wider** / R. Preston // Railway Gazette International. - 2016. - № 7. - Р. 32-34. - На англ. яз. - Пер. опубли.: // Железные



дороги мира. - 2016. - № 10. - С. 25-29.

Перевод заглавия: **Высокоскоростная железнодорожная сеть Франции становится больше.**

*Обзорный иллюстрированный материал о ходе работ по расширению высокоскоростной железнодорожной сети страны. Кратко представлены наиболее заметные проекты – завершение сообщения из Парижа в Страсбург, а также продление железнодорожной линии к Рену и Бордо. Отмечены планы организации перевозок в дальних сообщениях.*

244. Ribeill, Georges. **Un intrus dans l'Yonne nommé TGV** / G. Ribeill // La Vie du Rail. - 2016. - № 3601. - P. 16-23. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Чужестранец по имени TGV в департаменте Йонна : [Франция].**

*Страницы истории. Какова была первая реакция в регионе на объявление о строительстве первой высокоскоростной линии и предстоящее появление поездов TGV? Воссоздана ситуация в тот период в департаменте Йонна, который был известен как сельскохозяйственный и виноградарский регион, богатый своими красивыми местами. Прокомментировано мощное оппозиционное движение, в том числе на федеральном уровне. Сообщается о проведении многочисленных информационных собраний населения в коммунах, через территорию которых должна была пройти высокоскоростная линия (LGV), а также о проведении анкетирования на предмет общественной полезности проекта LGV Париж - Лион. Отмечается, что даже 2 парижских университета были привлечены к оценке проекта. Сообщается о социальных конфликтах.*

245. **Saudi HS line «on schedule» for 2017 opening** // International Railway Journal. - 2015. - № 8. - P. 7. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Строительство высокоскоростной железнодорожной линии в Саудовской Аравии в сообщении из Мекки в Джидду и Медину.**

*Участвующий в строительстве испанский консорциум Al-Shoula будет оборудовать, эксплуатировать 450-километровую линию, а также проводить текущее содержание пути в течении 12 лет. Идет поставка 36 высокоскоростных поездов Talgo 350. Открытие линии ожидается 1 января 2017 года; пропускная способность оценивается в более 50 миллионов человек в год. Сложность проекта, как отмечено, в экстремальных климатических условиях, высокой интенсивности перевозок и необходимости обеспечить условия пассажирам различных национальностей.*

246. Schi, Y. **Chinesischer HGV/IC-Verkehr mit «vernünftigen» Betriebsgeschwindigkeiten** / Y. Schi, P. Mních // Eisenbahntechnische Rundschau. - 2015. - № 6. - S. 34-43. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Китайские высокоскоростные линии с «разумным» рабочим скоростным режимом.**

*Дается описание общей транспортной системы с совершеннейшей развитой инфраструктурой, оценивается её эффективность, успешная стратегия в области железнодорожных пассажирских и грузовых высокоскоростных перевозок. Особо освещена ситуация в развитии сообщений на отдельных направлениях, в достижении фиксированной скорости движения поездов. Приведены многочисленные схемы.*

247. **Schneller und öfter von Deutschland nach Frankreich // Eisenbahn Österreich.** - 2016. - № 6. - S. 296. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростное сообщение между Германией и Францией.**

*Информация об открытии с 3 июля 2016 г. высокоскоростного сообщения между Германией и Францией и вводе в эксплуатацию восточного участка высокоскоростной железнодорожной линии LGV Est Européenne. Железные дороги Германии (DB) и Национальное общество железных дорог Франции (SNCF) повышают количество прямых поездов. Приводятся данные по изменениям количества поездов в день и времени в пути до и после открытия высокоскоростного сообщения по направлениям из Штутгарта, Карлсруэ и Мангейма в Париж и обратно.*

248. **Schnellfahrstrecke Zhenzhou – Xuzhou eröffnet // Der Eisenbahningenieur.** - 2016. - № 10. - S. 57. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Новая высокоскоростная линия Чжэнчжоу – Сюйчжоу : [Китай].**

*Краткая информация об открытии 10 сентября 2016 г. пассажирского сообщения на 362-километровом участке высокоскоростной железнодорожной линии между Чжэнчжоу (провинция Хэнань) и Сюйчжоу (провинция Цзянсу) в Китае. С середины апреля линия функционировала в тестовом режиме. Линия Чжэнчжоу – Сюйчжоу, идущая с востока на запад, пересекает высокоскоростную линию Пекин – Гуанджоу и Пекин – Шанхай. Новая линия рассчитана на движение с максимальной скоростью 350 км/ч, но пассажирские поезда следуют по ней со скоростью 300 км/ч.*

249. Schumann, Tilo. **Erhöhung der Streckenkapazität des Shinkansen mit dynamischem Flügeln / T. Schumann // Der Eisenbahningenieur.** - 2017. - № 1. - S. 52-57. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Повышение пропускной способности (высокоскоростной) железнодорожной сети Синкансен за счет динамического сцепления поездов.**

*В работа исследуются сценарии по виртуальному сцеплению и расцеплению 2 движущихся поездов с точки зрения более интенсивного использования железнодорожной сети и повышения ее пропускной способности без каких-либо изменений инфраструктуры. При этом речь идет не о механической сцепке 2 поездов, а о поддержании между ними небольшой дистанции (до нескольких метров) с помощью современных средств связи и определения местоположения. Рассмотрена методика проведения и результаты моделирования различных сценариев по динамическому сцеплению поездов в условиях обычных и пассивных стрелок, последние из которых проходимы в любой ситуации. Анализируются результаты моделирования на примере высокоскоростной линии Токайдо Синкансен между Токио и Осака. Сделаны выводы. Отмечено, что тема динамического сцепления является частью проекта "Next Generation Train" (NGT) (поезд будущего поколения) Германского центра авиации и космонавтики (DLR).*

250. Sivardière, Jean. **Un train classique pour remplacer le TGV / J. Sivardière // Le Rail.** - 2016. - № 225/226. - P. 52-54. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Заменит ли традиционный поезд высокоскоростной TGV? : [Франция].**

*В статье обсуждается осуществимость идеи повышения скоростей движения поездов на традиционных линиях сети до 200-220 км/ч взамен расширения высокоскоростной сети и строительства новых линий LGV в условиях бюджетных неравновесий. Данная идея была поддержана Счётной палатой, комиссией «Мобильность 21», экономистами, экологами, политиками. По инициативе Национальной федерации ассоциации пользователей транспорта была проведена экспертиза на предмет технической возможности эксплуатации новых скоростных поездов на традиционных линиях. Акция была профинансирована ассоциацией *Qualité Mobilité*; экспертизу осуществил независимый консультант и признанный специалист в этой сфере Ж. Матьё. Перечислены вопросы, поставленные экспертам и полученные результаты анализа и заключение. В частности отмечено, что теоретически идея может быть реализована, но потребует больших финансовых вложений, выигрыш времени весьма мал (10-15%), модернизация сети слишком затратна.*

251. Sneider, Julie. **Here comes the express** / J. Stagl // *Progressive Railroading*. - 2017. - № 4. - P. 40, 42-43. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Brighline - частные пассажирские перевозки высокоскоростными поездами в сообщении Майями - Орlando компанией All Aboard Florida : [США].**

*Обзорная иллюстрированная статья о подготовке к запуску высокоскоростных перевозок впервые в США частной компанией. Отмечены мероприятия по инфраструктуре, подвижному составу. Рассмотрены планы по организации и выполнению пассажирских перевозок.*

252. **Spain's Adif-AV into the red** // *International Railway Journal*. - 2016. - № 8. - P. 18. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Экономическое положение высокоскоростной железнодорожной сети Испании в 2015 г.**

*Приведены цифровые данные, подтверждающие ухудшение финансовых показателей в сравнении с предыдущим годом, в том числе касающихся финансовых расходов и убытков. Отмечено, что получаемая с 2014 г. прибыль от эксплуатационной деятельности не смогла компенсировать высокие расходы, что привело к убыткам. Сумма долга составила на конец 2015 г. 9,8 млрд. евро.*

253. Stohler, Werner. **Hochgeschwindigkeit in Spanien oder: Was, wenn das Geld ausgeht?** / W. Stohler // *Eisenbahn Österreich*. - 2016. - № 8. - S. 394-397. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Развитие высокоскоростной железнодорожной сети в Испании.**

*Иллюстрированный обзор посвящен вопросам планирования и строительства новых высокоскоростных железнодорожных линий в условиях финансового кризиса и сокращения государственных инвестиций в железнодорожные инфраструктурные проекты. Кратко представлены недавно завершённые, реализуемые либо планируемые проекты высокоскоростных железнодорожных сообщений.*

254. **Stronger together?** // *Railway Gazette International*. - 2017. - № 1. - P. 20-21. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **К вопросу о возможном объединении компаний ADIF и**

**Renfe** : [Испания].

*По мнению нового министра по развитию Испании, данная мера поспособствует обеспечению лучшей конкурентоспособности испанского железнодорожного сектора на европейском рынке в рамках подготовки к началу процесса либерализации в Европе. Одной из задач является стабилизация финансового положения инфраструктурной компании ADIF, отделённой от Renfe в 2005 г., что, в свою очередь, обеспечит выход из кризиса высокоскоростного движения в Испании.*

255. **TCDD Taşımacılık launched as Turkish market opens** // Railway Gazette International. - 2016. - № 7. - P. 7. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Структурная реорганизация железных дорог Турции (TCDD) с либерализацией железнодорожного транспортного рынка.**

*Структурная реорганизация железных дорог Турции (TCDD) с либерализацией железнодорожного транспортного рынка предусматривает разделение на железнодорожную инфраструктуру и эксплуатационную деятельность. Уже в июне 2016 г. начала деятельность компания-оператор TCDD Taşımacılık. В роли менеджера по инфраструктуре и ведомства по управлению перевозками выступит TCDD (прежние Турецкие национальные железные дороги). В дальнейшем государство продолжит финансирование строительства новых железнодорожных линий, приобретение высокоскоростного подвижного состава, крупные проекты по модернизации инфраструктуры. По имеющимся данным, к концу 2016 г. ожидается, по-видимому, начало деятельности первых грузовых компаний-операторов на правах открытого доступа.*

256. **Unterschiedlich starke Zuwächse im Verkehr Paris - Südwestdeutschland** // Eisenbahn Österreich. - 2017. - № 1. - S. 34. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Значительный рост объема пассажирских железнодорожных перевозок между Парижем и юго-западной Германией.**

*В табличном виде приведены данные по объемам перевозок за 2008 и 2015 г., то есть, до и после ввода в эксплуатацию высокоскоростной железнодорожной линии в данном сообщении. Сделаны заключения.*

257. Vande Gehuchte, Éric. **La ligne «TGV L'Européenne»: une offre commerciale attractive** / É. Vande Gehuchte // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2016. - № 265(11). - P. 82-87. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Линия «TGV L'Européenne» - привлекательное коммерческое предложение** : [Франция].

*Обсуждаются преимущества открытия для эксплуатации линии LGV Est européenne с точки зрения сокращения затрат времени на поездки, а также увеличения ежедневных маршрутов в расписании движения поездов в направлении Германии, Бельгии, Люксембурга. Особое внимание уделено комфорту для пассажиров в поездках, оптимизации использования пространства и эргономике посадочных мест, техническому оснащению вагонов.*

258. Weigand, W. **Italien – Wettbewerb im Hochgeschwindigkeitsverkehr durch zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen** / W. Weigand // Eisenbahntechnische Rundschau. - 2016. - № 10. - S. 24-31. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Конкуренция двух железнодорожных транспортных**

**предприятий Италии в высокоскоростных пассажирских перевозках.**

*Обзорная иллюстрированная статья дает сравнительную характеристику деятельности 2-х транспортных предприятий: государственного Trenitalia и частного NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori), осуществляющих пассажирские перевозки на высокоскоростной железнодорожной сети. Рассмотрены вопросы доступа на высокоскоростную железнодорожную сеть, эксплуатации и техобслуживания парков высокоскоростных поездов, организации и выполнения пассажирских перевозок. Приведены необходимые цифровые данные. Определяется уровень конкуренции данных компаний, способствующий повышению качества перевозок по привлекательным ценам.*

259. Weizhong, Shi. **Technological Innovations and Engineering Practices of the Integrated Test and Commissioning of High-speed Railways** / Sh. Weizhong // Chinese Railways. - 2017. - № 1. - P. 13-19. - На англ. яз.

**Перевод заглавия: Технологические инновации и инженерная практика по интегрированным испытаниям и сдаче в эксплуатацию высокоскоростных железнодорожных линий : [Китай].**

*Приведено общее описание разработанной Китайской академией железнодорожных наук (CARS - Chinese Academy of Railway Sciences) интегрированной платформы по испытаниям и сдаче в эксплуатацию высокоскоростных железнодорожных линий с учетом ключевых технологий (взаимодействие в системах «колесо/рельс» и «контактная сеть/токоприемник», управление движением поездов, аэродинамика поезда). Представлена (в том числе в виде блок-схемы) структура системы оценочных показателей при интегрированных испытаниях и сдаче в эксплуатацию. Отмечены используемые при этом технологические инновации (в том числе по организации и менеджменту, осмотру, приемке испытаний и комплексной оценке). Освещен накопленный в Китае с 2008 г. практический опыт по испытаниям и сдаче в эксплуатацию для более 90 железнодорожных линий общей длиной более 20000 км, из которых более 10000 км - для высокоскоростных железнодорожных линий со скоростями, достигающими 300 км/ч или выше.*

**Высокоскоростные железнодорожные линии. Эксплуатация.**

260. Даубитц, А. **ВСМ Эрфурт - Лейпциг/ Галле: инновации в действии** / А. Даубитц, Ф. де Гаварелли, М. Шенкель // РЖД-Партнер. - 2016. - № 13/14. - С. 32-33.

*В Германии, после недавнего открытия, успешно эксплуатируется новая железнодорожная линия, соединившая города Эрфурт и Лейпциг/ Галле. Реализация проекта ознаменовала важный этап транспортного строительства, 120-километровая трасса, поезда по которой разгоняются до 300 км/ч, демонстрирует передовые технологии - от безбалластного пути и интегральных мостов до современной системы управления движением.*

261. **Италия: конкуренция в пассажирских перевозках** // Железные дороги мира. - 2016. - № 7. - С. 43-46. - Пер.ст. из журн.: Railway Gazette International. - 2016. - № 4. - P. 34-35. - На англ. яз.

*Итальянский оператор железнодорожных перевозок — компания NTV планирует выполнять пассажирские перевозки в междугородных сообщениях на севере страны. Для их обслуживания NTV приобретает поезда Pendolino без*

механизма принудительного наклона кузовов вагонов в кривых. Компания *Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV)*, в которой 20 % акционерного капитала принадлежит Национальному обществу железных дорог Франции (*SNCF*), 20 % - банку *Intesa SanPaolo*, 15 % - страховой группе *Assicurazioni Generali*, остальное - физическим лицам, предлагает пользователям широкий спектр перевозочных услуг. Уже в январе 2018 г. она готова начать эксплуатацию высокоскоростных поездов, как минимум, еще на трех новых маршрутах: Милан - Венеция, Рим - Верона - Брешиа и Рим – Больцано (этот город считается воротами Доломитовых Альп в Южном Тироле). Учитывая тот факт, что основному конкуренту — государственной компании *Trenitalia*, очевидно, придется в ближайшем будущем столкнуться с процедурами приватизации, компания *NTV* уже в 2015 г. выбрала для себя довольно агрессивную рыночную стратегию. Еще в сентябре 2013 г. к имеющимся трем классам посадочных мест в поездах — *Smart*, *Prima* и *Club* по примеру сообщений компании *Trenitalia* под коммерческим названием *Frecciarossa* был добавлен четвертый класс — *Smart XL* (промежуточный между классами *Smart* и *Prima*). В июле 2015 г. акционеры дали согласие на проведение операций с капиталом в размере 100 млн евро, предполагающих увеличение капитала на 60 млн евро (за счет распределения между акционерами пропорционально числу акций) в ближайшее время в совокупности с обязательством приобрести остальное в случае необходимости. Уже к декабрю 2015 г. подписка была завершена на 60 %. В то же время кредитные организации, услугами которых пользуется компания *NTV*, согласились на реструктуризацию долговых обязательств компании в объеме 683 млн евро.

262. Киселёв, И. П. **Полвека высокой скорости : к 50-летию открытия первой в мире высокоскоростной железнодорожной магистрали Токио - Осака** / И. П. Киселёв // Железнодорожный транспорт. - 2015. - № 2. - С. 70-77.

*Статья посвящена 50-летию открытия первой в мире высокоскоростной железнодорожной магистрали Токио – Осака. Прослежена история первой в мире высокоскоростной железнодорожной магистрали и строительства «Токайдо Синкансэн». Приведена схема высокоскоростных железнодорожных магистралей Японии.*

263. Колин, А. В. **Анализ зарубежного опыта организации грузового движения по скоростным и высокоскоростным магистралям** / А. В. Колин, А. М. Насыбуллин, Л. Р. Айсина // Вестник транспорта. - 2016. - № 11. - С. 42-44.

*В статье рассмотрены основные типы подвижного состава, используемые для перевозок высокодоходных грузов в странах Европы и Азии по скоростным и высокоскоростным магистралям. Приведены особенности существующих методов перевозок. До сих пор эксплуатация высокоскоростных поездов в России осуществлялась на действующих железнодорожных линиях. За это время был выявлен ряд значительных недостатков: выплески пути после прохода высокоскоростного поезда, отсутствие возможности пропуска пригородных поездов и поездов дальнего следования, большие затраты на ремонт. Поэтому было принято решение о строительстве выделенных линий. Изучение опыта проектирования, строительства и эксплуатации ВСМ, накопленного зарубежными странами за более чем полувековой период, позволит России создать собственную систему нормативных документов в этой области.*

264. **Конкуренция на высокоскоростных линиях в Италии** // Железные дороги мира. - 2017. - № 2. - С. 11-19. - Пер.ст. из журн.: // *Railway Gazette International*. -

2016. - № 7. - Р. 42-43. - Англ.

*Италия является первой страной, где две пассажирские компании жестко конкурируют друг с другом на высокоскоростных линиях. Одна из них — национальный оператор перевозок Trenitalia (входит в FS Group), другая — частная компания Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV), образованная в 2006 г. Конкуренция оказывает позитивное влияние на развитие обеих компаний. В 2000 г. Государственные железные дороги Италии (FS) были разделены на несколько отдельных компаний, которые стали дочерними предприятиями FS Group. Подобные изменения произошли и на целом ряде других европейских железных дорог. Конкуренция на рынке высокоскоростных перевозок в Италии привела к установлению новых стандартов качества услуг, включая высокую частоту следования поездов, короткое время поездки, привлекательные цены и непрерывное улучшение качества обслуживания. До строительства новых высокоскоростных линий в Италии длительность поездки на поезде между Римом и Миланом составляла 4,5 ч, а доля железных дорог на этом направлении была значительно меньше 50 %. Сейчас из столицы страны в Милан можно доехать поездом за 2 ч 55 мин и более 60 % пассажиров предпочитают на этом направлении железнодорожный транспорт. После запланированного перевода линии Direttissima между Римом и Флоренцией с постоянного на переменный ток, завершения строительства сквозных станций во Флоренции и Неаполе и повышения максимально допустимой скорости движения за пределы 300 км/ч железнодорожный транспорт может рассчитывать на дальнейший рост спроса и повышение доли на рынке.*

265. **Хоккайдо-Синкансен готова к эксплуатации** // Железные дороги мира. - 2016. - № 4. - С. 17-19. - Материалы Японского агентства железнодорожного строительства, транспорта и технологий ([www.isatokyo.org](http://www.isatokyo.org)). - Пер.ст. из журн.: // International Railway Journal. - 2016. - № 2. - Р. 34-35. - Англ.

*В марте 2016 г. с вводом в эксплуатацию новой линии длиной 149 км Хоккайдо-Синкансен высокоскоростные поезда впервые свяжут три крупных острова Японии - Кюсю, Хонсю и Хоккайдо.*

266. Шумейко, Игорь. **Великий «Синкансэн»** / И. Шумейко // Железнодорожник. - 2017. - № 1. - С. 34-39.

*Япония - мировой лидер в организации высокоскоростного железнодорожного сообщения не только хронологически («Синкансэн» - «Новая магистраль» вступила в строй в 1964 году), но и технологически - многие решения японцев заимствовали Великобритания, Тайвань, Бразилия, Китай, США, Канада, Вьетнам. Лидерство Японии в ВСМ - следствие мощного послевоенного роста экономики.*

\*\*\*

267. **100 Tage NBS Erfurt - Leipzig** / Halle: Zwischenbilanz und Ausblick // Eisenbahn Österreich. - 2016. - № 5. - S. 234. - На нем. яз.

**Перевод заглавия: 100 дней с начала эксплуатации новой высокоскоростной железнодорожной линии Эрфурт - Лейпциг / Галле : [Германия].**

*Подведены основные итоги эксплуатации линии с середины декабря 2015 г. по 22 марта 2016 г. в пассажирских перевозках высокоскоростными поездами в условиях европейской системы сигнализации ETCS по 2-му уровню. Оцениваются перспективы развития перевозочной деятельности на новой линии.*

268. **1000 neue AVE-Streckenkilometer in Spanien** // Eisenbahn Österreich. - 2015. - № 3. - S. 120. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Новые скоростные дороги AVE в Испании.**

*Сообщается о вводе в эксплуатацию в 2015 г. более 1000 км высокоскоростных железных дорог в 12 городах Испании. Дается краткое описание дорог, их значение и эксплуатируемого подвижного состава.*

269. **1980 – 2020: 40 Jahre Entwicklung des französischen Eisenbahnnetzes / Ansprechpartner für Rückfrage W. Weigand** // Eisenbahntechnische Rundschau. - 2016. - № 1/2. - S. 32-38. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **1980 – 2020: 40 лет развития сети железных дорог Франции.**

*Приводится обзор развития сети французских железных дорог с 1980 по настоящее время: ввод в эксплуатацию и закрытие отдельных линий, актуальные строящиеся и модернизируемые участки сети. Особое внимание уделено различным техническим мероприятиям по модернизации железных дорог, в частности, электрификации и повышению скоростей движения поездов. Рассмотрены варианты инвестирования проектов высокоскоростных железнодорожных линий (Ligne à Grande Vitesse, LGV). Представлены данные по срокам ввода в эксплуатацию линий LGV с 1981 по 2011 гг., в т.ч. в табличном виде, и графическое изображение сети железных дорог Франции. Продолжение обзора опубликовано в следующем номере журнала (Eisenbahntechnische Rundschau, 2016 г., № 3).*

270. **2016, mauvais cru pour la ponctualité des trains** // La Vie du Rail. - 2017. - № 3621. - P. 9. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Перевозки в регионе Иль-де-Франс в 2016 г. : [Франция].**

*Приведены данные из ежегодного отчёта о качестве услуг на транспорте, подготовленного Высшим комитетом по качеству услуг на транспорте - HCQST. Подчёркнуто, что проблема опозданий и отмены поездов сохранила свою актуальность и в 2016 г. Так, опоздания высокоскоростных поездов (TGV) увеличились с 0,8% до 11,5%, однако в 29% случаев причинами стали внешние факторы и проблемы, связанные с инфраструктурой. Число поездов Intercités, вышедших из графика выросло с 12,2% до 14,6%. Опоздания поездов TER также увеличились с 9% до 9,8%. Анализируются причины такой ситуации.*

271. **3000 horaires de trains à changer** // La Vie du Rail. - 2015. - № 3521. - P. 22-23. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Об изменениях в графике движения поездов в связи с предстоящим открытием для эксплуатации в 2017 году двух новых высокоскоростных линий Бретань-Пэи-де-ла - Луар и Юг Европы - Атлантическое побережье (SEA) : [Франция].**

*Рассмотрены изменения на отдельных маршрутах и участках. Отмечается, что в целом предстоит изменить 3 тысячи ниток графика.*

272. **Alleo high speed joint venture to continue** // Modern Railways. - 2015. - № 9(804). - P. 82. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Продолжение франко-немецкого сотрудничества по эксплуатации высокоскоростных поездов Alleo.**

*Подписано новое соглашение между DB и SNCF в рамках франко-немецкого*



*сотрудничества по эксплуатации высокоскоростных поездов Aléo, согласно которому с 1 июня 2015 года на маршруте Франкфурт - Париж начинают коммерческую эксплуатацию новые поезда Velaro-D серии 407 ICE, построенные компанией Siemens для немецких железных дорог (DB). Отмечены успехи деятельности Aléo, планы по расширению высокоскоростной линии LGV Est и по увеличению сообщения на маршрутах Париж - Франкфурт и Париж - Штутгарт.*

273. Andersen, Sven. **Betrachtungen zum Hochgeschwindigkeitsverkehr in Spanien** / S. Andersen // Eisenbahn Österreich. - 2017. - № 1. - S. 14-17. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Изучение пассажирских перевозок на высокоскоростной железнодорожной сети Испании.**

*Рассмотрена стратегия, организация и выполнение высокоскоростных пассажирских перевозок в различных сообщениях с учетом пропускной способности железнодорожной инфраструктуры. Характеризуется практика возмещения стоимости проезда при опоздании поезда более, чем на пять минут. Определяются возможности повышения маршрутной скорости поездов и улучшения транспортного обслуживания, в том числе в сообщении Мадрид - Севилья.*

274. Andersen, Sven. **Leistungssteigerung auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Wuhan - Guangzhou in China** / S. Andersen // Eisenbahn Österreich. - 2016. - № 12. - S. 608-611. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Повышение пропускной способности на высокоскоростной железнодорожной линии Ухань - Гуанчжоу в Китае.**

*Анализируется существующий график движения на 966-километровой железнодорожной линии Ухань - Гуанчжоу и даны предложения по его оптимизации с целью упорядочения перевозочной деятельности и повышения пропускной способности. С этой же целью определяется значение некоторых предложенных инфраструктурных мероприятий. Обсуждается также вопрос о возможности повышения максимальной скорости движения на линии с 300 до 350 км/ч. Публикуются различные справочные данные, в том числе по графикам движения на линии.*

275. Barberon, M. **Les juges demandent des compléments d'expertises** / M. Barberon // La Vie du Rail. - 2015. - № 3510. - P. 7. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростная линия Тур-Бордо (SEA) : [Франция].**

*Рассмотрены усилия компании Lisea, которой доверена на правах концессии эксплуатация новой линии SEA до 2061 г., по коммерциализации услуг, по повышению доходности линии. Указано на намерения увеличить число поездов в обращении, в частности, за счёт снижения платы за пользование линией другими операторами... По предварительным расчётам, снижение тарифа за доступ на линию на 5% позволит дополнительно получить 10% поездов.*

276. Barrow, K. **France faces tough choices over future of TGV** / K. Barrow // International Railway Journal. - 2015. - № 1. - P. 18-22. - На англ. яз. - Пер. опубл.: // Железные дороги мира. - 2015. - № 3. - С. 17-20.

Перевод заглавия: **К вопросу о будущем высокоскоростной железнодорожной транспортной системы TGV во Франции.**

*Обзорная статья по результатам правительственного доклада о финансовых аспектах системы TGV; отмечены проблемы в условиях общего экономического*

*кризиса и роста эксплуатационных расходов. Приведены рекомендации из доклада по стабилизации системы TGV и её дальнейшего развития. Публикуются необходимые цифровые данные.*

277. Barrow, Keith. **Hokuriku Shinkansen ready for launch** / К. Barrow // International Railway Journal. - 2015. - № 2. - P. 19-21. - На англ. яз. - Пер. опубл.: // Железные дороги мира. - 2015. - № 4. - С. 54-55.

Перевод заглавия: **Hokuriku Shinkansen - новая высокоскоростная железнодорожная линия Японии.**

*Приведено описание 228 км железнодорожной линии Hokuriku Shinkansen в сообщении между Нагано и Канадзава, с началом эксплуатации в марте 2015 г. Кратко представлены планы организации перевозок на линии поездами максимальной скоростью 260 км/ч. Освещены планы дальнейшего развития железнодорожной сети Синкансен в данном регионе.*

278. Bent, Mike. **Tours to Bordeaux high speed line “inaugurated”** / М. Bent // Railvolution. - 2017. - Vol. 17, № 2. - P. 19. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Открытие высокоскоростной линии Тур – Бордо : [Франция].**

*Мероприятие состоялось 1 марта 2017 г. при участии бывшего президента Франции Франсуа Олланда; при этом ожидается, что пассажирское движение на линии откроется 2 июля 2017 г. Сообщается, что с 15 марта 2017 г. компания Eurostar открыла продажу билетов на поезда, проходящие по новому маршруту (Лондон – Бордо). Указано, что, несмотря на необходимость пересадки в Париже на маршруте Лондон – Бордо компании Eurostar, общее время движения было сокращено примерно на 1 час, благодаря открытию нового участка Тур – Бордо.*

279. Blandin, Chantal. **Une LGV fédératrice** / Ch. Blandin // La Vie du Rail. - 2017. - № 3626. - P. 10. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Ньор и его регион на высокоскоростной линии LGV SEA : [Франция]**

*Оценивается важность новой линии в транспортном обслуживании Ньора - почти исторического центра страховых компаний Франции, где заняты более 11400 служащих. Железнодорожный вокзал привлекает до 800 тыс. пассажиров в год; ожидается увеличение пассажиропотока до 1 млн. человек в год в самое ближайшее время. Ньор - третий по значимости финансовый центр страны, где сфера услуг обеспечивается общественным транспортом, здесь самая большая автобусная сеть во Франции с бесплатным проездом (800 км<sup>2</sup>). С вводом в эксплуатацию новой линии ожидается также приток туристов в регион с уникальной флорой и фауной.*

280. **Brèves. France / Étranger. [Comment se situe la France...]** // Chemins de Fer. - 2017. - № 562. - P. 9-10. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **К вопросу о точности исполнения графика движения поездов.**

*Какое место среди других стран занимает Франция по регулярности движения поездов? Ответ на этот вопрос можно получить на основе данных Бюро по качеству услуг на транспорте (AQST). Для высокоскоростных поездов средняя величина регулярности составляет в Японии - 98%; Испании - 92,7%;*

Нидерландах - 88,6%; во Франции - 80,3%; в Германии - 74,5%; в Италии - 74,1%. AQST обращает внимание на то, что в трёх последних странах высокоскоростные поезда обращаются также и на традиционных линиях сети, где чаще происходят аварии. Что касается поездов Intercités в дальнем сообщении, то здесь сравнение не совсем уместно, если не учитывать размеры сетей. Здесь первое место занимают Нидерланды - 94,9%; затем следуют Ирландия - 92%; Финляндия - 87,6%; Австрия - 86,5%; Норвегия - 86%; Франция - 79,3%; Швеция - 77,1%; Польша - 77,4%; Великобритания - 76%. В категории региональных поездов по показателю пунктуальности (опоздания до 5 минут) Франция занимает 12 место (90,3%) среди 17 проанализированных стран; в пригородном сообщении - Париж на 9 месте (91,4%); на 1 месте - Копенгаген и Мадрид - по 99%.

281. Briginshaw, David. **France opens three high-speed lines** / D. Briginshaw // International Railway Journal. - 2017. - № 7. - P. 24. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Открытие трёх высокоскоростных линий во Франции.**

Сообщено о предстоящем открытии 2 июля 2017 г. двух высокоскоростных железнодорожных линий Юг Европы – Атлантика (LGV SEA) и Бретань – Земли Луары (LGV BPL). При этом отмечено, что на разработку проекта, строительство, эксплуатацию и текущее содержание LGV SEA (Тур – Бордо) в 2011 г. был заключён договор между будущим SNCF Réseau (тогда – RFF) и компанией Vinci сроком на 50 лет и стоимостью 7,8 млрд. евро. Ответственным за строительство линии является консорциум компаний Lisea. Новая 302-километровая LGV SEA позволит сократить время движения между Парижем и Бордо с 3 часов 11 минут до 2 часов 4 минут; между Парижем и Тулузой – с 5 часов 27 минут до 4 часов 17 минут. Другая линия – 182-километровая LGV BPL (Ле-Ман – Рен) в свою очередь позволит сократить время в движении между Парижем и Реном с 2 часов 5 минут до 1 часа 28 минут; между Парижем и Брестом – с 4 часов 7 минут до 3 часов 13 минут при максимальной скорости поездов – 320 км/ч. Стоимость проекта линии, построенной, согласно договору между RFF и компанией Eiffage Rail Express (ERE), составила 3,3 млрд. евро. Упоминается также о планируемом в декабре 2017 г. открытии высокоскоростной линии Ним – Монпелье, контракт на строительство которой был заключён с компанией Os'Via в 2012 г. Уточнено, что строительство всех перечисленных линий реализовано на правах государственно-частного партнёрства (PPP). Затронуты вопросы финансирования проектов; перечислены источники средств.

282. Brisou, Jacques. **L'exploitation de la 2e phase de la LGV Est européenne** / F. Cognot // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2016. - № 265(11). - P. 74-81. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Эксплуатация 2-ой очереди высокоскоростной линии LGV Est européenne** : [Франция].

Дана характеристика трассы. Проиллюстрирован процесс управления движением на линии из диспетчерского центра в Паньи-сюр-Мозель с использованием информатизированной системы управления/контроля. Рассмотрены функции системы Mistral по обеспечению управления маршрутами для всех постов централизации стрелок и сигналов.

283. **Chinese high-speed: an evaluation of traffic** / G. Ollivier et al. // International Railway Journal. - 2015. - № 2. - P. 24-29. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростной железнодорожный транспорт Китая.**

*Аналитический обзор специалистов Всемирного банка с оценкой развития высокоскоростной железнодорожной сети и пассажирских перевозок высокоскоростными поездами, начиная с 2008 года. Приведены необходимые данные, в том числе в графическом виде. Характеризуется спрос на высокоскоростные перевозки, категории пассажиров-пользователей (по возрасту, доходам), пассажирооборот в отдельных сообщениях. Оценивается конкурентоспособность в сравнении с авиаперевозками. Определяются задачи по дальнейшему улучшению услуг в секторе высокоскоростных железнодорожных перевозок.*

284. Chlastacz, M. **1974-2014: le long cheminement de la grande vitesse polonaise** / M. Chlastacz // Le Rail. - 2015. - № 218. - P. 21-25. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **1974-2014: долгий путь развития высокоскоростных железнодорожных сообщений в Польше.**

*Прослежена 40-летняя история разработок в сфере высокоскоростного движения в стране до ввода в коммерческую эксплуатацию 13 декабря 2014 г. первых поездов Pendolino, построенных компанией Alstom Transport. Приведены основные технические характеристики поездов Pendolino серии ED 250 на 3 системы тока: 3 кВ постоянного, 25 кВ и 15 кВ переменного, мощностью двигателей 5500 кВт и макс. коммерческой скоростью 250 км/ч. Сопоставлены затраты времени на поездку по маршрутам в традиционных поездах и Pendolino. Даны сведения о ремонтной базе подвижного состава.*

285. Crozet, Ives. **Le Low-cost représente-t-il l'avenir du rail** / I. Crozet // Le Rail. - 2016. - № 223. - P. 32-33. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Могут ли повлиять низкие цены на будущее железных дорог?** : [Франция].

*Отмечена устойчивая тенденция в современном обществе к оптимизации бюджета, к поиску недорогих товаров и услуг. В этой связи рассмотрен успех нового предложения SNCF - Ouigo - дешёвых билетов на высокоскоростные поезда TGV. Опыт показал, что эти поезда очень востребованы, заполняемость их в 2015 году достигла 90%. В статье сделана попытка проанализировать факторы успеха. Также рассмотрены меры, которые предприняло SNCF для того, чтобы эта дешёвая услуга стала возможной (имея ввиду переделку и перепланировку вагонов для увеличения мест с 509 до 634; снижение уровня комфорта, сокращение частоты следования поездов на ряде направлений и др.).*

286. Dalmar, Emmanuel. **Répartition de la capacité** / E. Dalmar // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2017. - № 273(7/8). - P. 30-35. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Распределение пропускной способности на новых высокоскоростных линиях Юг Европы – Атлантика (LGV SEA) и Бретань – Земли Луары (LGV BPL)** : [Франция].

*В связи с изменениями в организации перевозок, вызванных вводом в эксплуатацию со 2 июля 2017 г. высокоскоростных линий SEA и BPL, рассмотрена деятельность компаний LISEA и SNCF Réseau, направленная на оптимальное использование инфраструктуры, распределение ниток графика на новой линии и, в целом, сбалансированное развитие перевозок.*

287. Degenève, G. **Les vitesses limites des trains de voyageurs de la SNCF à l'ère du TGV (1981-2013)** / G. Degenève // Chemins de Fer. - 2015. - № 552. - P. 39-40. - На

фр. яз.

Перевод заглавия: **Предельные скорости движения пассажирских поездов на сети Национального общества железных дорог Франции в эпоху высокоскоростного движения (1981-2013 гг.).**

*Освещены проблемы увеличения скоростей движения на большинстве линий TGV и TER в период с 1989-1996 гг. на юго-восточной части железнодорожной сети. Рассмотрены условия, в которых стало возможным повысить скорости движения на конкретных линиях. Перечислены рекорды скорости в указанный период.*

288. Degenève, G. **Les vitesses limites des trains de voyageurs de la SNCF à l'ère du TGV (1981-2013)** / G. Degenève // Chemins de Fer. - 2015. - № 553. - P. 40-41. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Предельные скорости движения пассажирских поездов на сети Национального общества железных дорог Франции в эпоху высокоскоростного движения (1981-2013 гг.).**

*Продолжение статьи. Охвачен период с 1996 по 2005 годы. Охарактеризована ситуация со скоростями движения на северо-восточной части железнодорожной сети, в регионах Шампань-Арденны, Лотарингия, Эльзас. Указаны максимальная скорость движения на отдельных участках. Отмечены факторы, способствовавшие успеху.*

289. Degenève, Gilles. **Les vitesses limites des trains de voyageurs de la SNCF à l'ère du TGV (1981-2013) : 1996-2005 : la grande vitesse atteint Marseille au prix d'une rude bataille** / G. Degenève // Chemins de Fer. - 2016. - № 557. - P. 38-40. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Предельные скорости движения пассажирских поездов на сети Национального общества железных дорог Франции в эпоху высокоскоростного движения (1981-2013 гг.).**

*В продолжении статьи, опубликованной в предыдущих номерах журнала, охвачен исторический период с 1996 по 2005 гг. Охарактеризована ситуация на юго-восточной части сети. Указан скоростной режим на конкретных линиях и участках; перечислены факторы, способствовавшие повышению скорости.*

290. Degenève, Gilles. **Les vitesses limites des trains de voyageurs de la SNCF : 2005-2013 : à l'Est, enfin du nouveau** / G. Degenève // Chemins de Fer. - 2016. - № 558. - P. 39-41. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Предельные скорости движения пассажирских поездов на сети Национального общества железных дорог Франции в эпоху высокоскоростного движения (1981-2013 гг.).**

*Очередная в цикле статей охватывает временной период с 2005 - 2013 гг. и посвящена восточной части железнодорожной сети. Рассмотрено увеличение скорости движения и рекорды скорости на отдельных участках северо-восточной сети, а также сети Атлантического побережья, и факторы, которые способствовали этому.*

291. **Deux exploitants pour le futur RER Rhin-Ruhr** // La Vie du Rail. - 2015. - № 3526. - P. 22. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Региональная скоростная железнодорожная сеть Рейн-Рур-Экспресс (RRX) : [Германия].**

*Затронуты вопросы выбора компаний-операторов для работы на сети RRX. Из*

пяти кандидатов предпочтение отдано двум: британской группе *National Express* и компании *Abellio*, филиалу железных дорог Нидерландов (*NS*); показано распределение участков сети между операторами. Заключен контракт с компанией *Siemens* на изготовление 84 поездов *Desiro* и их обслуживание сроком на 32 года. Строительство сети *RRX* называют проектом века в регионе с населением 10 млн. человек. Сеть позволит организовать движение поездов со скоростью 160 км/ч по жесткому графику, каждые 15 минут.

292. Dumont, François. **Bien traitée** / F. Dumont // *La Vie du Rail*. - 2017. - № 3626. - P. 11. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Преимущества новой высокоскоростной линии LGV SEA для Пуатье : [Франция]**

*Отмечается, что высокоскоростное сообщение в регионе стимулирует приток населения, чему в значительной степени способствуют привлекательные налоги на землю и жильё, особенно в сравнении с Бордо и Парижем. Кроме того, в нескольких километрах от Пуатье находится Futuroscope, который ежегодно посещают до 2 млн. человек, Национальный центр дистанционного образования (Sped), а также Сапорé - компания-разработчик программных средств для образовательных целей. Таким образом, спрос на перевозки имеет тенденцию к увеличению. Охарактеризована общая ситуация с транспортным обслуживанием в городе.*

293. Dumont, François. **Les coulisses d'une exploitation** / F. Dumont // *La Vie du Rail*. - 2017. - № 3629. - P. 10-16. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Модели эксплуатации новых высокоскоростных линий : [Франция].**

*Рассмотрены особенности и различия в схемах финансирования проектов, их реализации и эксплуатации. Имеется информация о системе управления движением, планировании перевозок, о тяговой подстанции для обеих линий. Представлены функции Дирекции по движению (DCF), которая обеспечит управление перевозочным процессом на линиях в целом.*

294. Dumont, François. **Les vraies nouveautés des deux lignes nouvelles** / F. Dumont // *La Vie du Rail*. - 2017. - № 3629. - P. 4-5. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **К вопросу о вводе в эксплуатацию двух новых высокоскоростных линий : [Франция].**

*Отмечены инновации в концепции новых высокоскоростных линий - LGV L'Océane и LGV Bretagne, позволивших связать Париж с Бордо за 2 часа 4 минуты и Париж с Реном - за 1 час 25 минут. В частности, указано на отсутствие нового вокзала.*

295. Dvořák, Jan. **Thalys's New IZY Services** / J. Dvořák // *Railvolution*. - 2016. - Vol. 16, № 2. - P. 22. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Пассажирское сообщение IZY на маршруте Париж – Брюссель : [Франция, Бельгия].**

*Обзорная информация о новом лоукост пассажирском сообщении IZY на маршруте Париж – Брюссель. Высокоскоростные поезда серии TCG-V на 3 вида тока (1,5 и 3 кВ постоянного тока и 25 кВ переменного тока 50 Гц) будут преодолевать расстояние в 285 км за 1 час 22 минуты. Применены принципы авиакомпаний-лоукостеров: личный багаж для перевозки в поездах IZY ограничен одним чемоданом весом до 32 кг и размером не более 35 x 55 x 25 см и одной*

ручной кладью до 10 кг и размером не более 27 x 36 x 15 см, доступ к беспроводному интернету отсутствует, за провоз дополнительного и/или негабаритного багажа, а так же крупных домашних животных взимается дополнительная плата. Дана информация по расписанию и стоимости проезда.

296. **Erster Shinkansen erreicht Hokkaido** // Der Eisenbahningenieur. - 2016. - № 5. - S. 76. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростное железнодорожное сообщение Синкансен впервые достигло японского острова Хоккайдо.**

*Ввод в эксплуатацию новой линии состоялся 26 марта 2016 г. Поезд Hayabusa №1 прошёл из Токио на главном японском острове Хонсю, через построенный в 1988 г. между обоими островами подводный железнодорожный тоннель Seikan длиной 53,85 км и далее до Хакодате на острове Хоккайдо. На продление существующей линии Tohoku – Shinkansen еще на 149 км (линия Hokkaido Shinkansen) потребовалось порядка 550 млрд. иен (4,4 млрд. евро). Считается, что в первый период (до 2018 г.) новая линия будет убыточной – ежегодно в размере 4,8 млрд. иен (38 млн. евро), и только после продления линии до Саппоро (Sapporo) не позднее 2030 г. она станет приносить прибыль.*

297. **Fahrplanbetrieb trotz hohem Luftwiderstand im Gotthard-Basistunnel** // Eisenbahn Österreich. - 2017. - № 1. - S. 22-25. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Изучение эксплуатационных возможностей базисного железнодорожного тоннеля Готтард в условиях высокого аэродинамического сопротивления : [Швейцария].**

*Рассмотрена программа и результаты проведенных Швейцарскими федеральными железными дорогами (SBB) (в процессе подготовки к открытию и перед началом коммерческой эксплуатации базисного железнодорожного тоннеля Готтард в декабре 2016 г.) испытаний по движению различных видов пассажирских и грузовых поездов, в том числе с точки зрения допустимого скоростного режима, энергопотребления, перевозимого груза, с учетом сопротивления движению. Анализируются результаты испытаний, показавшие возможность выполнения запланированных перевозок, но без превышения реальной пропускной способности и дальнейшего повышения скоростей движения (более 200 км/ч). Отмечено, что данная публикация подготовлена в ответ на сообщения средств массовой информации в сентябре 2016 г., в которых выражались сомнения в эксплуатационных возможностях нового тоннеля из-за высокого аэродинамического сопротивления.*

298. Fender, Keith. **Paris - Brussels low-cost service** / K. Fender // Modern Railways. - 2016. - № 6(813). - P. 79-80. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Дешевые железнодорожные пассажирские перевозки высокоскоростными поездами в сообщении Париж - Брюссель.**

*Дешевые железнодорожные пассажирские перевозки высокоскоростными поездами в сообщении Париж - Брюссель с апреля 2016 г. запустила компания-оператор Thalys под названием «Izy». Кратко рассмотрена организация перевозок двумя поездами TGV Réseau, стоимость билетов в которых начинается от 10 евро.*

299. Ford, Roger. **HS2 - starting to impact the working railway** / R. Ford // Modern Railways. - 2016. - № 2(809). - P. 32-33. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **К вопросу о лицензиях на пассажирские перевозки на**

**второй высокоскоростной железнодорожной линии Великобритании.**

*Определяется подход к оформлению лицензий с предоставлением для эксплуатации компаниями-операторами на будущей высокоскоростной железнодорожной линии HS2, открытие 1-й очереди которой (из Лондона в Бирмингем) ожидается в 2026 г.*

300. Ford, Roger. **HS2's conventional compatible conundrum** / R. Ford // Modern Railways. - 2017. - № 6(825). - P. 26-29. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Новый подход к перевозкам на будущей высокоскоростной линии HS2 : [Великобритания].**

*Обсуждается заявление министра транспорта Великобритании о рассмотрении линии HS2 не как изолированной, но как ключевого компонента национальной железнодорожной сети. В этой связи было решено внести требование к будущему сверхскоростному (360 км/ч) подвижному составу о возможности эксплуатации его на традиционной сети, а также внести HS2 в будущую франшизу WCP, наряду с пригородной линией восточного побережья. Приведена авторская точка зрения на возможность разрешения ситуации с помощью поездов с наклоняемым кузовом; признана их неэффективность ввиду неудовлетворительных показателей скорости и временных затрат. Подвергнуто сомнению намерение руководителя проекта – компании HS2 Ltd – организовать на будущей линии перевозки со скоростью 360 км/ч; приведено сравнение с несколькими передовыми зарубежными проектами, где по факту максимальные показатели в среднем составляют 305-310 км/ч; отмечено также несоответствие установленного показателя Техническим спецификациям по interoperабельности (TSI), устанавливающим норму максимум в 350 км/ч. Констатирована сложность исполнения заказа на поставку подвижного состава.*

301. Ford, Roger. **Integrated 'franchise' for ICWC and HS2 services** / R. Ford // Modern Railways. - 2016. - № 12(819). - P. 30-31. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Интеграция железнодорожной франшизы западного побережья (ICWC) с высокоскоростным проектом HS2 : [Великобритания].**

*Министерством транспорта Великобритании (DfT) 4 ноября 2016 г. было объявлено о намерении создать предприятие для развития междугородних сообщений на западном побережье (ICWC) совместно с проектом HS2; предприятие получило название West Coast Partnership (WCP). Начало работы нового учреждения и, соответственно, передача франшизы ICWC ожидается в апреле 2018 г., на год позднее, чем планировалось первоначально. Сроки проведения тендера и действия франшизы также были расширены. Рассмотрены направления совместной разработки проектов; оценены перспективы интеграции двух проектов и возможные риски.*

302. Ford, Roger. **West Coast Partnership prospectus issued** / R. Ford // Modern Railways. - 2017. - № 3(822). - P. 24-25. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Опубликованы детали проекта железнодорожной франшизы West Coast Partnership (WCP) : [Великобритания].**

*В документе, опубликованном Министерством транспорта Великобритании (DfT) 19 января 2017 г., рассмотрены условия организации тендера на эксплуатацию франшизы с перечислением основных претендентов; её составные части – перевозки на магистральной линии западного побережья,*



перевозки высокоскоростными поездами на линии HS2, а также развитие инфраструктурных проектов совместно с компанией Network Rail. Отдельно рассмотрены обязанности будущего оператора в области эксплуатации линии HS2. Затронуты финансовые вопросы проекта; оценены перспективы его развития.

303. Garicod'x, Michel. **Attend maintenant la LGV complète** / M. Garicod'x // La Vie du Rail. - 2017. - № 3626. - P. 13. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Байонна на новой высокоскоростной линии Париж - Бордо : [Франция]**

*Информация о преобразованиях в Байонне в связи с началом эксплуатации высокоскоростных поездов со 2 июля 2017 г. Особое внимание уделено созданию на месте железнодорожного вокзала мультимодального пересадочного узла, рассчитанного на обслуживание до 1 млн. пассажиров в год, с перспективой дальнейшего увеличения пассажиропотока.*

304. Garicod'x, Michel. **SNCF Réseau et Adif prennent le relais de TP Ferro** / M. Garicod'x // La Vie du Rail. - 2017. - № 3606. - P. 11. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Эксплуатация высокоскоростной международной линии Фигерас – Перпиньян : [Франция, Испания].**

*Информация о создании с этой целью совместного франко-испанского предприятия LPF, куда входят компании SNCF Réseau (Франция) и Adif (Испания), отвечающие за инфраструктуру. Указано, что предыдущим оператором линии была концессионная компания TP Ferro, ликвидированная в сентябре 2016 г. в связи с высокими долговыми обязательствами в 557 млн. евро.*

305. Garicoix, Michel. **Tarifs en baisse, trafic en hausse pour la grande vitesse** / M. Garicoix // La Vie du Rail. - 2015. - № 3542. - P. 16. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Снижение тарифов и повышение пассажиропотока на линиях высокоскоростного движения : [Испания].**

*Проанализирована ситуация с высокоскоростными перевозками. Отмечается, что Испания располагает очень плотной сетью высокоскоростных железных дорог (AVE), которые были построены менее чем за 25 лет, но длительное время заполняемость поездов была на неудовлетворительном уровне. По данным 2013 г., средняя степень заполняемости составляла всего 60%, а на линии Мадрид – Барселона – 68%. Была поставлена задача увеличить этот показатель на 5-10% и стимулировать доходы. Рассмотрены положительные результаты новой коммерческой политики RENFE, в основе которой снижение тарифов в среднем на 11%.*

306. **Güterzüge in Italien auf Schnellfahrstrecken** // Elektrische Bahnen. - 2016. - № 7. - S. 400. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Грузовые перевозки по высокоскоростным магистралям в Италии.**

*Краткая информация о ситуации с грузовыми перевозками в Италии, где на сегодня около 10% их объёмов осуществляется по железным дорогам. В планах Евросоюза – к 2030-му году перевести 30% грузовых перевозок с автотранспорта на железные дороги. По словам министра транспорта страны Грациано Дельрио, в Италии эта цель будет достигнута уже в 2020 г. Для этого*

*планируется использовать высокоскоростные железнодорожные линии в ночное время для перегона грузовых поездов.*

307. **Hochgeschwindigkeit im Gotthard-Basistunnel** // Eisenbahn Österreich. - 2017. - № 2. - S. 70-71. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростное движение в Готардском базисном тоннеле : [Швейцария].**

*Обсуждается эксплуатация Готардского базисного тоннеля при максимально допустимых скоростях движения поездов.*

308. Hughes, Murray. **NTV targets the northern market** / M. Hughes // Railway Gazette International. - 2016. - № 4. - P. 34-35. - На англ. яз. - Пер. опубл.: // Железные дороги мира. - 2016. - № 7. - С. 43-46.

Перевод заглавия: **NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori) - частная пассажирская компания-оператор по перевозкам высокоскоростными поездами : [Италия].**

*Обзорно представлена деятельность компании NTV, являющейся серьезным конкурентом национальной компании-оператору Trenitalia в высокоскоростных перевозках. Рассмотрены планы компании NTV по расширению деятельности с обслуживанием высокоскоростных сообщений в северных регионах Италии. Кратко представлен заказанный у компании Alstom для этих перевозок подвижной состав - 7-вагонные поезда Pendolino без наклона кузова, максимальной скоростью 250 км/ч. Отмечены также мероприятия компании NTV по обеспечению финансовой стабильности в рамках принятой программы по сокращению расходов.*

309. **ICE-S and Luftwiderstand im Gotthard-Basistunnel** // Eisenbahn Österreich. - 2016. - № 11. - S. 564. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростное движение и сопротивление воздуха в Готардском базисном тоннеле : [Швейцария].**

*Обсуждение аэродинамических характеристик сопротивления воздуха в Готардском базисном тоннеле, полученных во время тестовых испытаний поезда ICE-S на максимальных скоростях. Поставлен вопрос о максимальной допустимой скорости движения в тоннеле при данном уровне показателей.*

310. Laval, P. **TGV Lyria. Nouveautés et petits prix après travaux** / P. Laval // La Vie du Rail. - 2015. - № 3516. - P. 4-5. - На фр. яз..

Перевод заглавия: **Высокоскоростное сообщение между Францией и Швейцарией поездами TGV Lyria.**

*Приведены данные по объёмам перевозок на отдельных маршрутах, свидетельствующие об их некотором сокращении, обусловленном главным образом конкуренцией со стороны других видов транспорта (в частности, автомобильного), а также ремонтными работами на сети, забастовками и другое. Отмечено снижение заполняемости поездов. В этой связи компания Lyria осуществляет стратегию по возвращению своих клиентов, повышению привлекательности услуг, снижая тарифы на поезда TGV, развивая систему продажи через Интернет.*

311. Laval, Patrick. **La SNCF, Virgin et Stagecoach s'unissent pour lancer l'exploitation de la HS2** / P. Laval // La Vie du Rail. - 2017. - № 3624. - P. 8. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Участие Национального общества железных дорог**

**Франции (SNCF) в тендере на эксплуатацию высокоскоростной линии HS2 : [Великобритания].**

*Сообщено о создании консорциума в составе SNCF (доля 30%) и компаний Virgin (20%) и Stagecoach (50%) – операторов магистральной линии западного побережья (WCML) в Великобритании – с целью участия в тендере на эксплуатацию будущей железнодорожной франшизы West Coast Partnership (WCP). В состав франшизы войдут перевозки между Лондоном, Бирмингемом, северо-восточной Англией и Шотландией; начало её эксплуатации ожидается в 2019 г. Позже, в 2026 г., в неё также будет включена высокоскоростная линия HS2 Лондон – Бирмингем. Отмечено, что в случае успешного исхода тендера, детали которого будут опубликованы в конце 2017 г., SNCF имеет возможность расширить сферу своей деятельности в международном масштабе и увеличить пассажирооборот.*

312. **Le cifre dell' alta velocità in Italia** // La Tecnica Professionale. - 2015. - № 7/8. - P. 106-107. - На итал. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростное движение на железных дорогах Италии.**

*Дано общее представление об итальянской модели высокоскоростной сети; отмечены её преимущества; показано развитие; оценена конкурентоспособность в сравнении с другими видами транспорта. Рассмотрено соотношение прибыли к затратам. Приведены некоторые показатели по перевозкам; в частности, в 2014 г. было перевезено 42 млн. пассажиров, а с декабря 2005 г. (открытие первой линии AV) до настоящего времени - 150 млн. человек. На линии Рим - Милан 65 пассажиров из 100 выбирают поезд AV.*

313. Leboeuf, Michel. **Le congrès UIC de la grande vitesse ferroviaire «Célébrer le passé, définir l'avenir»** / M. Leboeuf // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2015. - № 255(11). - P. 48-58. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Конгресс МСЖД по высокоскоростному движению по теме «Воздать должное прошлому, определиться на будущее».**

*Представлена программа и освещена работа IX Конгресса, проходившего с 7 по 10 июля 2015 г. в Токио при активном участии крупнейшей японской железнодорожной компании JR East, эксплуатирующей высокоскоростную сеть Shinkansen на северо-востоке страны. Рассмотрены организационные вопросы, работа 2-х круглых столов. Затронуты проблемы интероперабельности железнодорожного рынка, железнодорожной продукции, выбора технологии и инфраструктуры для TGV и другое.*

314. Masse, Jean-Paul. **Rester connecté à 300 km/h entre Paris et Lyon** / J.-P. Masse // Chemins de Fer. - 2017. - № 562. - P. 5-6. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Проблемы обеспечения и сохранения связи в поездах при скорости 300 км/ч на линии Париж - Лион : [Франция].**

*Если в региональных и пригородных поездах, скорость которых невысока, обеспечивается передача сигнала в режиме 3G/4G и проблем с мобильной связью и выходом в интернет не существует, ввиду небольшого расстояния до антенны, то при скоростях порядка 300 км/ч сеанс связи через антенну сети общего пользования, расположенную вблизи высокоскоростной линии (LGV) длится менее одной минуты. Кроме того, высокоскоростные линии пересекают многочисленные зоны, где наблюдается полное отсутствие антенн, например,*

леса, тоннели, траншеи, где не проходит сигнал 4G. Проиллюстрировано, как решена эта проблема в высокоскоростных поездах (TGV) на линии Париж - Лион. Дана информация о новой услуге для пассажиров "TGV Connect".

315. Merz, Wolfgang. **Neue Ära im deutsch-französischen Hochgeschwindigkeitsverkehr** / W. Merz // Deine Bahn. - 2016. - № 5. - S. 10-17. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Новый этап в развитии германо-французских перевозок высокоскоростными пассажирскими поездами.**

*Рассмотрены новые возможности в развитии международных пассажирских перевозок в связи с вводом в эксплуатацию последнего участка новой высокоскоростной железнодорожной линии LGV Est между Страсбургом и Парижем 3 июля 2016 г. При этом увеличивается частота рейсов и сокращается время движения поездов почти на 30 мин. В прямом сообщении с Парижем, с пересадками в сторону юга Франции и Бордо. Освещена деятельность совместной германо-французской компании Alleo по сбыту услуг в международных перевозках. Представлены некоторые интересные предложения с привлекательными ценами на проездные билеты, что повышает конкурентоспособность железнодорожных перевозок в сравнении с воздушным сообщением.*

316. Michel, Serge. **Atlantique 2017, la construction des services sur et autour des deux nouvelles LGV** / S. Michel // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2017. - № 273(7/8). - P. 20-28. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростная линия Atlantique в 2017 г. – организация перевозок вокруг новых участков : [Франция].**

*Обсуждены изменения в организации движения поездов и управления инфраструктурой, прогнозируемые в связи с вводом в эксплуатацию 2 июля 2017 г. двух новых высокоскоростных линий Юг Европы – Атлантика (Тур – Бордо) – LGV SEA и Бретань – Земли Луары (Ле-Ман – Рен) – LGV BPL. Уточнено, что данные изменения касаются как высокоскоростной линии Atlantique, так и прилегающих линий традиционной сети. Указано, что в общей сложности открытие новых участков привело к изменениям в функционировании трети национальной железнодорожной сети Франции. Рассмотрена 5-летняя история развития проекта.*

317. Michon, Aline. **Les outils de la commande des sillons** / A. Michon // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2017. - № 273(7/8). - P. 35. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Средства доступа на путь новой высокоскоростной линии Юг Европы – Атлантика (LGV SEA) : [Франция].**

*Рассмотрен режим подачи железнодорожными компаниями заявлений на выделение ниток графика на новой высокоскоростной линии SEA. Уточнено, что решение об удовлетворении прошений принимают операторы инфраструктуры SNCF Réseau и LISEA.*

318. **Neue Schnellfahrstrecke in Frankreich** // Elektrische Bahnen. - 2017. - № 4. - S. 201. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Новая высокоскоростная железнодорожная линия Франции.**

*Новая высокоскоростная железнодорожная линия Франции - Тур - Бордо (Sud Europe Atlantique) длиной 302 км и максимально допустимой скоростью 320 км/ч была торжественно открыта 28 февраля 2017 г. Строительство линии было*

*профинансировано по схеме государственно-частного партнерства, с участием государственного оператора по железнодорожной инфраструктуре SNCF Réseau (1,2 млрд. евро) и предприятия Lisea (7,8 млрд. евро). Коммерческая эксплуатация линии начинается со 2 июля 2017 г., с поездами TVG Atlantique, которые постепенно будут заменены на поставляемые компанией Alstom до конца 2019 г. 40 поездов TGV Duplex с 2-этажными вагонами. Время движения поездов между Парижем и Бордо благодаря новой линии сократится с 3 ч 4 мин до 2 ч 4 мин.*

319. Poingt, Marie-Hélène. **Ouigo vise 25% des ventes en 2020** / М. -Н. Poingt // La Vie du Rail. - 2017. - № 3618. - Р. 15. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **О перспективах перевозок высокоскоростными поездами по низким тарифам - TGV Ouigo** : [Франция].

*Сообщается о намерениях SNCF продолжать стратегию низких цен в отношении перевозок высокоскоростными поездами TGV в условиях усиливающейся конкуренции со стороны других видов транспорта. Со слов директора филиала Voyages SNCF, в 2016 г. средняя стоимость билета, оплаченного пассажиром, была на 3% ниже показателя 2015 г. С конца января для молодежи действует тариф TGV Max на неограниченное число поездок; за 2 месяца им воспользовались 75 тыс. человек против 10 тыс., как ожидалось ранее. Планируется увеличить продажу дешёвых билетов Ouigo на поезда TGV, средняя стоимость которых 23 евро. Поставлена цель увеличить долю перевозок Ouigo до 25% к 2020 г. При этом объём перевозок должен возрасти до 26 млн. пассажиров.*

320. Reiss, Albert. **Mise en service de la 2e phase de la LGV EE: l'articulation des offres TER Alsace et TGV** / А. Reiss // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2016. - № 265(11). - Р. 96-101. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Ввод в эксплуатацию 2-й очереди линии LGV Est européenne: сочетание и взаимосвязь предложений услуг поездами TER и TGV в Эльзасе** : [Франция].

*Обращено внимание на продолжение процесса перехода на жёсткий график движения поездов в регионе, который планируется завершить в 2021 г. Отмечено, что выбор расписания движения для поездов TGV открывает новые возможности также для региональных TER, отправление и прибытие которых согласуется с отправлением и прибытием поездов TER; при этом сокращаются опоздания. Даны примеры симметричного расписания.*

321. Scasso, Ch. **NTV réorganise sa dette pour s'offrir un avenir** / Ch. Scasso // Le Rail. - 2015. - № 218. - Р. 5. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Частная операторская компания NTV реорганизует свою задолженность с тем, чтобы иметь будущее** : [Италия].

*В редакционной статье проанализирована ситуация, сложившаяся в компании Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV) в условиях конкуренции с историческим оператором-компанией Trenitalia и намерениях правительства приватизировать последнюю. Отмечено, что созданная в 2012 г. компания NTV успешно работала в сфере высокоскоростных железнодорожных перевозок на итальянской сети, обеспечивая высокий уровень комфорта пассажирам в поездах Italo и завоевав 20% рынка. Почувствовав опасность со стороны своего конкурента, Trenitalia предприняла ряд ограничительных мер, в результате которых возрастает*

задолженность NTV.

322. **SEA high-speed line inaugurated** // International Railway Journal. - 2017. - № 4. - P. 7. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Открытие высокоскоростной линии (LGV) SEA : [Франция].**

*Краткая информация о мероприятии, проведенном в Вильоньоне 28 февраля 2017 г. при участии президента (бывшего) Франции Франсуа Олланда и обозначившем окончание работ по строительству инфраструктуры линии Юг Европы – Атлантика. Указано, что строительство 302-километровой LGV SEA осуществил консорциум компаний Lisea в рамках контракта на сумму 7,8 млрд. евро от 2011 г. Уточнено, что с момента ввода линии в эксплуатацию 2 июля 2017 г. время движения между Парижем и Бордо сократится с 3 часов 14 минут до 2 часов 4 минут; между Парижем и Тулузой – с 5 часов 25 минут до 4 часов 9 минут.*

323. **SNCF in HS2 bid** // Modern Railways. - 2017. - № 6(825). - P. 15. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Участие Национального общества железных дорог Франции (SNCF) в тендере на эксплуатацию будущей высокоскоростной линии HS2 : [Великобритания].**

*Сообщено о создании консорциума в составе SNCF (доля 30%) и компаний Virgin (20%) и Stagecoach (50%) с целью участия в тендере на эксплуатацию будущей железнодорожной франшизы West Coast Partnership (WCP). Начало эксплуатации франшизы намечено на апрель 2019 г. Уточнено, что с 2026 г. в её состав будет включена высокоскоростная линия HS2 Лондон – Бирмингем сроком на 3-5 лет. В обязанности обладателя франшизы, помимо прочего, войдёт планирование перевозок и внутренний дизайн подвижного состава. Отмечено, что компании Virgin и Stagecoach в настоящий момент являются операторами магистральной линии западного побережья (WCML) в Великобритании. Одним из основных требований к будущему оператору является наличие опыта управления высокоскоростными линиями. Среди других претендентов выделяется консорциум в составе FirstGroup и итальянского оператора Trenitalia. Уточнено, что SNCF уже осуществляет свою деятельность на железнодорожном рынке Великобритании посредством дочерней компании Keolis.*

324. Tomita, Tetsuro. **JR East sets out ambitious strategy for growth** / Т. Tomita // International Railway Journal. - 2017. - № 1. - P. 42-43. - На англ. яз. - Пер. опубл.: // Железные дороги мира. - 2017. - № 4. - С. 25-29.

Перевод заглавия: **Компания JR East выработала стратегию роста : [Япония].**

*Рассмотрена деятельность частной компании JR East по развитию пассажирских перевозок в сообщении между Токио и рядом японских городов на принадлежащей ей части японской высокоскоростной сети Синкансен, в том числе по увеличению количества маршрутов туристических перевозок. Реализуя стратегию экономического роста, компания JR East намерена обеспечить конкурентоспособность железнодорожного транспорта в сфере пассажирских перевозок в регионе Токио, развивать комплекс торгово-развлекательных услуг, направленных на популяризацию железнодорожного транспорта. В табличном виде представлены результаты деятельности компании в 2016 г.; рассмотрены направления финансовой и инвестиционной политики компании в период 2017-2020-х гг. В планы компании входит переход к новой модели обслуживания*

железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава с опорой на цифровые технологии. Среди примеров выделены система управления движением поездов *Atacs*, использование технологии «Больших данных» (*Big Data*) и «Интернета вещей» (*Internet of Things*), датчиков и автоматических систем слежения, источников энергии на солнце и ветре, роботов. Приведены данные о международной и кадровой деятельности *JR East*. Оценены перспективы развития компании.

325. **Weitere Schnellfahrstrecke in Japan** // *Elektrische Bahnen*. - 2016. - № 10. - S. 588. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростное сообщение островами Хонсю и Хоккайдо** : [Япония].

С конца марта 2016 г. компания *Hokkaido Shinkansen* эксплуатирует 149-километровую высокоскоростную железнодорожную линию на стандартную ширину колеи между островами Хонсю и Хоккайдо. Движение осуществляется по 54 километровой железнодорожной тоннели *Seikan*, 23 км из которых проходят под водой. Приведена информация об эксплуатируемом на маршруте подвижном составе и частоте движения поездов. Сообщается о планах продления линии и строительство 211-километрового участка до Саппоро (на севере острова Хоккайдо).

326. Yeon-Hye, Choi. **Korea prepares for competition** / Ch. Yeon-Hye ; talks to K. Smith // *International Railway Journal*. - 2016. - № 1. - P. 34, 36-37. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Корейская национальная железнодорожная компания-оператор Korail**.

В статье рассматривается деятельность корейской национальной железнодорожной компании-оператора *Korail*. Анализируются перспективы конкуренции *Korail* и *Supreme Rail (SR)* - частной компании-оператора, которая начинает работу с июня 2016 г. и будет эксплуатировать новую высокоскоростную линию Каннамгу (район Сеула) - Пхёнхэк со скоростью движения до 300 км/ч. Длина линии составит 61,1 км, включая третий по протяженности в мире тоннель длиной 50,3 км. Стоимость проезда на линии *SR* будет на 10% ниже, чем на *Korail*. Кроме этого, обсуждаются инвестиционная деятельность *Korail*; мероприятия по увеличению уровня безопасности на железнодорожной сети *Korail*, сократившие на 30% количество инцидентов; подготовка к Зимним Олимпийским играм, которые пройдут в Корее в 2018 г., а также усилия по восстановлению железнодорожного сообщения с северной частью страны.

327. Zabée, Jean-Claude. **Présentation du projet d'aménagement, du service et de la ligne SEA** / J.-C. Zabée // *Revue Générale des Chemins de Fer*. - 2017. - № 273(7/8). - P. 15-18. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Презентация проекта новой высокоскоростной линии Юг Европы – Атлантика (LGV SEA)** : [Франция].

Представлены общие характеристики высокоскоростной линии *SEA* (Тур – Бордо), открытой для эксплуатации 2 июля 2017 г. Обзорно рассмотрена история возникновения проекта, разработка которого началась с 1997-1998 гг.; поэтапно прослежен процесс его становления и реализации. Помещена информация о функциях линии; типах перевозок, осуществляемых на ней; её технических характеристиках; второстепенных участках. Затронуты вопросы

управления линией; обеспечения безопасности; её текущего содержания.

### Обслуживание пассажиров. Проездные билеты

328. Бердышева, Ю. А. **Особенности предоставления транспортных услуг населению на высокоскоростных магистралях** / Ю. А. Бердышева // Вестник гражданских инженеров. – 2017. - № 1. – С. 227-232.

*Рассмотрен зарубежный опыт эксплуатации скоростных и высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ), организация комфортной среды на этом виде транспорта. Переоснащение немецких железных дорог под новые скоростные режимы позволило глубоко интегрировать их в структуру германских и других европейских железных дорог. В Китайской Народной Республике строительство скоростных железных дорог вывело страну в лидеры по количеству километров ВСМ. Развитие ВСМ в России сосредоточено на строительстве отдельных линий. Формирование новой вокзальной и железнодорожной инфраструктуры меняет систему транспортного сервиса, превращая железнодорожные вокзалы в транспортный и информационный хаб.*

\*\*\*

329. Blandin, Chantal. **Des portillons sur les quais pour barrer le passage aux fraudeurs** // La Vie du Rail. - 2015. - № 3526. - P. 4-7. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Система автоматического контроля билетов на перронах железнодорожных вокзалов** : [Франция].

*В целях борьбы с безбилетниками и повышения безопасности в поездах SNCF в опытном порядке установило на 2-х крупных вокзалах страны (в Париже и Марселе) систему автоматического контроля билетов на высокоскоростные поезда TGV. В том случае, если результаты окажутся удовлетворительными, опыт будет распространен на другие линии в других городах. Система рассчитана на проверку 1 тыс. человек за 25 минут. Ежегодно ущерб от безбилетников оценивается для SNCF в 300 млн. евро, в т.ч. в поездах TGV - 100 млн. евро. Сообщено о компаниях-изготовителях.*

330. Blandin, Chantal. **La SNCF teste un contrôle automatique des billets à l'embarquement** / Ch. Blandin // La Vie du Rail. - 2016. - № 3555. - P. 12-14. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Автоматизированный контроль проездных билетов при посадке в высокоскоростные поезда (TGV)** : [Франция].

*Представлена новая система контроля билетов, внедрённая в порядке эксперимента на вокзалах Монпарнас в Париже и Сен-Шарль в Марселе с 11 января 2016 г. сроком на три месяца. Вход на 4 перрона, специально выделенных для отъезжающих пассажиров, оборудован турникетами со считывающими устройствами бесконтактного типа, похожими на турникеты в метро, но способными мгновенно считывать информацию как с билетов бумажных, так и с электронных и с мобильного телефона. В эксперименте участвуют устройства, разработанные компаниями Thalys и Xerox, TER, Scheidt & Bachmann. В случае, если результаты окажутся удовлетворительными, системой оборудуют все крупные вокзалы сети TGV. Оценены преимущества такой меры борьбы с безбилетниками.*



331. Blandin, Chantal. **SNCF se met au parfum** / Ch. Blandin // La Vie du Rail. - 2016. - № 3581. - P. 10-11. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Использование парфюма и музыки на борту высокоскоростных поездов** : [Франция].

*Статья посвящена новому виду сервиса для пассажиров, тестируемому Национальным обществом железных дорог Франции (SNCF) на борту высокоскоростных поездов Париж – Лион и Париж – Страсбург. Согласно идее, с 1 июля по 1 октября 2016 г. в салонах 1-го класса будет распыляться парфюмерная продукция, и проигрываться музыка с целью повышения комфорта для пассажиров и улучшения качества услуг. Уточнено, что выбор ароматов проводился на основе опроса общественного мнения. Описан процесс использования парфюмерии в практике как транспортных предприятий, так и учреждений сферы обслуживания в целом. Сделан вывод о том, что данный вид сервиса стимулирует продажу товаров и услуг. Несмотря на это, отмечено неоднозначное восприятие пассажирами новой услуги.*

332. Blandin, Chantal. **TGVpop. Les train qui veulent faire le buzz** / Ch. Blandin // La Vie du Rail. - 2015. - № 3527. - P. 8-9. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Расширение услуг пассажирам на железных дорогах Франции.**

*В целях привлечения клиентов Национальное общество железных дорог Франции в качестве эксперимента в течение 2-х летних месяцев предложило льготные тарифы на проезд в высокоскоростных поездах TGV с продажей билетов через сеть интернет «на удачу», т.е. непосредственно перед отправлением поезда или чуть раньше. Это предложение, получившее обозначение «TGVpop», адресовано, прежде всего, молодёжи и действует для нескольких, наиболее популярных в летний период направлений. Всего будет продано 100 тыс. билетов стоимостью 25-35 евро с доплатой в 5 евро за проезд в 1-м классе. Перечислены направления, включённые в эксперимент (более 30). Поезда курсируют в цепях в менее загруженное время суток.*

333. **Deutsche Bahn erweitert ICE Portal um Informations- und Unterhaltungsangebote** // ZEVrail. - 2016. - № 8. - S. 316-317. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Новые услуги по информированию и развлечению пассажиров высокоскоростных поездов ICE железных дорог Германии (DB) на интернет-портале ICE.**

*С июня 2016 г. на интернет-портале ICE предлагаются новые услуги по информированию и развлечению пассажиров высокоскоростных поездов ICE железных дорог Германии (DB). Доступ на портал осуществляется по беспроводному соединению с интернетом (WLAN) с мобильных устройств пассажиров. Наряду с бесплатной информацией о поездке предлагаются игры для детей и взрослых, аудиокниги различных жанров, а также – за плату – ежедневные газеты в цифровом формате. Оплата осуществляется вместе со счётом за пользование мобильным устройством. Информация о поездке передается с портала в реальном времени; перед очередной остановкой сообщается о тех или иных достопримечательностях на месте прибытия поезда.*

334. **Europe. Thalys invente TckUp: le «covoiturage» à 3000 km/h pour seulement 29€ entre Paris et Bruxelles** // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2015. - № 251(7). -

P. 55. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Новая услуга для пассажиров от компании Thalys.**

*Компания Thalys предложила своим клиентам возможность поездки высокоскоростными поездами в условиях полного комфорта по минимальной стоимости билета в 29€ при условии набора группы из 4-х человек. Группа должна быть сформирована в течение 48 часов и все билеты должны быть оплачены, в противном случае поездка аннулируется, клиентам возмещаются издержки и предлагается выбрать другой поезд и другую дату либо присоединиться к другой группе, формируемой в данный момент. Thalys представляет до 600 таких мест в неделю.*

335. **In brief. France** // International Railway Journal. - 2017. - № 1. - P. 61. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Услуги беспроводного интернета от SNCF для пассажиров высокоскоростных поездов** : [Франция].

*Краткая информация о начале предоставления Национальным обществом железных дорог Франции (SNCF) с 15 декабря 2016 г. услуг беспроводного интернета Wi-Fi в высокоскоростных поездах Париж – Лион. Указано, что ответственными за реализацию проекта являются компании 2Inet и Engie Ineo, которые, согласно контракту с SNCF, обязуются оборудовать 300 высокоскоростных поездов (2400 вагонов) беспроводным интернетом к концу 2017 г.*

336. Nangeroni, C. **Le confort, à quel coût?** / C. Nangeroni // La Vie du Rail. - 2015. - № 3519. - P. 12-16. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Проблемы комфорта пассажиров на железнодорожном подвижном составе** : [Франция].

*Рассмотрено решение вопросов повышения комфорта в поездах в условиях сокращения бюджета. Результаты, достигнутые SNCF, в том числе в региональных поездах Corail и высокоскоростных TGV. Достижения компании Alstom в этой сфере. Даны примеры.*

337. Nangeroni, Cécile. **Internet dans le TGV. Orange vole au secours de la SNCF** / C. Nangeroni // La Vie du Rail. - 2016. - № 3562. - P. 6. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Интернет в высокоскоростных поездах TGV** : [Франция].

*Оператор в сфере телефонии, компания Orange оборудовала линию TGV Париж - Лион технологией Wi-Fi, обеспечив таким образом пассажирам доступ в скоростной интернет 4G на протяжении всей поездки (исключая туннели), при скоростях выше 300 км/ч. В планах компании Orange распространить этот опыт на другие линии, в том числе TGV Париж - Лилль, а в дальнейшем предоставить эту услугу пассажирам региональных поездов. Отмечены преимущества новой услуги для пассажиров категории «деловые люди», поскольку они смогут постоянно находиться на связи со своими офисами и клиентами с персонального компьютера или смартфона.*

338. Nangeroni, Cécile. **La SNCF lance - enfin! - son service TGV Connect** / C. Nangeroni // La Vie du Rail. - 2016. - № 3603. - P. 8-9. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Новое предложение Национального общества железных дорог Франции - услуги беспроводного интернета в высокоскоростных поездах TGV.**

*Сообщается о новой бесплатной услуге, предоставляемой начиная с 15 декабря*

2016 г. на борту поездов TGV - доступ в сеть интернет через Wi-Fi. В экспериментальном порядке демонстрационные поездки начались на линии Париж - Лион. К 2020 г. планируется оборудовать новой системой связи 90% поездов. Впервые такая услуга была предложена пассажирам поездов Thalys в 2008 г., но в платном порядке. Затраты на оборудование Wi-Fi каждого поезда составили 350 тыс. евро; в расчёте на каждый поезд было проложено 400 м опто-волоконного кабеля, было установлено 60 микроантенн (по 4 на вагон), 2 сервера, 9 переключателей, 15 трассировщиков; это потребовало 5 дней круглосуточной работы. И все эти цифры предстоит увеличить в 300 раз!

339. Nangeroni, Cécile. **Le Stif vote l'engagement du Smart Navigo** / C. Nangeroni // La Vie du Rail. - 2016. - № 3577. - P. 11. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Информационные услуги для пассажиров в регионе Иль-де-Франс** : [Франция].

Заметка посвящена намерению нового руководства Транспортной администрации региона вложить 400 млн. евро в программу предоставления пассажирам электронных транспортных услуг. В частности, руководитель администрации заявила о замене магнитного билета на билет бесконтактного типа нового образца к 2021 г., а также о предоставлении информационных услуг в режиме реального времени и интернета в режиме 3G, 4G и Wi-Fi на всей сети. Первый этап включает открытие портала электронных счетов [navigo.fr](http://navigo.fr) для держателей карт Navigo и Imagine'R; расширение функций транспортной карты и внедрение мобильного приложения [ViaNavigo](http://viaNavigo.com) для проезда на транспорте с помощью смартфона; возможность использования банковской карты для проезда. Конечная цель проекта – превратить билет Smart Navigo в средство доступа к другим видам транспорта, в том числе каршерингу (совместной эксплуатации автомобилей), а также к парковочным зонам. Следующий этап – создание единого информационного транспортного портала [opendata.stif.info](http://opendata.stif.info), в ведении которого будут принимать участие сами 3.1.1.

340. Pagliara, Francesca. **Esclusione sociale e sistemi ferroviari ad alta velocità: un'analisi esplorativa** = Social exclusion from High Speed rail systems: an exploratory study / F. Pagliara, L. Biggiero // Ingegneria Ferroviaria. - 2016. - № 9. - P. 679-688. - На итал. и англ. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростные железнодорожные системы и их доступность для разных категорий населения** : [Италия].

Исследуется социальный аспект развития высокоскоростного движения. Проанализирована степень его востребованности и доступности для малообеспеченных людей, для проживающих вдали от железных дорог, для имеющих физические ограничения и др.

341. **SNCF launches wi-fi on TGVs** // Railway Gazette International. - 2017. - № 1. - P. 18. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Услуги беспроводного интернета от SNCF для пассажиров высокоскоростных поездов** : [Франция].

В рамках первой фазы программы по обеспечению пассажиров высокоскоростных поездов (TGV) беспроводным интернетом Wi-Fi к концу 2017 г., Национальное общество железных дорог Франции (SNCF) с 15 декабря 2016 г. предоставляет данную услугу в TGV Париж – Лион. Уточнено, что доступ в интернет будет ограничиваться социальными сетями, электронной почтой (до 60 электронных сообщений), отслеживанием маршрута следования,

информацией об услугах на борту, а также сервисами аренды машины или заказа такси. Ответственными за реализацию проекта являются компании 21net, отвечающая за установку оборудования, программного обеспечения и систем наблюдения, и Engie Ineo, осуществляющая контроль за реализацией проекта и текущее содержание оборудования. Среди трудностей реализации проекта выделяются устойчивость сигнала на скоростях до 300 км/ч, а также в зонах с низким уровнем мобильного сигнала, для разрешения которой компания Orange установит 200 переключателей на всей протяженности линии, кроме того, на подвижном составе будут установлены наружные антенны. Планируется также оборудование Wi-Fi региональных и пригородных поездов; стоимость проектов не уточняется.

342. **Thalys lance une opération de «covoiturage»... en train** // La Vie du Rail. - 2015. - № 3518. - P. 13. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Новая услуга пассажирам высокоскоростных поездов Thalys.**

Информация о новом коммерческом предложении по невысокой цене на маршруте Париж - Брюссель. Клиентам, объединённым в группы по 4 человека представляется сниженный тариф в 29 евро на одну поездку в расчёте на одного пассажира (по принципу попутчиков). Услуга получила название TickUp. «Попутчики» подбираются как среди знакомых людей, так и через Интернет.

#### Высокоскоростной подвижной состав

343. Бурков, А.Т. **Анализ энергопотребления при высокоскоростном движении электропоезда на заданном участке с различным количеством остановок** / А. Т. Бурков, М. М. Мирсайтов, В. В. Сероносков // Вестник Ростовского государственного университета путей сообщения. - 2015. - № 3. - С. 106-112.

На основании анализа энергопотребления тяговых электрических расчётов для скоростного участка «Янгиер - Разъезд 13» магистрали Ташкент - Самарканд получены зависимости параметров энергопотребления для различных вариантов движения электрического подвижного состава по количеству остановок на отдельных пунктах рассматриваемого участка. Приведена зависимость удельного энергопотребления для рассмотренных вариантов движения для высокоскоростного поезда Talgo-250 («Afrosiyob»).

344. **В Германии представили концепт высокоскоростного грузового поезда** // Железнодорожные перевозки. - 2017. - № 6. - С. 33.

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.

345. Воробьев, И. К. **Развитие технологий высокоскоростных поездов в условиях экономического спада** / И. К. Воробьев, О. Д. Сурикова // Техника железных дорог. - 2016. - № 2. - С. 36-45.

В статье представлен опыт организации высокоскоростного движения во Франции и эволюция линейки скоростных (до 250 км/ч) и высокоскоростных

поездов (свыше 250 км/ч) производства Alstom, объединенных в единую платформу AVELIA. В настоящее время по всему миру эксплуатируется более 1160 таких поездов. В статье также затронута тема сопутствующих решений в области инфраструктуры и сигнализации. Во время экономического кризиса инвестирование в транспортные системы и транспортное машиностроение принимает все большее значение как с точки зрения привлечения частного финансирования, так и внедрения инноваций. Известный факт: во все времена при замедлении роста экономики или ее рецессии повышается роль вложения средств в развитие транспортной инфраструктуры даже при возможном снижении уровня социальных программ. Связано это с тем, что при проявлении кризисных явлений возведенная инфраструктура, в том числе и железнодорожная, будет использоваться не только существующим поколением, но и последующими, что позволяет говорить о длительном эффекте от вложенных средств. В связи с развитием ВСМ в мире зачастую заказчику необходимо повысить скорость сообщения между городами, не производя больших денежных вложений в инфраструктуру. В таком случае на помощь операторам приходит поезд РепбоНпо, особенность которого - в наклоне кузова, позволяющем эксплуатировать подвижной состав на скоростях до 250 км/ч на путях общего пользования (с большими радиусами кривых), не снижая безопасность и комфорт. Сам термин «РепбоНпо» происходит от слова «репсЮо» - маятник. Выбор платформы Pendolino дает ощутимый экономический эффект при желании оператора железных дорог использовать существующую инфраструктуру и не совершать большие денежные вливания в строительство новой, а также позволяет сократить время поездки пассажиров между городами.

346. **Высокоскоростные поезда компании Bombardier Sifang Transportation** // Железные дороги мира. - 2015. - № 12. - С. 35-36 : рис. - Материалы компаний Bombardier (www.bombardier.com). - Пер.ст. из журн.: International Railway Journal. - 2015. - № 7. - Р. 30-32. - Англ.

*Компания Bombardier Sifang Transportation создала для китайского рынка высокоскоростные поезда трех новых типов. Начат серийный выпуск поездов с местами для сидения, рассчитанных на скорость 350 км/ч. Поезд с местами для сидения, развивающий скорость до 250 км/ч, проходит испытания. Изготовлен также опытный образец поезда со спальными местами, максимальная скорость которого достигает 250 км/ч.*

347. **Высокоскоростные поезда: quo vadis?** / С. Сусан, Э. Ройс, Т. Кучер, М. Майер. // РЖД-Партнер. - 2016. - № 9. - С. 42-43.

*В начале 2007 года компания «Сименс» начала модернизацию платформы Velaro. Базу для дальнейших улучшений и разработок сформировали анализ рынка высокоскоростных поездов, опыт текущих проектов в Германии, Испании, Китае и России, а также усовершенствованные стандарты и директивы. Какие усовершенствования претерпела за это время знаменитая платформа Velaro и какие тенденции намечаются на рынке подвижного состава завтрашнего дня?*

348. **Два высокоскоростных поезда Fuxing дебютировали на линии Пекин - Шанхай** // Железные дороги мира. - 2017. - № 7. - С. 2.

*В Китае два высокоскоростных поезда нового поколения серии Fuxing («Ренессанс») моделей CR400AF и CR400BF впервые начали перевозить пассажиров, отправившись 26 июня 2017 г. одновременно из Пекина и Шанхая. Эти электропоезда сконструированы и построены в Китае на основе*

собственных конструкторских решений, без привлечения западных технологий (China Standard). Китайским компаниям потребовалось 13 лет на то, чтобы на базе технологий и ноу-хау, полученных от лидирующих изготовителей высокоскоростного подвижного состава из Японии, Франции, Германии и Канады, самостоятельно разработать и построить высокоскоростные поезда мирового уровня. Поезда Fuxing отличаются от поездов предыдущего поколения He-xiehao («Гармония») более высоким уровнем комфорта.

349. **Интеллектуальные преобразователи для симметрирования высокоскоростной электротяговой нагрузки** / А. Т. Бурков, С. В. Кузьмин, В. В. Сероносов, О. А. Степанская // Вестник Ростовского государственного университета путей сообщения. - 2015. - № 2. - С. 116-121.

*В условиях работы тяговых подстанций железных дорог, особенно питающих высокоскоростную электротяговую нагрузку, вероятным является одноплечий режим их работы (когда нагрузка присутствует только в одном из плеч питания тяговой подстанции). В этом режиме коэффициент несимметрии токов по обратной последовательности в трехфазной питающей сети имеет максимальное значение независимо от типа силового трансформатора, установленного на подстанции (традиционный или с симметрирующим эффектом). Вследствие этого на вводах тяговой подстанции появляется несимметричная система напряжений. Отклонения напряжения перегруженной фазы могут превысить нормально допустимые значения, что может сказаться на скорости движения подвижного состава, в то время как отклонения напряжения других фаз будут находиться в нормируемых пределах. Существующие способы снижения несимметричного электропотребления тяговых подстанций переменного тока в условиях высокоскоростного движения оказываются неэффективны. Требуется поиск новых решений. Для тяговых подстанций, предназначенных для питания высокоскоростной электротяговой нагрузки, целесообразно провести научно-исследовательские работы по разработке и внедрению статических полупроводниковых компенсаторов с функцией активного симметрирования потребляемых токов. Выполненные расчеты показали, что для уменьшения несимметрии напряжений на шинах 220 кВ требуемая мощность компенсатора составит 25 МВА при токе 2400 А и 12,5 МВА при токе 1200 А.*

350. **Испытания поезда ICE 4 в рамках допуска к эксплуатации** // Железные дороги мира. - 2016. - № 5. - С. 41-43. - Материалы DB Fernverkehr ([www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com)). - Пер.ст. из журн.: Elektrische Bahnen. - 2016. - № 3. - S. 110-112. - Нем.

*В связи с ростом интереса населения к железнодорожным поездам дальнего сообщения предложение услуг этого вида к 2030 г. вырастет на 25 %. Главная роль в их оказании отводится новым высокоскоростным поездам ICE 4. Началу их регулярной эксплуатации, намеченному на декабрь 2017 г., будут предшествовать испытания и измерительные поездки в рамках допуска. В декабре 2015 г. в торжественной обстановке состоялась презентация поездов ICx, в ходе которой они были переименованы в ICE 4. В контракте, подписанном между железными дорогами Германии (DB) и компанией Siemens и предусматривающем поставку 12- и 8-вагонных поездов (соответственно 85 и 45 ед.), они согласно регистру МСЖД фигурируют как BR 412. Концевые вагоны поезда (EW) не имеют моторных тележек, как и четыре из десяти промежуточных (MW). Моторные вагоны (TW) имеют тяговую установку, включающую трансформатор, тяговый преобразователь с системой*

охлаждения и преобразователь собственных нужд. Масса кузовов вагонов значительно уменьшена за счет оптимизации конструкции каркаса, локального применения высокопрочной стали и модульного принципа компоновки. Применение лазерной сварки вместо точечной позволило снизить расход материалов. Буксы и элементы рамы поддерживающих тележек размещены в пространстве между колесами. Тележки, изготовленные компанией Bombardier, имеют компактную конструкцию, а также пониженную подрессоренную и неподрессоренную массу. Компактная тележка обеспечивает снижение аэродинамического сопротивления в этой зоне за счет устройства защитных фартуков. Сроки службы буксовых подшипников и колесных пар должны быть взаимно увязаны. В связи с изменившимися размерами поездов и несколько иными условиями технического обслуживания крышевого оборудования существующие депо для поездов семейства ICE, в частности БерлинРуммельсбург, потребовали переоборудования и расширения.

351. **Концепция высокоскоростного грузового поезда NGT CARGO // Железные дороги мира.** - 2017. - № 6. - С. 48-49. - По материалам DLR ([www.dlr.de](http://www.dlr.de)).

Германский центр авиации и космонавтики (DLR) представил концепцию высокоскоростного грузового поезда NGT CARGO и сопутствующей инфраструктуры, основанную на результатах исследовательского проекта высокоскоростного поезда следующего поколения NGT (Next Generation Train). В апреле 2017 г. DLR презентовал концепцию высокоскоростного грузового поезда NGT CARGO (рис. 1). По мнению исследователей из DLR, реализация концепции позволит существенно повысить привлекательность грузовых железнодорожных перевозок в Европе и соответственно их долю на транспортном рынке за счет высокого уровня автоматизации управления поездом и обработки грузов, а также повышения скорости их доставки. В результате возрастет гибкость грузовых железнодорожных перевозок и будет повышена пропускная способность железных дорог. Вопреки политически мотивированным усилиям по передаче грузовых перевозок с автомобильного транспорта на железнодорожный доля последнего на транспортном рынке не увеличивается. В то же время рост рынка грузовых перевозок в обозримом будущем будет продолжаться. Так, по прогнозам, в Германии ожидается его рост почти на 40 % к 2030 г. Для раскрытия потенциала железнодорожного транспорта необходимы новые подходы. Для движения по высокоскоростным линиям из отдельных грузовых вагонов и одного-двух головных моторных вагонов формируется полноценный грузовой поезд, рассчитанный на движение со скоростью до 400 км/ч (на обычных линиях — до 160 или 200 км/ч). Несколько таких поездов могут быть виртуально сцеплены (т. е. двигаться синхронно). Все грузовые вагоны закрыты и имеют обтекаемую форму для снижения аэродинамического сопротивления и уровня шума. Возможно также формирование поезда из грузовых и пассажирских вагонов. Эта концепция хорошо подходит для континентальных высокоскоростных перевозок, способных составить конкуренцию морскому и воздушному транспорту. В настоящее время DLR работает над созданием детальной концепции системы перевозок и обработки грузов.

352. Куккарони, Алан. **Мировой рекорд скорости 574,8 км/ч** / А. Куккарони, П. Дельфос // Инновации транспорта. - 2015. - № 3. - С. 36-38.

18 мая 1990 г., после серии успешных тестов, высокоскоростной поезд TGV V150 прошёл завершающие испытания и установил новый мировой рекорд скорости. В предыдущие дни состав несколько раз развивал скорость в 500 км/ч. Отметим

при этом, что технические показатели ни разу не достигли предельных величин. Итоги официального пробного прогона оказались более чем впечатляющими: состав разогнался до скорости 515,3 км/ч. Можно без преувеличения утверждать, что на этом этапе инженеры СНЦФ досконально овладели процессом скоростного движения в диапазоне от 400 до 450 км/ч.

После того, как общая концепция развития была одобрена тремя компаниями - «Железными дорогами Франции» СНЦФ (SNCF), «Железнодорожной сетью Франции» РФФ (RFF) и вагоностроительным предприятием Alstom, было решено провести техническое обоснование проекта и определить условия, позволяющие осуществлять испытания на скорости 500–550 км/ч с гарантией полной безопасности. Чтобы обращаться на высоких и очень высоких скоростях на железнодорожной инфраструктуре необходим ряд условий: во-первых, достаточная для продольного профиля участка испытаний мощность двигателей; • во-вторых, полный контроль над взаимодействием между составом и инфраструктурой, как в аспекте взаимодействия пути и состава (радиус кривых, недостаток возвышения наружного рельса, примыкание колёсной пары к рельсам, прочность стрелочных переводов и инженерных сооружений), так и на уровне токосъёма (критическая для контактной сети скорость поезда, задиры контактного провода и т. д.); в-третьих, обеспечение безопасности испытаний. Для этого необходимо определить предельные значения и характеристики движения тестируемого состава (безопасность зоны испытаний, дистанцию торможения и т. д.), а также разработать тестовый план, позволяющий отслеживать динамику изменений каждого из параметров в режиме реального времени.

353. **Новый поезд Eurostar** // Железнодорожник. - 2016. - № 7. - С. 42-43.

Поезда Eurostar e320 - обновленная модель нового высокотехнологичного парка поездов, которые отмечают 20-ю годовщину бренда Eurostar. Эта компания коренным образом изменила путешествия на поезде в Европе своим Евротоннелем, который связал Великобританию с континентальной Европой. Требование совместимости с инфраструктурой железных дорог трех стран и наличие единых эксплуатационных условий в тоннеле обусловили создание поезда новой концепции, принципиально отличающейся от концепций существующих скоростных поездов, не отвечающих новым задачам.

354. Полин, П. А. **Парк электроподвижного состава Германии** / П. А. Полин // Локомотив. - 2016. - № 6. - С. 44-46.

Председатель правления железных дорог Германии Р. Грубе и министр транспорта Германии А. Добриндт 4 декабря 2015 г. официально приняли в эксплуатацию высокоскоростные поезда нового поколения ICE4 (серии 412, ранее они имели обозначение ICx, рис. 2), которые в будущем заменят поезда ICE1 и ICE2. Регулярная эксплуатация поездов началась 13 декабря 2015 г. после перехода на новое расписание движения поездов. Поезда ICE4 в двенадцативагонном исполнении имеют длину 346 м и рассчитаны на скорость движения до 250 км/ч. Пассажирские составы содержат 830 мест для сидения, в том числе 205 мест в салонах I класса и 625 в салонах II класса. Энергопотребление нового подвижного состава в расчете на одно пассажирское кресло на 22 % ниже, чем у модернизированного поезда ICE1. Важным пунктом в программе модернизации было оснащение экспрессов ICE-T европейской системой управления движением поездов (ETCS). Благодаря этому стало возможным с момента перехода на зимний график в декабре 2015 г. ввести в эксплуатацию обновленные составы на высокоскоростной линии



*Эрфурт - Галле/Лейпциг и тем самым сократить время хода поездов в сообщении Франкфурт-на-Майне - Дрезден. Кроме того, эти экспрессы вводятся в эксплуатацию на линиях Гамбург - Берлин - Мюнхен и Дортмунд - Пассау - Вена. Один из модернизированных поездов ICE-T (№ 1129) используется в качестве опытного, а также для исследования разных вариантов оснащения. Так, в его составе будет испытан новый вагон-ресторан, в вагонах протестируют более экономичное освещение на светодиодах, представят новое купе для пассажиров с маленькими детьми и др. В одном из вагонов этого высокоскоростного состава пройдут испытания новые пассажирские кресла, предназначенные для составов нового поколения ICE4 и для планируемой модернизации поездов ICE3.*

355. Силичева, С. **Скоростные поезда компании Hitachi для Великобритании** / С. Силичева // Локомотив-информ. - 2015. - № 7/8. - С. 31-34.

*Японская компания Hitachi приступила к поставкам скоростных поездов междугородного сообщения, предназначенных для эксплуатации в Великобритании – на магистрали Восточного побережья и магистрали Great Western. В дальнейшем планируется развернуть их производство в Великобритании на заводе Ньютон-Эйклиффе.*

356. **Франция: новая стратегия высокоскоростных перевозок** // Железные дороги мира = Rail International. - 2017. - № 9. - С. 13-18. - Материалы порталов SNCF (www.sncf.com) и SNCF Ouigo (www.ouigo.com). - **Пер.ст.** из журн.: // Railway Gazette International. - 2017. - № 7. - Р. 32-34. - Англ. - **Пер.ст.** из журн.: // International Railway Journal. - 2017. - № 7. - Р. 22-26. - Англ.

*Высокоскоростные поезда TGV с 1981 г. являются одним из национальных символов Франции. С тех пор радикально изменился не только их внешний вид, но и требования пассажиров к уровню оказываемых транспортных услуг. Начиная с 2020 г. в обращении останутся поезда TGV только двух брендов — бюджетного Ouigo и ориентированного на более взыскательную публику inOui.*

\*\*\*

357. **144 voitures de trains à grande vitesse pour une filiale de Bombardier** // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2017. - № 272(6). - Р. 67. - На фр. яз.

**Перевод заглавия: Новый высокоскоростной подвижной состав для железных дорог Китая.**

*Китайская корпорация China Railway Corporation (CRC) заключила соглашение с компанией Bombardier Sifang Transportation (BST), в которой Bombardier владеет 50% акций, на поставку 144 вагонов для высокоскоростных поездов CRH1A-A нового поколения. Всего в рамках этого соглашения будет построено 18 8-вагонных поездов на общую сумму 268 млн. евро. Алюминиевый кузов новых вагонов более лёгкий, что позволяет снизить износ пути. Благодаря аэродинамической форме поезда, улучшены характеристики и сокращены эксплуатационные расходы. Поезда CRH1A-A снабжены системой тяги и контроля движения Mitrac. Их планируется эксплуатировать на высокоскоростной сети в западной части страны.*

358. **25 Jahre Hochgeschwindigkeitsverkehr in Deutschland** // Deine Bahn. - 2016. - № 5. - S. 44-45. - На нем. яз.

**Перевод заглавия: 25-летие высокоскоростных железнодорожных перевозок**

**в Германии.**

*В связи с отмечаемым в 2016 г. юбилеем - 25-летием высокоскоростного движения на железных дорогах Германии, кратко рассмотрена история развития парка высокоскоростных поездов ICE (InterCityExpress) - поездов 1-го, 2-го, 3-го и 4-го поколения. Представлена сводная сопоставительная таблица поездов ICE 1, ICE 2, ICE 3 и ICE 4, а также ICE T (с наклоном кузова вагонов), концепция которых менялась от поездного состава с головными моторными вагонами и средними прицепными вагонами до концепции моторвагонных поездных составов. Регулярная эксплуатация поездов ICE 4 с конца 2017 г. позволит постепенно заменить парк поездов ICE 1-го и 2-го поколения. Максимальные скорости движения германских поездов ICE - от 230 км/ч до 300 (330) км/ч.*

359. **25 Jahre ICE** // Elektrische Bahnen. - 2016. - № 7. - S. 400. - На нем. яз.

**Перевод заглавия: К 25-летию с начала эксплуатации высокоскоростных пассажирских поездов ICE в Германии.**

*Небольшая обзорная информация об истории развития перевозок высокоскоростными поездами с июня 1991 г. Кратко характеризуется парк поездов ICE различных серий и планы их дальнейшей эксплуатации. Приведены различные цифровые данные.*

360. **25 Jahre Intercity-Express** // ZEVrail. - 2016. - № 6/7. - S. 264-265. - На нем. яз.

**Перевод заглавия: К 25-летию высокоскоростных пассажирских перевозок поездами Intercity Express (ICE) в Германии.**

*Обзорная публикация о предыстории высокоскоростных железнодорожных перевозок в Германии, подготовке и запуске с июня 1992 г. перевозок высокоскоростными поездами ICE, а также их дальнейшем развитии с эксплуатацией подвижного состава 1-го, 2-го и 3-го поколения. В табличном виде кратко представлена хроника событий в истории перевозок поездами ICE, включая испытания поездов ICE 4 (4-го поколения), регулярная эксплуатация которых начнётся в декабре 2017 г. Публикуются некоторые статистические данные по эксплуатации транспортной системы ICE. Отмечены также улучшенные экологические показатели поездов ICE 4, в т.ч. снижение уровня шума, сокращение энергопотребления в расчёте на 1 место для сидения (почти на 22% меньше в сравнении с модернизированным вариантом поезда ICE 1). Приводится пример по уровню выбросов CO<sub>2</sub> в сравнении электропоезда с автомобилем.*

361. **260 km/h EMUs** // Railway Gazette International. - 2017. - № 2. - P. 11. - На англ. яз.

**Перевод заглавия: Высокоскоростной подвижной состав Korail : [Корея].**

*Корейская национальная компания-оператор Korail заказала 84 электропоезда EMU-250 с максимальной скоростью движения 260 км/ч компании-производителя Hyundai Rotem общей стоимостью 269 млрд. вон; поставка запланирована на конец 2020 г. Кроме этого, Korail заказала 2 8-вагонных электропоезда NEMU со скоростью движения 320 км/ч стоимостью 59 млрд. вон. Указаны линии, на которых будут эксплуатироваться новые поезда.*

362. **A train 'for the gigabit society'** // Railway Gazette International. - 2016. - № 10. - P. 26. - На англ. яз.

**Перевод заглавия: Новые поезда ICE4 от компании Siemens для**

**национального оператора Германии Deutsche Bahn.**

Сообщается о передаче 16 сентября 2016 г. первого 12-вагонного высокоскоростного поезда ICE 4 федеральной железнодорожной организации ЕВА для проведения тестовых испытаний на линии Мюнхен - Нюрнберг - Ганновер - Гамбург. Ввод новых поездов в эксплуатацию намечен на декабрь 2017 г. Упомянется об официальной презентации поезда в Берлине. Всего планируется поставка 130-300 составов ICE 4 в рамках контракта между Deutsche Bahn и Siemens за май 2011 г. Компания Bombardier, занимающаяся разработкой внешнего дизайна поездов, производством тележек и сборкой состава, имеет долю 30% в указанном контракте. Новые поезда развивают скорость 250 км/ч, имеют обновлённый дизайн корпуса, в т.ч. носовой части, для улучшения аэродинамических показателей, на 100 т легче поездов ICE 1 и потребляют на 22% меньше энергии.

363. **Ab 1. März WLAN in der Badner Bahn** // Eisenbahntechnische Rundschau. - 2016. - № 3. - S. 56. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Оборудование региональных пассажирских поездов Баднерской железной дороги беспроводным высокоскоростным интернетом с 1 марта 2016 г. : [Австрия].**

Летом 2015 г. стартовал пилотный проект на пригородной железной дороге Вены. В четырех моторвагонных поездах Баднерской железной дороги был установлен беспроводной высокоскоростной интернет (LTE), которым с 1 марта 2016 г. могут воспользоваться все 3.1.1. В течение 6 месяцев будут отслеживаться возникающие трудности и проблемы (покрытие сети, стабильность сигнала), а также будет оценена приемлемость услуги для пользователей. Приводятся условия получения услуги пассажирами, а также сложности, возникшие при установке оборудования на старых моторных вагонах.

364. **Acela II order** // Railway Gazette International. - 2016. - № 10. - P. 26. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Поставка высокоскоростных поездов нового поколения компании Alstom в США.**

25 августа 2016 г. было объявлено, что в рамках контракта на сумму 2,45 млрд. долларов компания Alstom в 2021-2022 гг. поставит пассажирскому оператору Amtrak 28 высокоскоростных поездов для эксплуатации на линии Северо-восточный коридор. Новые поезда Avelia Liberty, производимые на заводах Alstom в Нью-Йорке, смогут развить скорость до 300 км/ч (при этом имеют мягкий и плавный ход); их пассажироместимость увеличена на 30% (по сравнению с поездами Avelia Express). В составе каждого поезда Avelia Liberty 9 вагонов (с возможностью присоединения ещё 3-х), оборудованные электрическими розетками и розетками для зарядки мобильных устройств через USB-кабель; также имеется доступ к Интернету через Wi-Fi, персональное освещение, улучшенное ресторанное обслуживание. Контракт на поставку реализуется как часть инвестиционной программы по модернизации и увеличению пропускной способности на линии Северо-восточный коридор.

365. **Acela influences Alstom's HS2 concept train** // Railway Gazette International. - 2016. - № 7. - P. 34. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Концепция высокоскоростного поезда с двухэтажными вагонами от компании Alstom.**

*Иллюстрированная информация общего характера о представлении компанией Alstom в мае 2016 г. в Лондоне концепции выполненного на основе подвижного состава Duplex высокоскоростного поезда с головным и хвостовым моторными вагонами с короткой базой и прицепными промежуточными вагонами, что повышает вместимость поезда. Концепция поезда модульного типа предложена в качестве варианта для эксплуатации в будущем втором высокоскоростном железнодорожном сообщении к северу от Лондона (HS 2).*

366. **Aerodynamik an Stromabnehmern in kleinen Tunnelquerschnitten - Problem für schnellfahrende Züge?** / W. Kapfenberger [u. a.] // Elektrische Bahnen. - 2015. - № 9. - S. 430-437. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Аэродинамика токоприёмников в туннелях с уменьшенным поперечным сечением - существует ли проблема для высокоскоростных поездов?**

*Для ответа на данный вопрос в рамках рабочей группы с участием ряда железных дорог Западной Европы (в том числе Австрии, Швейцарии, Германии), а также ряда профильных фирм и компаний проведены модельные и экспериментальные исследования. Представлена методика проведения и результаты моделирования и измерений для оценки аэродинамики, воздушного потока и контактного давления токоприёмника в условиях туннелей с уменьшенным поперечным сечением. Подобные туннели сооружают на новых железнодорожных линиях для оптимизации затрат. Анализируются полученные результаты с точки зрения соответствия существующим европейским стандартам и Техническим спецификациям по интероперабельности TSI Energy.*

367. **Aktuelles von der ICE-Flotte der DB** // Eisenbahn Österreich. - 2016. - № 5. - S. 226-227. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Парк высокоскоростных пассажирских поездов ICE железных дорог Германии (DB). Новости.**

*Подборка текущей иллюстрированной информации о мероприятиях по техобслуживанию поездов ICE, в частности, о замене тормозных полых валов в поездах ICE 1 и 2; установке в поездах ICE 1 взамен тяговых преобразователей GTO более современных IGBT, и др. Представлены также мероприятия в рамках программы «Reset» по интенсивному техобслуживанию парка поездов ICE, в том числе по очистке вагонов, включая обивку сидений - публикуется график выполнения программы «Reset». Приведены необходимые цифровые данные.*

368. **Alstom et NTV dévoilent le prochain Pendolino** // La Vie du Rail. - 2016. - № 3552. - P. 24. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Новый дизайн высокоскоростного поезда Pendolino : [Италия].**

*В связи с предстоящей поставкой в конце 2017 г. компанией - разработчиком Alstom частному итальянскому оператору NTV 8 новых поездов, 17 декабря 2015 г. состоялась презентация их нового дизайна и технических характеристик. Отмечено футуристическое решение носовой части поезда, противодействующей ударам. Длина поезда, в составе которого 7 вагонов, составляет 187 м, вместимость пассажиров - 480 человек, максимальная скорость - 250 км/ч.*

369. **Alstom поставит високошвидкісні поїзди для Amtrak** : За матеріалами

<http://www.zdmira.com/> // Локомотив-информ. - 2016. - № 11/12. - С. 37. - На укр. яз.

Перевод заглавия: **Alstom поставит высокоскоростные поезда для Amtrak : [США].**

*Информация о планах национального оператора междугородних пассажирских перевозок в США Amtrak планирует в 2021-2022 гг. начать эксплуатацию в Юго-восточном коридоре 28 новых высокоскоростных поездов Avelia Liberty, которые будут построены на заводах компании Alstom в Хорнелле и Рочестере (штат Нью-Йорк). Новые поезда сменят эксплуатируемые поезда Acela Express. Замена парка подвижного состава позволит на 30% увеличить его суммарную пассажироместимость и увеличить частоту следования поездов. Приведены основные конструкционные особенности и некоторые технические характеристики поездов. Опытный образец нового поезда будет готов к испытаниям в 2019 г., а в 2021 г. первые поезда данной серии начнут перевозить пассажиров. Сообщается также о заключении отдельного контракта между Amtrak и Alstom о технической поддержке и поставке запасных частей для обслуживания и ремонта поездов Avelia Liberty на протяжении 15 лет. С учетом этого, суммарная стоимость заказанного подвижного состава составит 2 млрд. долларов. Запланированное обновление подвижного состава является частью масштабной программы модернизации Юго-восточного коридора и повышения его пропускной способности. Предполагается, что инвестиции, предусмотренные программой, окупятся за счёт увеличения доходов от оплаты проезда.*

370. **Alstom: quattro Pendolino alle Ferrovie Federali Svizzere = Alstom: for Pendolino to the Swiss Federal Railways** // Ingegneria Ferroviaria. - 2015. - № 3. - P. 295-296. - На итал. яз.

Перевод заглавия: **Подвижной состав Pendolino на железных дорогах Швейцарии.**

*Сообщены условия контракта FFS с компанией Alstom на сумму 115 млн. евро на поставку 4-х высокоскоростных поездов Pendolino максимальной скоростью 250 км/ч. Указано на наличие тележек последнего поколения, обеспечивающих наклон кузова в кривой. Оценены преимущества данной технологии.*

371. Bastone, Alessandro. **L'Officina di Manutenzione Ciclica di Vicenza** / A. Bastone // La Tecnica Professionale. - 2016. - № 1. - P. 4-8. - На итал. яз.

Перевод заглавия: **Предприятие по техобслуживанию и ремонту подвижного состава в Виченце : [Италия].**

*Приведена информация по истории создания в 1914 г. и развития Дено по капитальному ремонту в Виченце, которое в результате глубокой модернизации было превращено в современное предприятие, ориентированное на обслуживание высокоскоростного подвижного состава (ETR 500). Рассмотрены техническое оснащение предприятия; организация производственного цикла; выполняемые виды работ; работа линии «Периодический ремонт поездов ETR 500», а также линии по ремонту отдельных узлов. Отмечены высокий профессионализм персонала и высокое качество выполняемых работ.*

372. Bausback, Christiane. **Design von Hochgeschwindigkeitszügen - Der perfekte Weg** / Ch. Bausback // Eisenbahntechnische Rundschau. - 2015. - № 11. - S. 54-57. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Дизайн высокоскоростных поездов** : [Германия].

*Рассмотрены методы и возможности создания дизайна высокоскоростных поездов с высоким уровнем комфорта и пространства, с учётом скорости поезда, ландшафта местности и другие особенности. Приведены многочисленные фотографии.*

373. Bazin, Pierre. **ICx: le nouveau train Intercités de Siemens** / P. Bazin // Le Rail. - 2015. - № 221/222. - P. 14-15 (Suppl.). - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Новый поезд ICx от компании Siemens для железных дорог Германии.**

*Сообщается о заказе для DB 300 новых высокоскоростных поездов категории Intercités в рамках обновления парка подвижного состава с истекающим сроком службы. Общая сумма контракта 6,3 млрд. евро. Рассмотрены конструктивные особенности поездов ICx модульного типа, что позволяет сформировать составы в 20 различных конфигурациях. Прокомментирован график ввода поездов в коммерческую эксплуатацию. Обсуждены возможности, перспективы использования ICx во Франции.*

374. Bazin, Pierre. **Les nouvelles rames e 320 d'Eurostar** / P. Bazin // Le Rail. - 2015. - № 221/222. - P. 8-9 (Suppl.). - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Новые поезда e320 Eurostar.**

*В связи с началом коммерческой эксплуатации первых поездов e320 Eurostar производства Siemens в сообщении Париж - Лондон через тоннель под Ла-Маншем приведены их основные технические характеристики, особенности концепции, рассмотрены планировка салонов, удобства для пассажиров. Указанный подвижной состав семейства Velaro максимальной скоростью 320 км/ч с распределённой моторизацией способен преодолевать уклоны благодаря высокому коэффициенту сцепления. Осевая нагрузка 17 т в составе поезда 16 вагонов.*

375. Bent, Mike. «**Minority report**»: **Renfe chooses Avril** / M. Bent, J. Pernička // Railvolution. - 2016. - Vol. 16, № 6. - P. 24-28. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростные поезда Avril для национального оператора Испании.**

*Описан ход проведения тендера на поставку высокоскоростных поездов для оператора Renfe объявленного 10 ноября 2015 г., в том числе рассмотрены причины задержки тендера, обобщены требования к поездам, оценены предложения компаний CAF (поезда Oaris), Siemens (поезда Velaro E), Alstom (поезда Euroduplex) и победителя – Talgo (поезда Avril). Уточнено, что данный тендер – первый для Renfe случай открытого выбора поставщика подвижного состава; его результаты были объявлены 28 ноября 2016 г.; контракт реализуется на условиях производства продукции на территории Испании. Представлены технические и геометрические параметры поездов Avril максимальной скоростью 330 км/ч, поставка которых ожидается к 2020 г. Помещена информация об особенностях размещения пассажиров в разных типах салонов. Рассматривается инновационный дизайн поездов Talgo, позволивший улучшить его аэродинамические показатели и увеличить пассажироместимость. Обсуждаются проблемы осевых нагрузок и конструирования тележек в Испании. Оценены перспективы развития пассажирских перевозок в стране. Сделаны прогнозы по развитию проекта*

*Avril.*

376. Bent, Mike. **Spanish high speed train contract stalled** / M. Bent // Railvolution. - 2016. - Vol. 16, № 3. - P. 15. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Реализация контракта на поставку высокоскоростных поездов в Испанию откладывается.**

*Статья посвящена тендеру, организованному компанией Renfe на поставку 30 новых высокоскоростных поездов для испанской железнодорожной сети. Выбор поставщика поездов, который должен был состояться 26 июня 2016 г. был вновь отложен, несмотря на необходимость срочного укомплектования парка высокоскоростных поездов в стране. В финал тендера вышли компании Talgo, CAF, Siemens и Alstom, в то время как заявки Bombardier и Hitachi были отклонены. Bombardier обратилась в административный суд с заявлением о том, что тендер не удовлетворяет требованию свободной конкуренции, так как в ходе него заявкам компаний, уже осуществляющих выпуск продукции на территории Испании, было уделено большее внимание. Hitachi сняла свою кандидатуру в связи с нехваткой времени на переоборудование собственных поездов AT400 для европейских условий. Упоминается, что победитель тендера также будет ответственен за текущее содержание поставленных поездов, которые должны быть введены в эксплуатацию в 2020 г., общая стоимость контракта составляет 2,6 млрд. евро.*

377. Bent, Mike. **Talgo stock on test in India** / M. Bent // Railvolution. - 2016. - Vol. 16, № 3. - P. 13. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Вагоны Talgo для железных дорог Индии.**

*Сообщается о поставке девяти вагонов Talgo в Мумбаи, из них два вагона открытого типа – для пассажиров первого класса, четыре открытого типа – для туристических сообщений, вагон-буфет, вагон-электростанция, вагон для персонала (оборудования). Указано, что к концу мая 2016 г. вагоны прошли тестовые испытания, сцепленные с дизель поездами WDP4 и электропоездами WAP5. Описывается ход испытаний. Представлена программа общества Индийские железные дороги по развитию скоростного движения в стране, особое внимание уделено сотрудничеству с Национальным обществом железных дорог Франции, перечислены линии, на которых будет проводиться модернизация.*

378. Bent, Mike. **TGV Euroduplex L'Océane** / M. Bent // Railvolution. - 2016. - Vol. 16, № 5. - P. 20, 22. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростной поезд Euroduplex L'Océane : [Франция].**

*14 сентября 2016 г. в Париже была представлена первая партия из 40 высокоскоростных поездов Euroduplex L'Océane, разработанных компанией Alstom и планирующихся с лета 2017 г. к эксплуатации на соответствующей линии Atlantique. Уточнено, что в связи с расширением линии указанные поезда заменят эксплуатируемый на линии подвижной состав TGV Atlantique 1988-1992 гг. выпуска. Общая стоимость контракта между Alstom и SNCF – 1,2 млрд. евро. В поезде предлагается размещение в вагонах первого и второго класса. При этом пассажирам второго класса предлагается в пользование электрические и USB-розетки, столики для пользования портативными устройствами; 90% сидений расположены по ходу движения. Бесплатный доступ в интернет через беспроводную сеть Wi-Fi осуществляется в любой точке поезда. Описано устройство вагона-ресторана. Отмечено, что введение в эксплуатацию новых*

поездов *L'Oséane* максимальной скоростью 320 км/ч позволит увеличить пропускную способность линии и сократить время движения. Предполагаемый пассажиропоток на линии составит к 2019 г. 2,3 млн. пассажиров в год.

379. Blandin, Ch. **Des TGV pour l'Expo universelle de Milan** / Ch. Blandin // *La Vie du Rail*. - 2015. - № 3507. - P. 4-6. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростные поезда TGV в обслуживании посетителей Всемирной выставки «Expo-2015» в Милане**

*Рассмотрена организация сообщений между Францией и Италией поездами TGV условиях прогнозируемого огромного потока посетителей (до 25 млн.) со всего мира, в том числе из Франции. Ожидается приезд 1 млн. гостей, из Китая - также 1 млн. человек. Затронуты вопросы резервирования и продажи билетов, их стоимости. Обращено внимание на особый дизайн поездов TGV, соответствующий тематике выставки «Накормить планету: энергия для жизни».*

380. Brandt, Wilfried. **Ein «grünes Werk» für die Instandhaltung** / W. Brandt // *Deine Bahn*. - 2016. - № 3. - S. 46-49. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Экологичное предприятие по техобслуживанию высокоскоростных поездов ICE : [Германия].**

*В рамках пилотного проекта железными дорогами Германии (DB Fernverkehr AG) в Кёльне (район Nippes) создаётся первое в стране экологичное (без выбросов CO<sub>2</sub>) предприятие по техобслуживанию высокоскоростных поездов ICE, в т.ч. новейших поездов ICE 4. Приведено общее описание предприятия с подъездными путями длиной 18 км на территории в 23 га. Рассмотрены используемые при тепло- и энергообеспечении предприятия экологичные технологии, в т.ч. геотермические установки, солнечные батареи. Отмечены также мероприятия по защите от шума, охране окружающей среды на прилегающей к предприятию территории (в частности, по озеленению).*

381. Brèves. **Chine. [De nouvelles rames à grande vitesse...]** // *Chemins de Fer*. - 2017. - № 562. - P. 4. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Новый высокоскоростной подвижной состав для железных дорог Китая.**

*Кратко сообщено о вводе в эксплуатацию с ноября 2016 г. в южной части острова Хайнань новых высокоскоростных поездов CRH1A-A, построенных компанией Bombardier Sifang. Максимальная скорость поезда - 250 км/ч; в составе поезда 8 вагонов с алюминиевым кузовом. Новый подвижной состав относится к типу Zefiro 250NG. Подчёркнуто, что первоначально были заказаны поезда с максимальной скоростью 380 км/ч (CRH380D), однако в дальнейшем их число в заказе было уменьшено. 16 поездов CRH1A-A заменят используемые в настоящее время более старые поезда CRH1 со стальными кузовами.*

382. Brèves. **Espagne. [La Renfe a commandé à Talgo...]** // *Chemins de Fer*. - 2017. - № 562. - P. 7. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростные поезда Avril для железных дорог Испании.**

*Небольшая информация о контракте национального оператора Renfe с компанией Talgo, заключённом в ноябре 2016 г., на поставку 15 высокоскоростных поездов с раздвижной колёсной осью на общую сумму 786,5*



млн. евро, включая фирменное техобслуживание указанного подвижного состава в течение 30 лет. Максимальная скорость поездов *Avril* составит 330 км/ч, общая пассажировместимость поезда - 521 человек, в том числе 105 человек - в бизнес-классе и 416 человек - в туристическом. Учитывая, что ширина вагонов составляет 3200 мм (внутри 3100 мм), посадочные места для пассажиров в туристическом классе могут быть расположены по схеме 3+2. Указано на возможность пролонгации заказа дополнительно на 15 поездов с техобслуживанием в течение 10 лет.

383. **Brèves. Royaume-Uni. [Le matériel roulant à commander...]** // Chemins de Fer. - 2017. - № 563. - P. 50. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Начало закупки подвижного состава для проекта HS2 : [Великобритания].**

*Информация о намерениях Министерства транспорта Великобритании закупить 60 единиц подвижного состава для линии HS2 максимальной скоростью 360 км/ч с габаритами, принятыми в Великобритании; начало приёма заявок на тендер ожидается в 2018 г. Новый подвижной состав будет эксплуатироваться с 2026 г. на высокоскоростном участке между Лондоном и графством Уэст-Мидлендс, а также на ряде новых участков традиционной сети на северо-западе страны. Местом размещения новых поездов было выбрано депо в Бирмингеме. Ориентировочная стоимость сделки составит 2,75 млрд. фунтов стерлингов.*

384. Briginshaw, David. **Latest Chinese high-speed train enters service** / D. Briginshaw // International Railway Journal. - 2015. - № 7. - P. 30-32. - На англ. яз. - Пер. опубл.: // Железные дороги мира. - 2015. - № 12. - С. 35-36.

Перевод заглавия: **Новые высокоскоростные пассажирские поезда для железных дорог Китая.**

*Обзорный иллюстрированный материал с общим описанием недавно выпущенного китайским совместным предприятием Bombardier Sifang Transportation (BST) высокоскоростного подвижного состава с алюминиевым кузовом, в частности, 8-вагонного поезда CRH380D максимальной скоростью 350 км/ч, 8-вагонной электросекции CRH1A-250 максимальной скоростью 250 км/ч и 16-вагонного поезда со спальными вагонами CRH1E максимальной скоростью 250 км/ч. Кратко рассмотрены планы поставок и эксплуатации новых поездов.*

385. **Britain launches HS2 rolling stock procurement** // International Railway Journal. - 2017. - № 3. - P. 9. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Начало закупки подвижного состава для проекта HS2 : [Великобритания].**

*Официальный запуск программы по закупке 60 поездов для высокоскоростного проекта HS2 состоялся 20 января 2017 г.; начало приёма заявок на тендер ожидается в 2018 г.; передача контракта стоимостью 2,75 млрд. фунтов стерлингов – в конце 2019 г. Перечислены также компании, которые окажут помощь организации HS2 Ltd. в реализации фазы проекта 2b.*

386. Bromm, Michael. **Das neue Rückgrat des HGV-Fernverkehrs** / M. Bromm // Deine Bahn. - 2016. - № 5. - S. 18-22. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Новые междугородные поезда (серии 412 - ICF 4) - основа высокоскоростных пассажирских перевозок в дальнем сообщении на**

**железных дорогах Германии (DB).**

*Обзорная иллюстрированная статья с общим описанием конструкции и основными техническими характеристиками в табличном виде 12-вагонного поезда серии 412 (ICE 4), максимальной скоростью 250 км/ч, выполненного компанией Siemens AG на платформе ICx. Отмечены используемые в конструкции поезда инновации (в том числе в кузове, тележках, тяговой системе моторных вагонов, информационно-коммуникационных системах), улучшающие энергетическую эффективность, пропускную (провозную) способность и предоставляемые цифровые услуги. Ожидается, что опытная эксплуатация новых поездов начнется уже в 2016 г. Отмечено, что до конца 2030 г. планируется поставка в общей сложности до 300 поездов на платформе ICx.*

387. Brüggemann, Lars. **ICEs notch up quarter-century in service** / L. Brüggemann // Railvolution. - 2016. - Vol. 16, № 3. - P. 8. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **К 25-летию юбилею поездов ICE** : [Германия].

*Кратко описана история эксплуатации поездов ICE с момента ввода их в эксплуатацию 2 июня 1991 г., представлены некоторые числовые данные. Так, годовой пассажиропоток за 2015 г. составил 80 млн. пассажиров (для сравнения за первый год – 10,5 млн. пассажиров), общий километраж движения поездов составил 1,8 млрд. км. Представлена информация о праздничной церемонии, посвященной юбилею поездов, в ходе которой был объявлен ввод в эксплуатацию новых электропоездов ICE 4, учреждение нового расписания движения и увеличение интенсивности их движения на маршруте Франкфурт – Брюссель. Перечислены основные депо, осуществляющие обслуживание поездов ICE. Особое внимание уделено работе депо Eidelstedt, занимающегося текущим содержанием поездов ICE 1, их чисткой и подготовкой пассажирских зон. Отмечена необходимость проведения модернизации депо с тем, чтобы оно могло также осуществлять обслуживание поездов ICE 4.*

388. Bruner, Massimiliano. **Avelia Liberty il nuovo treno per il Northeast Corridor (NEC) di Amtrak** = Liberty Avelia the new train for the Northeast Corridor (NEC) Amtrak / M. Bruner // Ingegneria Ferroviaria. - 2016. - № 11. - P. 871-874. - На итал. и англ. яз.

Перевод заглавия: **Новый поезд Avelia Liberty от компании Alstom для северо-восточного транспортного коридора между Бостоном и Вашингтоном** : [США].

*Пассажирская компания Amtrak, эксплуатирующая единственную в стране высокоскоростную линию длиной 730 км, где объем перевозок вырос с 2,5 млн. пассажиров в 2004 г. до 3,5 млн. спустя 10 лет, приняла решения обновить свой парк подвижного состава, заменив эксплуатируемые Acela Express на новые поезда Avelia Liberty. Решалась задача сокращения затрат времени на поездку по маршруту, повышения вместимости поездов, оптимизации эксплуатационных расходов и энергетической эффективности, повышения комфорта. Приведены основные технические характеристики поездов Avelia Liberty. Максимальная скорость в коммерческой эксплуатации составит 257 км/ч (расчетная - 300 км/ч). Для повышения скорости движения в кривых предусмотрена система наклона кузова вагонов Tiltropix; благодаря наклону в 7° (вместо 4° у поездов предшествующего поколения) скорость прохождения кривых на 30% выше. Вместимость повышена за счет оптимизации размещения оборудования и более компактного его исполнения. Большое внимание уделено комфорту поездки для*

деловых людей (Wi-Fi, USB, конференц-зал, организация питания).

389. Bruner, Massimiliano. **NTV: quattro ulteriori treni ad alta velocità Pendolino** / М. Bruner // *Ingegneria Ferroviaria*. - 2016. - № 10. - P. 789. - На итал. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростные поезда Pendolino для операторской компании NTV** : [Италия].

*Частная итальянская операторская компания NTV получит от компании Alstom 4 новых высокоскоростных поезда семейства Avelia максимальной скоростью 250 км/ч в дополнении к ранее заказанным 8-ми. В составе из 7 вагонов общей длиной 187 м пассажироместимость достигает 480 человек. Новые поезда полностью соответствуют новейшим техническим спецификациям по интероперабельности TSI (2014 г.), стандартам ЕС. Контрактом предусмотрено фирменное техобслуживание поездов. Отмечены высокая экологичность, энергетическая экономичность и способность к переработке материалов конструкции.*

390. Cadman, Damon. **A reliable solution to speed sensor failure** / D. Cadman // *Modern Railways*. - 2017. - № 1(820). - P. 78. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Измерение скорости подвижного состава по технологии компании Rowe Hankins** : [Великобритания].

*Представлена технология многоканальных датчиков определения скорости британской компании Rowe Hankins. Надежные датчики разработаны специально для суровых условий эксплуатации железных дорог (в том числе и высокоскоростных), могут иметь один, два или несколько выходных каналов. Датчик может быть установлен непосредственно на тележку (обычно один датчик на тележку) или в приводе двигателя. Отмечено практическое применение датчиков компаниями Alstom, Bombardier, Siemens и в метрополитене Лондона.*

391. **CAF: 8 treni AV per Flytoget in Norvegia** = CAF: 8 high speed trains to Flytoget in Norway // *Ingegneria Ferroviaria*. - 2015. - № 5. - P. 477. - На итал. и англ. яз.

Перевод заглавия: **Новые высокоскоростные поезда от компании CAF для Норвегии.**

*Информация о заказе компании Flytoget AS 8 поездов Oaris новой серии для обеспечения перевозок к аэропорту Осло. Компания CAF также обеспечит техобслуживание и техническую поддержку. Общая стоимость суммы - 120 млн. евро. Указано, что компания Flytoget AS осуществляет контроль за линией Airport Express в Осло, между аэропортом и центральным железнодорожным вокзалом. Отмечены преимущества поездов Oaris с точки зрения энергетической эффективности, экологичности, уровня комфорта и безопасности для пассажиров.*

392. Cakdi, Sabri. **Understanding High Impact Wheel Mechanisms** / М. Cakdi, Н. Tournay // *Railway Age*. - 2016. - № 2. - P. 36-37. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Изучение механизма воздействия на колеса при высокоскоростном движении.**

*Предварительные выводы по данной теме представленные Транспортным технологическим центром США (TTCI) указывают на то, что воздействие на колеса при высокоскоростном движении приводит к возникновению и распространению трещин на поверхности катания рельс. В исследовании использовались методы цифрового моделирования и измерительные колесные*

пары. Изучение данной темы продолжается.

393. Caposciutti, Marco. **ETR 1000** / M. Caposciutti, L. M. Granieri // La Tecnica Professionale. - 2015. - № 6. - P. 7-9. - На итал. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростной поезд ETR 1000** : [Италия].

*Очередная из серии статей, посвящённых данному поезду. Рассмотрены вопросы коммерческой эксплуатации поезда; типология оказываемых услуг (4 уровня); влияние ввода в эксплуатацию поезда ETR 1000 на общий перевозочный процесс и на график движения других поездов парка.*

394. Cerez, J. M. **La mise en œuvre d'ERTMS sur les TGV 2N2 3UA** / J. M. Cerez // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2015. - № 250(6). - P. 46-53. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Внедрение европейской системы железнодорожной сигнализации RTMS на высокоскоростных поездах TGV 2N2 3UA из двухэтажных вагонов** : [Франция].

*Обзорная статья представляет бортовое оборудование системы ERTMS на высокоскоростном подвижном составе принадлежности SNCF. Изложены история и история развития проблемы интеграции двух стандартов в сфере железнодорожной сигнализации; ERTMS/TVM. Дана характеристика модели поезда TGV 2N2 3UA, соответствующего требованиям по интероперабельности и адаптированного к работе на железных дорогах Франции, Швейцарии и Люксембурга. Процедура сертификации оборудования.*

395. Charmantier, Guy. **Paris - Londres en rame e320 d'Eurostar** / G. Charmantier // Chemins de Fer. - 2016. - № 556. - P. 9-12. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростные поезда e320 Eurostar в сообщении Париж - Лондон.**

*В статье проведено сопоставление конструктивных особенностей, дизайна, технического оснащения, планировки салонов, удобств для пассажиров новых поездов e320, разработанных и построенных компанией Siemens, с эксплуатировавшимися до настоящего времени на этом маршруте поездами TransManche Super Trains (TMST). Проиллюстрированы интерьеры вагонов разных классов, а также помещения для хранения и приготовления пищи, бар, багажное отделение, туалет для инвалидов.*

396. **China baut die meisten HG-Züge** // Eisenbahn Österreich. - 2016. - № 10. - S. 511. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Больше всего высокоскоростных поездов строят в Китае.**

*По данным последнего исследования, проведенного германской компанией SCI Verkehr GmbH, из построенных и запущенных в эксплуатацию за последние 3 года в мире 1200 высокоскоростных поездов (со скоростью не менее 200 км/ч) 2/3 приходится на китайские концерны CNR и CSR, которые теперь объединены в мегаконцерн China Railway Rolling Stock (CRRC). На долю японских производителей Hitachi и Kawasaki, а также компании Alstom, приходится примерно по 10% рынка. Остальная часть распределяется между известными западными производителями – компаниями Bombardier, Siemens и Talgo. По мнению авторов исследования, в ближайшие годы ожидается сокращение числа заказов на высокоскоростные поезда.*

397. **China orders Bombardier high-speed trains** // International Railway Journal. - 2017. - № 4. - P. 14. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростные поезда от компании Bombardier для Китайской железнодорожной корпорации (CRC).**

*Краткая информация о заказе CRC 18 8-вагонных поездов нового поколения серии CRH1 A-A у совместного предприятия Bombardier и CRRC Sifang – Bombardier Sifang Transportation (BST), расположенного в Китае (доля Bombardier – 50%). Стоимость контракта составляет 1,95 млрд. юаней. Поезда CRH1 A-A обладают максимальной скоростью 250 км/ч, выполнены в алюминиевом корпусе и оборудованы системой тяги Mitrac; производство будет осуществляться на заводе в Циндао; начало поставок намечено на июль 2017 г.*

398. **China Weltmarktführer für Hochgeschwindigkeitszüge // Elektrische Bahnen.** - 2016. - № 10. - S. 583. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Китай – мировой лидер в производстве высокоскоростных пассажирских поездов.**

*Такой вывод сделали в своём аналитическом исследовании специалисты гамбургского института SCI Verkehr. Примерно 2/3 эксплуатируемых сегодня в мире высокоскоростных поездов сделаны в Китае недавно объединившимися в корпорацию China Railway Rolling Stock (CRRC) компаниями CNR и CSR. Номером «два» на рынке высокоскоростных поездов признан японский консорциум Kawasaki и Hitachi, на 3-м месте – французская компания Alstom. Остальные крупные производители (Bombardier, Siemens, CAF, Talgo) делят между собой мировой рынок с долей примерно в 10%. Ежегодный объём рынка оценивается до 9,9 млрд. евро. В связи с ожидаемым в ближайшие годы ослаблением спроса на высокоскоростные поезда, главным образом, в Китае, поставки нового подвижного состава до 2020 г. сократятся на 4%. При этом обострится конкуренция на мировом рынке со стороны китайских производителей. Зато более динамично будет развиваться послепродажный бизнес по техобслуживанию поездов компаниями-производителями. Ежегодный объём рынка в данном сегменте составляет порядка 6 млрд. евро и до 2020 г. вырастет на 9%.*

399. **Chine. 15 trains à grande vitesse commandés à Bombardier // Revue Générale des Chemins de Fer.** - 2015. - № 254 (10). - P. 41. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростные поезда от компании Bombardier для железных дорог Китая.**

*Совместное предприятие Bombardier Sifang Transportation Ltd (BST), в котором акции Bombardier составляют 50%, заключило контракт с железными дорогами Китая (CRC) на поставку 15-ти поездов CRH381D максимальной скоростью 380 км/ч. Стоимость контракта около 340 млн. евро. В системе привода используется фирменная технология Bombardier ECO4, а также Bombardier Mitrac. Производство 8-вагонных поездов с алюминиевыми кузовами будет осуществляться на заводах в Китае.*

400. **Cina: 80 «Sleeper Train Cars» ad alta velocità di nuova generazione = Cina: 80 High Speed New Generation Sleeper Train Cars // Ingegneria Ferroviaria.** - 2016. - № 1. - P. 68-69. – На итал., англ. яз.

Перевод заглавия: **Вагоны «Sleeper Train Cars» нового поколения для высокоскоростного движения : [Китай].**

*В рамках контракта совместного канадско-китайского предприятия Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation (BST) с China Railway Corporation*

(CRC) на сеть китайских железных дорог будут поставлены 80 спальных вагонов CRHIE-250 на общую сумму 152 млн. евро. Из новых вагонов будут сформированы 5 высокоскоростных поездов длиной 430 м и максимальной скоростью 250 км/ч. Данный подвижной состав отличают модульность конструкции, высокий уровень комфорта, эффективность использования в дальнем следовании с точки зрения затрат времени на поездку. Поезда оснащены фирменной системой привода и контроля / управления MITRAC.

401. Ciry, Bernard. **Frecciarossa 1000: un nouveau standard de confort en Europe** / В. Ciry // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2016. - № 260(5). - P. 36-46. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростной поезд Frecciarossa 1000 : новый европейский стандарт уровня комфорта** : [Италия].

Приведены общее описание и технические характеристики поезда V300zefiro, разработанного компаний Bombardier Transportation в партнерстве с Ansaldo-Breda для Trenitalia и получившего название Frecciarossa 1000. Поезд рассчитан на максимальную скорость 400 км/ч и на 360 км/ч в коммерческой эксплуатации при условии готовности к этому инфраструктуры; таким образом он является самым быстрым из серийно построенных высокоскоростных поездов в Европе. Отмечены многочисленные инновации в концепции поезда, совершенство аэродинамики, бесшумность хода, минимальный уровень вибраций и весьма незначительные негативные последствия для окружающей среды, наличие электрооборудования на несколько систем тока, что делает его интероперабельным, оптимизация энергопотребления. Показана конфигурация поезда. Подробно рассмотрены планировка, оборудование и дизайн вагонов разных классов; кабина машиниста; система экономичного расхода энергии и др.

402. Claus, Peter. **Ertüchtigung der Klimaanlage des ICE 2** / P. Claus, M. Kovacic // Deine Bahn. - 2016. - № 12. - S. 30-35. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Обновление систем кондиционирования воздуха в высокоскоростных поездах ICE 2** : [Германия]

В июле 2010 г. в условиях высоких атмосферных температур были зафиксированы случаи выхода из строя систем кондиционирования воздуха в высокоскоростных поездах ICE 2. В ответ на негативную реакцию средств массовой информации и прокурорские проверки железные дороги Германии (DB) инициировали проект санирования систем кондиционирования воздуха в поездах ICE 2. Рассматривается всесторонний анализ оборудования по кондиционированию, проведенный DB, обнаружение причин отказов, разработка и применение комплекса мер по их модернизации, доказавших свою эффективность в период 2011-2015 гг. в условиях эксплуатации поездов ICE 2 даже при очень высоких атмосферных температурах.

403. **Concept trains seek customers** // Railway Gazette International. - 2017. - № 6. - P. 68. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Концепции пассажирских поездов для Британских железных дорог.**

На прошедшей выставке Railtex были представлены концепции высокоскоростных и междугородных пассажирских поездов, разработанных для эксплуатации на Британских железных дорогах. Компания Hitachi представила пассажирский поезд AT300 со скоростью 360 км/ч, Talgo – высокоскоростной поезд с облегченным весом Avril UK, Stadler - электропоезд Flirt UK с

максимальной скоростью 160 км/ч, Siemens - электропоезд Verve со скоростью 200 км/ч, Alstom - электропоезд New Coradia UK со скоростью 145 км/ч.

404. Della Porta, Paola. **ETR 1000. Il Logistic Team** = ETR 1000. The Logistic Team / P. Della Porta, G. Laezza, A. Fumi // La Tecnica Professionale. - 2017. - № 7/8. - P. 40-49. - На итал. и англ. яз.

Перевод заглавия: **Система Logistic Team и её роль в реализации проекта высокоскоростного поезда ETR 1000 : [Италия].**

*Изложены принципы функционирования системы Logistic Team как института проектирования и проведения серии испытаний новых поездов ETR 1000 на сети Итальянских железных дорог с целью получения сертификата от Национального агентства по железнодорожной безопасности на право коммерческой эксплуатации со скоростью до 300 км/ч. Систему Logistic Team можно представить себе как рабочий стол, вокруг которого собираются эксперты из смежных организаций, компетентные мнения которых затем обобщаются. Дан пример программы испытаний, разработанной совместно группой Logistic Team. Имеются сведения о численности и составе этой экспертной группы.*

405. Dellman, Torsten. **Potenziale des Losradfahrwerks im Hochgeschwindigkeitsverkehr** = Potentials of independently rotating wheels bogies in high-speed traffic / T. Dellman, B. Abdelfattah // ZEVrail. - 2015. - № 10. - S. 394-403. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Возможности применения ходовой части со свободнонасаженными колёсами (с независимым вращением) в высокоскоростном движении.**

*В ходовой части со свободнонасаженными колёсами колебательный процесс выражен менее сильно по сравнению с ходовой частью с колёсными парами, что, в случае их применения, ведёт к заметному снижению износа и существенному повышению предельно допустимых скоростей движения. Эта высокая предельная скорость даёт большой потенциал для использования ходовой части со свободнонасаженными колёсами в высокоскоростном движении. В статье на основании наблюдений за заблокированными колёсными парами и за ходовой частью со свободнонасаженными колёсами представлено параметрирование относительно динамики движения и износа в системе «колесо/рельс» при высокоскоростном движении. Помимо преимуществ в динамике движения ходовая часть данного типа даёт возможность облегчения конструкции ходовой части, не требующей стабилизации движения, повышение уровня безопасности схода состава с рельсов и снижение затрат благодаря более простой конструкции. В статье приведены различные расчёты и графики.*

406. Dellmann, Torsten. **Losradfahrwerke als Alternative für den Hochgeschwindigkeitsverkehr – Umsetzung des Potenzials des Losradlaufwerkes mittels eines Fahrwerkskonzepts** = Two-Wheel, Axle-Less Bogies as an alternative for High Speed Rail - Use of Potential of Two-Wheel, Axle-Less Bogies within a Bogie Concept / T. Dellmann, B. Abdelfattah // ZEVrail. - 2016. - № 6/7. - S. 244-253. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Ходовая часть с независимым вращением колёс в качестве альтернативы традиционным тележкам для высокоскоростного железнодорожного движения - реализация потенциала ходовой части с независимым вращением колёс в рамках концепции тележки : [Германия].**

*Иллюстрированная статья представляет концепцию ходовой части данного типа. Проведённый на основе моделирования анализ динамических характеристик показал неплохой потенциал ходовой части с независимым вращением колёс для высокоскоростного движения. С технической и экономической точки зрения данная концепция вполне конкурентоспособна в сравнении с обычными тележками. В частности, износ может быть снижен почти на 70%. Публикуются результаты исследования, в т.ч. в графическом виде.*

407. **Der ICE – seit 25 Jahren ein Vorzeigemodell** // Der Eisenbahningenieur. - 2016. - № 7. - S. 65. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **К 25-летию высокоскоростных железнодорожных перевозок в Германии поездами ICE** : [Германия].

*По случаю юбилея перевозок данного типа подведены общие итоги эксплуатации парка поездов ICE различных модификаций. Дается общая характеристика поездов ICE различных серий. Приведены необходимые цифровые данные.*

408. **Des rames CAF pour renforcer la desserte aéroportuaire d'Oslo** // La Vie du Rail. - 2015. - № 3514. - P. 15. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Железнодорожное сообщение с аэропортом Осло** : [Норвегия].

*Небольшая иллюстрированная информация о заказе у компании CAF 8 поездов типа Oaris, которые будут использоваться на линии Flytoget в сообщении между аэропортом Осло - Gardermoen и главным железнодорожным вокзалом норвежской столицы. Стоимость контракта - 120 млн. евро, включает также техобслуживание поездов и техническую поддержку. Концепция поезда Oaris имеет в основе технологию высокоскоростного поезда. Oaris рассчитан на максимальную скорость 250 км/ч.*

409. **Des trains Talgo pour la relation Moscou - Berlin** // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2017. - № 268(2). - P. 69. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Поезда Talgo с раздвижной колёсной осью для перевозок на направлении Москва - Берлин** : [Европа].

*Испанская компания Talgo поставила Российским железным дорогам поезда Talgo RD (Rodadura Desplazable), оборудованные автоматической системой перехода с колеи 1520 мм на стандартную европейскую - 1435 мм. Процедура перехода осуществляется без длительной остановки поезда и занимает около 20 минут, а время в пути по маршруту Москва - Берлин сокращается на 4 часа 45 минут, то есть до 20 часов 14 минут при максимальной скорости движения 200 км/ч. Выигрыш во времени обусловлен отсутствием необходимости смены вагонных тележек на пограничной станции в Бресте. В составе поезда 16 вагонов I и II класса с сидячими и спальными местами, вагоном-рестораном, вагоном-баром и двумя багажными вагонами.*

410. **Die DB-Bauereihe 407 fährt endlich nach Paris** // Eisenbahn Österreich. - 2015. - № 10. - S. 490-491. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Поезд серии 407 DB наконец-то в Париже.**

*Небольшая статья о презентации многосистемного поезда ICE серии 407 для эксплуатации на высокоскоростных линиях между Германией и Францией и перспективы дальнейшего развития железнодорожных сообщений до 2020 г.*



411. **DLR/Vogler: Doppelstöckig mit dem AeroLiner3000** // Der Eisenbahningenieur. - 2016. - № 12. - S. 11. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростной двухэтажный поезд AeroLiner3000 на выставке Innotrans 2016** : [Германия].

*Германский центр авиации и космонавтики (DLR) и студия дизайна Andreas Vogler представили концепцию высокоскоростного двухэтажного пассажирского поезда AeroLiner3000, разрабатываемого для эксплуатации на высокоскоростной железнодорожной линии Британских железных дорог HS2 со скоростью до 400 км/ч. Отмечен аэродинамический дизайн и облегченная конструкция кузова поезда, большие панорамные окна и увеличенное количество посадочных мест.*

412. **DLR/Vogler: Doppelstöckig mit dem AeroLiner3000** // Eisenbahntechnische Rundschau. - 2016. - № 12. - S. 14. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Демонстрационная модель двухэтажного подвижного состава в инновационном проекте «AeroLiner3000»** : [Германия].

*Демонстрационная модель двухэтажного подвижного состава в инновационном проекте «AeroLiner3000» была показана Германским центром авиации и космонавтики (DLR) на выставке InnoTrans 2016 для будущего высокоскоростного поезда облегченной конструкции кузова, максимальной скоростью 400 км/ч. Отмечено соответствие нового подвижного состава характеристикам типа «4C»: Costs, Capacity, Carbon, Comfort (стоимость, качество, экологичность и комфорт).*

413. Dumont, François. **La SNCF présente le TGV de demain** / F. Dumont // La Vie du Rail. - 2016. - № 3591. - P. 4-5. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Национальное общество железных дорог Франции представляет высокоскоростной поезд (TGV) будущего.**

*Помещена информация о поездах Euroduplex нового поколения в версии «L'Océanie», разработанных компанией Alstom и предназначенных для эксплуатации на новой высокоскоростной линии Тур - Бордо с июля 2017 г. Общая стоимость заказа из 40 поездов - 1,3 млрд. евро. Благодаря более рациональному распределению пространства в вагоне, увеличена его пассажировместимость. Возможно соединение двух поездов в один состав вместимостью 1112 человек (556 человек в каждом поезде), что на 50 человек больше, чем в настоящее время. Пассажировместимость нового поезда эквивалентна вместимости 5 самолётов Airbus A320. Интервал следования поездов в час-пик составит 30 мин. Указано на высокий уровень комфорта для пассажиров, удобные эргономичные сидения, наличие электрических и USB-розеток, бесплатного доступа в интернет через беспроводную сеть Wi-Fi, индивидуального освещения.*

414. Dumont, François. **Les nouveaux TGV attendus pour 2022** / F. Dumont // La Vie du Rail. - 2016. - № 3590. - P. 8-9. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Проект по созданию высокоскоростных поездов нового поколения** : [Франция].

*Сообщено о мероприятии, проведённом на вокзале Монпарнас в Париже 7 сентября 2016 г., которое обозначило официальное начало сотрудничества Alstom и SNCF в рамках проекта последнего по разработке концепции высокоскоростных поездов (TGV) нового поколения. Представлена информация о*

ходе проекта, оценены перспективы его развития. Обобщены итоговые требования SNCF, предъявляемые к новому подвижному составу, среди которых: сокращение закупочной стоимости на 20% и затрат на жизненный цикл на 30%; пассажировместимость – 700 человек; максимальная скорость – 320 км/ч. Уточнено, что в течение следующих 18 месяцев предстоит уточнение деталей проекта. Предполагаемая дата начала производства – конец 2017 г.; ввода нового подвижного состава в эксплуатацию – 2022 г.

415. Durandal, Didier. **États-Unis: 28 trains à grande vitesse d'Alstom pour le Corridor Nord-Est** / D. Durandal // Chemins de Fer. - 2016. - № 560. - P. 8-9. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростные поезда от компании Alstom для Северо-восточного коридора Вашингтон - Нью-Йорк - Бостон** : [США].

*Информация о намерениях правительства страны инвестировать 2,45 млрд. долларов в модернизацию линии Северо-восточный коридор, в том числе 2 млрд. долларов на закупку у компании Alstom 28 высокоскоростных поездов Avelia Liberty (включая их техобслуживание) максимальной скоростью 300 км/ч. Отмечены некоторые характерные особенности новых поездов. В частности, указано на увеличенную на 1/3 пассажировместимость по сравнению с поездами Acela. В составе поезда 9 прицепных одноэтажных вагонов; схема распределения тяги - традиционная для поездов TGV. Пассажирам предусматриваются услуги улучшенного доступа в Интернет через Wi-Fi; электрические и USB-розетки индивидуального пользования, ресторанное обслуживание. Поезда снабжены системой наклона кузова в кривой Tiltronix. Новый подвижной состав позволит обеспечить пассажирооборот, который через 10 лет вырастет на 40%.*

416. Dvořák, Jan. **DB's ICE 4 EMUs granted German authorization** / J. Dvořák // Railvolution. - 2016. - Vol. 16, № 5. - P. 24-25. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Электропоезда ICE 4 для железных дорог Германии.**

*14 сентября 2016 г. в Берлине прошла презентация первого электропоезда типа ICE 4 от компании Siemens. Указано, что всего компанией Deutsche Bahn было заказано 130 таких поездов – 85 12-вагонных и 45 7-вагонных длиной 346 и 200 м соответственно и с максимальной скоростью 230-250 км/ч. Благодаря новому дизайну с улучшенной аэродинамикой и используемым материалам, ICE 4 на 22% более экологичны; обладают большим внутренним пространством и требуют меньших затрат на текущее содержание по сравнению с поездами предыдущего поколения – ICE 3. Новая система тяги при помощи вагонов с силовым приводом (Powercars) мощностью 1650 кВт каждый вместе с автономной системой контроля SIBAS PN позволяет легко осуществлять сборку подвижного состава в различных конфигурациях (от 5 до 14 вагонов). Отмечается, что 12-вагонный состав содержит 205 сидячих мест первого класса и 625 второго, места для размещения велосипедов, отдельные купе для пассажиров с детьми, вагон-ресторан; оборудован беспроводным интернетом Wi-Fi, а также инновационной системой освещения, которая подстраивается под условия внешней среды (погода, время суток и года). Данные поезда предназначены для перевозок в дальнем сообщении и разработаны в рамках проекта по расширению железнодорожной сети и увеличению количества перевозок компании DB. Затронуты вопросы производства поездов компаниями Siemens и Bombardier, их сертификационных испытаний. Ввод в эксплуатацию намечен на август 2017 г.; окончание поставок – на 2023 г.*

417. **Efforts to save energy for the Tokaido Shinkansen** / G. Kobayashi, S. Ando, M.

Yoshizawa, H. Kato // Japanese Railway Engineering. - 2015. - Vol. 55 , № 3(188). - P. 5-8. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Мероприятия по энергосбережению на высокоскоростной железной дороге Tokaido Shinkansen** : [Япония].

*В рамках мероприятий по энергосбережению пассажирская железнодорожная компания JR Central проводит оптимизацию как путей, так и бортовых устройств. Более подробно рассмотрена деятельность по совершенствованию тяговой системы подвижного состава Shinkansen с точки зрения меньшего энергопотребления, начиная с поездов серии 300 и заканчивая новым поездом № 700 А, в том числе за счёт сокращения габаритов и веса силовых преобразователей. Показано также значение рекуперативного торможения и снижения сопротивления при движении поезда для энергосбережения. Отмечено, что разработка поезда № 700 А в 2014 была удостоена премии Министерства по охране окружающей среды Японии за вклад в предотвращение глобального потепления.*

418. **Einbau von neuem WLAN-System in ICE-Flotte gestartet** // Der Eisenbahningenieur. - 2016. - № 10. - S. 56. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Установка новой системы WLAN (беспроводные локальные сети) на высокоскоростных пассажирских поездах ICE** : [Германия].

*Установка данной системы проведена на железных дорогах Германии (DB) почти для 250 поездов из эксплуатируемого парка ICE. При этом используется самая современная на сегодняшний день техника WLAN шведской фирмы Isotera, способная работать с самыми скоростными сетями данных (LTE, UMTS) любой мобильной связи и обрабатывать значительно большие объёмы данных. Ширина полосы частот, предоставляемая для пользования в поезде, зависит от пропускной способности сетей мобильной связи. Теперь доступ к интернету через WLAN будет бесплатным и в вагонах 2-го класса. В общей сложности, на установку новой системы железными дорогами Германии выделено 100 млн. евро.*

419. **Espagne. Renfe lance l'appel d'offres pour 30 trains à grande vitesse** // La Vie du Rail. - 2015. - № 3549. - P. 14. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Новый подвижной состав для высокоскоростной сети Испании.**

*Небольшая информация о намерениях Renfe пополнить свой парк 30-ю высокоскоростными поездами. Под эти планы выделяется 2,6 млрд. евро. В этой связи объявлен конкурс, в котором могут принять участие любые предприятия-разработчики железнодорожного подвижного состава. Указано, что Renfe не закупала новые поезда с 2007 г. Должен быть выбран только один поставщик. Среди претендентов – CAF, Talgo, Siemens, Alstom, Bombardier.*

420. **ETR 1000** / R. Canfailla [et al.] // La Tecnica Professionale. - 2015. - № 1. - P. 16-21. - На итал. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростной поезд ETR 1000** : [Италия]

*Рассмотрены этапы разработки проекта, использованные методы в управлении проектом, их эффективность, организация производства, испытания, контроль и аудит на всех стадиях реализации поезда.*

421. **ETR 1000** // La Tecnica Professionale. - 2015. - № 1. - P. 4-13. - На итал. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростной поезд ETR 1000** : [Италия]

*Приведено общее описание подвижного состава нового поколения максимальной скоростью 360 км/ч, адаптированного к условиям эксплуатации на традиционной и высокоскоростной сети Италии (3 кВ постоянного тока и 25 кВ 50 Гц переменного), а также во Франции, Испании, Германии, Бельгии, Голландии и Швейцарии. Рассмотрены технические характеристики поезда, конфигурация тележки, токоприёмники, контактная сеть, тормозные устройства.*

422. **ETR 1000. Descrizione tecnica** = ETR 1000. Technical description / F. Ulivi [et al.] // La Tecnica Professionale. - 2017. - № 7/8. - P. 12-25. - На итал. и англ. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростной поезд ETR 1000: техническое описание** : [Италия].

*Рассмотрены основные технические характеристики поезда, его конфигурация, тележки, токоприёмники, тяговая цепь, вспомогательное оборудование, система торможения. В частности, указано, что поезд ETR 1000 состоит из 8 одноэтажных вагонов с одной кабиной управления, составляет в длину 202 м и обладает массой 458 т. Тяга распределена по всему составу поезда, 4 вагона - моторные. Число двигателей - 16, по одному на каждую ось моторного вагона. Максимальная мощность 9,8 МВт. Поезд адаптирован к эксплуатации как на традиционной, так и на высокоскоростной части сети RFI, электрифицированных на постоянном токе напряжением 3 кВ и на переменном - 25 кВ 50 Гц. Также он может использоваться во Франции, Испании, Германии, Бельгии, Нидерландах, Швейцарии и Австрии с системами тока 1,5 кВ постоянного и 15 кВ 16,7 Гц переменного. Максимальная скорость поезда - 300 и 360 км/ч.*

423. **ETR 1000. Il processo di monitoraggio nell'ambito di sviluppo, costruzione e messa in servizio** = ETR 1000. The monitoring process in the field of development, construction and service / R. Canfailla [et al.] // La Tecnica Professionale. - 2017. - № 7/8. - P. 4-11. - На итал. и англ. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростной поезд ETR 1000: процесс мониторинга разработки, изготовления и ввода в эксплуатацию** : [Италия].

*Представлена система мониторинга и контроля исполнения заказа и оперативного управления заказом. Дано определение понятия "мониторинг"; оценена его роль в проекте на примере управления поставкой поезда ETR 1000. Рассмотрены этапы проектирования, организации производства и непосредственно изготовления опытного образца поезда, а также доводка, типовые испытания и ввод в эксплуатацию. Приведены примеры мониторинга макрофаз производства и этапов тестирования поезда.*

424. **ETR 1000: la valutazione del rischio di Trenitalia per prove a velocità superiori a 300 km/h e fino a 385 km/h** = ETR 100: risk assessment for speed tests at velocity ranging from 300 km/h up to 385 km/h / C. Migliorini [et al.] // La Tecnica Professionale. - 2017. - № 7/8. - P. 78-85. - На итал. и англ. яз.

Перевод заглавия: **Оценка риска для компании Trenitalia при испытаниях поезда ETR 1000 со скоростями 300-385 км/ч** : [Италия].

*Отмечается, что до начала испытаний необходимо оценить следующие категории рисков: для конструктора, имея в виду технологический аспект*

поезда; риск для администратора инфраструктуры RFI с учётом условий эксплуатации и природных факторов (например, бокового ветра); риск для компании Trenitalia, имея в виду ход испытаний и требования к разработчику. Дана ссылка на соответствующие указания Национального агентства по железнодорожной безопасности, а также на критерии, относящиеся к системе управления эксплуатационной безопасностью.

425. **Eurostar stock die Velaro-Flotte auf** // Eisenbahn Österreich. - 2015. - № 1. - S. 13. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Парк поездов Eurostar-Velaro.**

*Небольшая иллюстрированная статья, в которой сообщается о презентации в Лондоне первых высокоскоростных поездов Velaro, компании изготовителя Eurostar International, их перспективах. Приводится краткая характеристика поездов.*

426. **Eurostar: les premières motrices modernisées** // Chemins de Fer. - 2015. - № 550. - P. 8. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Модернизация поездов Eurostar** : [зарубеж. опыт].

*Кратко освещён ход модернизации поездов Eurostar, введённых в эксплуатацию в 1993-1996 гг. Сообщается о смещении сроков выполнения работ в сторону их увеличения. Проиллюстрирован первый из модернизируемых поездов Eurostar в обновлённом дизайне.*

427. **Eurostar's velaro raises the bar on quality** // Modern Railways. - 2015. - № 1(796). - P. 28-31. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **e320 Velaro - новый высокоскоростной пассажирский поезд компании Siemens для эксплуатации в международных перевозках Eurostar по Евротоннелю.**

*Иллюстрированная статья с общим описанием поезда, отдельных вагонов, внутренней планировки и оборудования. Отмечены удобства для пассажиров, в том числе при организации питания в поезде.*

428. **Fahrgasteinsatz des ICE 4 hat begonnen** // Der Eisenbahningenieur. - 2016. - № 12. - S. 72. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Начало эксплуатации высокоскоростного поезда ICE 4 в Германии.**

*Сообщено, что с 31 октября 2016 г. подразделение железных дорог Германии по пассажирским перевозкам дальнего следования DB Fernverkehr ввело в эксплуатацию 2 высокоскоростных пассажирских поезда ICE 4 по маршруту Гамбург - Мюнхен.*

429. Fajkoš, Rostislav. **Stronger axles to extend wheelset life** / R. Fajkoš, R. Zima, M. Ujfalusi // Railway Gazette International. - 2015. - № 7. - P. 58-59. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Индукционная закалка осей для повышения срока службы колёсных пар (локомотивов).**

*Кратко рассмотрено использование технологии индукционной закалки для увеличения прочности колёсных осей и их устойчивости к появлению и распространению усталостных трещин. Представлены результаты испытаний колёсных осей с упрочнённой по данной технологии поверхностью, установленных на чешских электровозах серии 362. Подтверждены*

преимущества данной технологии, отмечены перспективы применения для колёсных осей высокоскоростных поездов.

430. Fender, K. **Hitachi's first Intercity Express** / K. Fender // Modern Railways. - 2015. - № 1(796). - P. 51-56. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Новый междугородный пассажирский поезд-экспресс по программе IEP Британских железных дорог**

*Приведено иллюстрированное описание 1-го поезда построенного компанией Hitachi на предприятии в Японии для Британских железных дорог. Отмечены конструктивные особенности и планы поставок и эксплуатации в Великобритании.*

431. Fender, Keith. **Passengers too?** / K. Fender // Modern Railways. - 2017. - № 2(821). - P. 79. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Идея межконтинентальных высокоскоростных поездов в сообщении из Пекина в Лондон** : [Китай, Великобритания].

*Идея межконтинентальных высокоскоростных поездов в сообщении из Пекина в Лондон через Москву и Берлин предложена китайской корпорацией CRRC на международной выставке InnoTrans 2016 в Берлине. На видео была показана модель на основе существующих высокоскоростных электросекций китайского производства, где в верхнем ярусе предусмотрено пространство для пассажиров, а в нижнем располагаются контейнеры с грузами для экспресс-доставки.*

432. Fender, Keith. **ZEFIRO - Italy's new super fast train** / K. Fender // Modern Railways. - 2015. - № 12(807). - P. 66-67. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **ZEFIRO (ETR 1000) - новый высокоскоростной поезд Италии.**

*Иллюстрированная статья о начале эксплуатации 8-вагонных поездов ZEFIRO с максимальной скоростью 300 км/ч. Приведено общее описание поезда компании Bombardier. Кратко рассмотрены планы эксплуатации поезда в международных сообщениях, а также в перспективе, в будущем высокоскоростном сообщении HS 2 в Великобритании.*

433. **First «Pendolino» Italo end car presented** // Railvolution. - 2016. - Vol. 16, № 6. - P. 7. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Выпущен первый локомотив для поезда Pendolino Italo от компании Alstom** : [Италия].

*Сообщено, что 15 декабря 2016 г., спустя год после подписания контракта между Alstom и итальянским оператором NTV на поставку 12 7-вагонных поездов с автоматическим управлением Pendolino Italo серии ETR 675, прошла презентация первого локомотива серии. Длина новых поездов составляет 187 м, максимальная скорость – 250 км/ч и пассажироместимость – до 480 человек. Заказ был осуществлён с целью расширения числа перевозок, увеличения частоты движения на фоне растущего спроса. Окончание поставок намечено на декабрь 2017 г.; ввод в эксплуатацию нового подвижного состава – на март 2018 г. В производстве участвуют заводы Alstom в Савильяно, Сесто-Сан-Джовани и Болонье; техническое обслуживание осуществляется в депо в коммуне Нола.*

434. **First Avril order** // Railway Gazette International. - 2017. - № 1. - P. 7. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Поезда Avril для железных дорог Испании.**

*Краткая информация о победе компании Talgo в тендере на поставку 15 высокоскоростных поездов для национального оператора Renfe и их текущее содержание сроком на 30 лет; общая стоимость контракта 786,5 млн. евро. Уточнено, что существует возможность расширения заказа ещё на 15 единиц подвижного состава и 10 лет текущего содержания, в этом случае стоимость возрастёт до 1,5 млрд. евро. Поезда Avril обладают максимальной скоростью 330 км/ч и пассажироместимостью 416 стандартных мест и 105 мест бизнес-класса. Описаны обстоятельства проведения тендера с участием Alstom, Bombardier, CAF, Siemens и Talgo, в том числе упоминается о протесте компании Bombardier, результатом которого стало аннулирование условия внутреннего производства подвижного состава. Указано, что в рамках будущей либерализации европейского железнодорожного рынка компания Talgo намерена вложить 50 млн. евро в 8-летнюю программу по разработке современного более надёжного и эффективного высокоскоростного поезда.*

435. **First NTV Pendolino car revealed** // International Railway Journal. - 2017. - № 1. - P. 62. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Выпущен первый локомотив Pendolino от компании Alstom для оператора NTV** : [Франция, Италия].

*15 декабря 2016 г. на заводе Alstom в Савильяно прошла презентация первого локомотива, разработанного для итальянского оператора NTV. Данный локомотив будет эксплуатироваться в составе поездов EVO, поставка которых ожидается в декабре 2017 г.; ввод в эксплуатацию – в марте 2018 г. Уточнено, что контрактом от октября 2015 г. между Alstom и NTV стоимостью 460 млн. [евро] была предусмотрена поставка 8 7-вагонных поездов и их текущее содержание сроком на 20 лет. Указано, что в сентябре 2016 г. заказчик воспользовался дополнительной опцией и увеличил объём поставок на 4 поезда, а срок текущего содержания до 30 лет.*

436. Ford, Roger. **HS2 train procurement starts** / R. Ford // Modern Railways. - 2017. - № 3(822). - P. 26. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **К вопросу о поставке подвижного состава для проекта HS2** : [Великобритания].

*Обсуждаются детали поставки 60 сверхскоростных поездов (до 360 км/ч) с высоким уровнем комфорта пассажиров и их 12-летнее текущее содержание в депо Бирмингема, общей стоимостью 2,75 млрд. фунтов стерлингов. Указано, что начало приёма заявок на тендер ожидается в 2018 г.; передача контракта – в конце 2019 г. Оценены перспективы развития проекта как средства поддержки британских производителей техники. Перечислены компании, заинтересованные в получении контракта.*

437. Formigari, Vittorio. **A duecento all'ora agli arbori del XX secolo** / V. Formigari // La Tecnica Professionale. - 2015. - № 7/8. - P. 56-62. - На итал. яз.

Перевод заглавия: **Экспериментальная высокоскоростная линия Мариенфельде - Цоссен 1902 г.: успех или провал?**

*Из истории железных дорог. Рассмотрены первые эксперименты компании Siemens и AEG по созданию тягового подвижного состава с повышенной скоростью движения. Затронуты вопросы выбора типа тяги на постоянном или переменном токе, а также конструкции токоприёмника.*

438. **France. [Le constructeur Alstom...]** // Chemins de Fer. - 2016. - № 560. - P. 7. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Поезд нового поколения («TGV du futur») для Национального общества железных дорог Франции.**

*Национальное общество железных дорог Франции доверило компании Alstom разработку технических условий для высокоскоростного поезда «TGV du futur» нового поколения максимальной скоростью 320 км/ч, который заменит эксплуатируемые в настоящее время поезда, начиная с 2022 г. Новый подвижной состав предоставит значительно более высокий уровень комфорта, большее количество посадочных мест - 700. Отличительной особенностью поезда станут сниженные на 20% затраты на производство и на 25% расходы на техобслуживание, а также возможность экспорта в другие страны. Планируется заказ на 50-200 поездов «TGV du futur».*

439. Garicoïx, Michel. **Arabie Saoudite. Le pays annule la commande de six trains Talgo à grandevitesse** / М. Garicoïx // La Vie du Rail. - 2015. - № 3530. - P. 7. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Саудовская Аравия аннулировала заказ на 6 высокоскоростных поездов испанского производителя Talgo.**

*В середине 2015 года Организация Саудовских железных дорог (SRO) прекратила в одностороннем порядке исполнение контракта с компанией Talgo на сумму 186 млн. евро на поставку 6 дизель-поездов. Отказ SRO мотивирован дефицитом финансовых средств из-за снижения цен на нефть. По заявлению представителя Talgo, аннулирование данного контракта не сильно отразится на финансовых планах компании на 2015-2016 годы.*

440. Garicoïx, Michel. **Bombardier conteste l'appel d'offres pour 30 AVE** / М. Garicoïx // La Vie du Rail. - 2016. - № 3571. - P. 10. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **О тендере на поставку 30 высокоскоростных поездов для железных дорог Испании.**

*Статья информирует о намерении компании Bombardier обратиться в административный суд, занимающийся вопросами государственной оферты. Руководство компании обвиняет компанию Renfe в несоблюдении правил свободной конкуренции во время проведения тендера на поставку подвижного состава. Ответ суда ожидается через 8 дней. Упоминается, что компания Bombardier предлагает поставку поездов Zefiro 300.*

441. Garicoïx, Michel. **Quatre entreprises candidats pour le «supercontrat» des 30 trains AVE** / М. Garicoïx // La Vie du Rail. - 2016. - № 3576. - P. 10. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Выбор поставщика высокоскоростных поездов для железных дорог Испании.**

*Сообщается об участии 4-х компаний-разработчиков подвижного состава в тендере на изготовление и поставку 30 высокоскоростных поездов для Renfe и их техническое обслуживание в течение 30 лет. Первые 15 поездов должны быть поставлены в 2018 г., остальные – в 2019 г. Стоимость сделки 2,64 млрд. евро. В числе кандидатов Alstom с поездами AGV и Duplex, испанская компания CAF с поездом Oaris, Siemens – поезд Velaro и Talgo – поезд Avril. Предложения компаний Bombardier и Hitachi-Breda сняты с тендера.*

442. **Germany celebrates 25 years of ICE** // International Railway Journal. - 2016. - № 7. -



Р. 9. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **25-летний юбилей поездов ICE** : [Германия].

*Краткая информация о мероприятии, приуроченном к 25-летию вводу в эксплуатацию высокоскоростных поездов ICE, проведенном Железными дорогами Германии (DB) 2 июня 2016 г. в депо Берлин-Груневальд, в ходе которого были экспонированы поезда четырех поколений ICE. Уточнено, что за первый год эксплуатации указанных поездов ими было перевезено 10 млн. пассажиров, а в настоящее время данный показатель составляет 80 млн. пассажиров в год. Парк подвижного состава за время эксплуатации также расширился – с 25 поездов ICE 1-го поколения до 250 поездов ICE в общей сложности в настоящее время.*

443. Gerrits, L. **Entwicklung und Scheitern des niederländischen Hochgeschwindigkeitsprojekts «fyra»** / L. Gerrits, P. Marks, M. Böhme // Eisenbahn Österreich. - 2015. - № 7. - S. 340-342. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Развитие и крах высокоскоростного проекта «Фура»** : [Нидерланды].

*Сообщается об изъятии сертификата на эксплуатацию моторвагонного электропоезда V250 - компании изготовителя AnsaldoBreda из-за многочисленных неполадок в механическом и электрическом оборудовании. Поезд «Фура» эксплуатировался на линии Амстердам-Брюссель. Описаны проблемные стороны проекта.*

444. **Giappone: tecnologia per alte prestazioni sui treni AV** = Japan: technology for high performances on HS railway train // Ingegneria Ferroviaria. - 2016. - № 2. - P. 159-160. - На итал. и англ. яз.

Перевод заглавия: **На железных дорогах Японии.**

*Рассмотрены проблемы использования в конструкции новых высокоскоростных поездов серии H5 на линии Hokkaido Shinkansen подшипников производства компании NSK. Оценены преимущества технологии NSK, мотивы выбора таких подшипников железной дорогой Hokkaido Railway Company.*

445. **Giruno di Stadler Rail: dal modello in legno al treno ad alta velocità** = Giruno of Stadler Rail: from wooden model to the high-speed train // Ingegneria Ferroviaria. - 2015. - № 9. - P. 751-753. - На итал. и англ. яз.

Перевод заглавия: **О проекте нового высокоскоростного поезда Giruno от компании Stadler Rail** : [Швейцария].

*Компания Stadler Rail разработала концепцию и построила деревянный макет в натуральную величину нового поезда для Швейцарских федеральных железных дорог, с которым в течение первых 6 месяцев 2015 г. смогли ознакомиться порядка 200 представителей различных секторов промышленности и железнодорожной отрасли и других специалистов. Было получено более 270 предложений по оптимизации идеи поезда. Прокомментированы наиболее интересные решения в техническом оснащении, планировке, дизайне поезда Giruno, который планируется ввести в эксплуатацию с 2019 года в сообщении через перевал Сен-Готард.*

446. Graßmann, Siegfried. **ICE 4 planmäßig im Zulassungsprozess** / S. Graßmann // Elektrische Bahnen. - 2016. - № 3. - S. 110-112. - На нем. яз. - Пер. опубл.: // Железные дороги мира. - 2016. - № 5. - С. 41-43.

**Перевод заглавия: Допуск высокоскоростных поездов ICE 4 к эксплуатации на железных дорогах Германии.**

*Иллюстрированная статья о процессе допуска новых моторвагонных поездов ICE 4 (прежнее обозначение ICx), начало регулярной эксплуатации которых на сети DB планируется в декабре 2017 г. Отмечены конструктивные особенности и публикуются основные технические характеристики в табличном виде для поездов ICE 4 серии 412. В соответствии с рамочным договором DB с компанией Siemens предусмотрена поставка 85 единиц 12- и 45 единиц 7-вагонных поездов. В отличие от предыдущих серий поездов ICE, в новом подвижном составе для кузова вместо алюминия используется высокопрочная сталь, лазерная вместо точечной сварки, принцип дифференциальной конструкции и структурная оптимизация. Более компактные тележки и улучшенная аэродинамика способствуют снижению веса поезда, а также его энергопотребления – в расчёте на 1 посадочное место почти на 22% в сравнении с поездом ICE 1.*

447. **Großauftrag aus den USA** // Elektrische Bahnen. - 2016. - № 10. - S. 585. - На нем. яз.

**Перевод заглавия: Крупный заказ из США на поставку 28 высокоскоростных пассажирских поездов Avelia Liberty компанией Alstom.**

*Новые 10-вагонные поезда общей стоимостью 1,8 млрд. евро выполнены на основе технологии TGV и должны заменить поезда от консорциума во главе с компанией Bombardier, эксплуатируемые с 2000 г. на 730-километровой железнодорожной линии Бостон - Нью-Йорк - Филадельфия – Вашингтон пассажирской железнодорожной компанией Amtrak. Вместимость новых поездов будет больше на 35%. Максимальная скорость поезда 350 км/ч будет ограничена 257 км/ч в условиях существующей инфраструктуры. Производство новых поездов будет организовано в США; опытный образец будет готов в 2019 г., а практическая эксплуатация начнётся в 2021 г. В рамках договора предусмотрено также выполнение компанией Alstom работ по техобслуживанию и ремонту поездов на срок, как минимум, 15 лет.*

448. **GWR HST deal for Houghton** // Modern Railways. - 2016. - № 5(812). - P. 74. - На англ. яз.

**Перевод заглавия: Ремонт генераторов переменного тока высокоскоростных поездов : [Великобритания].**

*В статье сообщается, что компания Houghton International, специализирующаяся на ремонте, техобслуживании и продлении жизненного цикла электромеханического оборудования в различных отраслях, подписала 2-летний контракт с британской компанией-оператором Great Western на текущий и капитальный ремонт 108 генераторов переменного тока высокоскоростных поездов, эксплуатируемых на региональных линиях.*

449. **High Speed 2 train procurement begins** // Railway Gazette International. - 2017. - № 3. - P. 8. - На англ. яз.

**Перевод заглавия: Начало закупки подвижного состава для проекта HS2 : [Великобритания].**

*Официальный запуск программы по закупке 60 поездов для высокоскоростного проекта HS2 Министерством транспорта Великобритании (DfT) состоялся 20 января 2017 г.; начало приёма заявок на тендер ожидается в 2018 г.; передача контракта – в конце 2019 г.; его стоимость оценивается в 2,75 млрд. фунтов*

стерлингов. Новый подвижной состав будет эксплуатироваться с 2026 г. на новом 225-километровом участке между Лондоном и графством Уэст-Мидлендс; его максимальная скорость составит 360 км/ч. Основным требованием к поездам является их соответствие современным международным стандартам пассажирских перевозок со сниженным уровнем шума и большей экологичностью. Местом размещения подвижного состава было выбрано депо в Бирмингеме. Указано, что закупка поездов для фазы 2b проекта HS2, предусматривающей расширение линии до Манчестера и Лидса к 2033 г., ожидается в обозримом будущем.

450. **High speed agreement** // Railway Gazette International. - 2016. - № 8. - P. 21. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Совместное предприятие Синара и CRRC по выпуску высокоскоростного подвижного состава** : [Россия, Китай].

25 июня 2016 г. председатель Совета директоров Группы Синара Дмитрий Пумпянский и президент китайского железнодорожного холдинга CRRC Си Гоуа подписали соглашение о создании в России совместного предприятия по выпуску высокоскоростного подвижного состава со скоростью движения свыше 300 км/ч. Данное соглашение направлено на обеспечение потребности РЖД в подвижном составе для высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва - Казань протяженностью 770 км, которая является приоритетным проектом Евразийского высокоскоростного транспортного коридора Москва - Пекин.

451. **High speed train tenders** // Railway Gazette International. - 2015. - № 8. - P. 10. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Пополнение парка высокоскоростных поездов на железных дорогах Китая.**

Пополнение парка высокоскоростных поездов на железных дорогах Китая ожидается в ближайшие годы. С этой целью объявлены заявки (тендеры) на поставки 351 единиц поездов (228 с максимальной скоростью 350 км/ч и 123 с максимальной скоростью 250 км/ч) на общую сумму примерно 66 млрд. юаней. Это будет подвижной состав исключительно китайских компаний, имеющих лицензии на выпуск высокоскоростных поездов. Среди поездов-претендентов на поставки - поезд «Chinese Standard» («Китайский стандарт»), опытный образец которого уже проходит испытания. Поезд разработан в рамках реализуемой с 2012 года программы, в которой участвуют 30 производителей и академические институты, включая Китайскую академию железнодорожного транспорта (CARS-Chinese Academy of Railway Sciences). Отмечено, что разработанные в Китае отечественные поезда постепенно заменят существующие поезда, являющиеся производными зарубежных конструкций, что значительно сократит расходы на производство, эксплуатацию и техобслуживание.

452. **Hitachi dévoile l'intérieur des trains à grande vitesse** // Le Rail. - 2015. - № 216. - P. 7. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Новый высокоскоростной поезд от компании Hitachi для Великобритании.**

Небольшая иллюстрированная информация о разработке в рамках программы InterCity Express (JEP) министерства транспорта поезда серии 800/801. Всего Великобритания заказала 110 таких поездов на сумму 7,94 млрд. евро, поставки завершатся в 2020 г. Первый 5-вагонный поезд серии 800, прибывший из Японии

12 марта 2015 г. проходит испытания. Ввод в эксплуатацию первых поездов намечен в 2017 г. на линии *Great Western Main Line* и в 2018 г. - на *East Coast Main Line*.

453. **Hitachi présélectionné pour les futurs trains à grande vitesse du sud-ouest de l'Angleterre** // *La Vie du Rail*. - 2015. - № 3514. - P. 15. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Компания Hitachi - претендент на разработку и производство будущих высокоскоростных поездов для юго-запада Англии.**

*Объявлено о предварительном выборе компании Hitachi Rail Europe в качестве разработчика и изготовителя 29 поездов AT 300 на 2 вида тяги для эксплуатации на сети First Great Western. Всего предполагается построить 7 поездов по 9 вагонов в составе и 22 пятивагонных поезда. Новый подвижной состав заменит к 2018 г. эксплуатируемые в настоящее время дизель-поезда HST.*

454. Hochbruck, Н. **Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge** / Н. Hochbruck // *Eisenbahntechnische Rundschau*. - 2015. - № 6. - S. 14-27. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростной подвижной состав : [зарубеж. опыт].**

*Рассмотрена история развития эпохи скоростного движения, перечислены мировые рекорды, в частности 23 апреля 2015 - 603 км/ч поезд на магнитном подвесе в Японии. Дается описание, конструктивные особенности, внутреннее оборудование поездов семейства ICE компании изготовителя Siemens, поездов Zefiro - компании Bombardier, а также поездов ICE - третьего поколения высокоскоростных поездов железных дорог Германии. В табл. форме приведены подробные технические характеристики поездов. Даны многочисленные схемы и фотографии.*

455. **HS2 kicks off train procurement** // *Modern Railways*. - 2017. - № 6(825). - P. 14. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Начало закупки подвижного состава для высокоскоростной железнодорожной линии HS2 : [Великобритания].**

*Сообщено о запуске тендера на поставку 60 высокоскоростных поездов для 1-й фазы проекта HS2, способных передвигаться как на высокоскоростных линиях, так и на традиционной сети. Сумма контракта, ожидающегося к передаче в конце 2019 г., оценивается в 2,75 млрд. фунтов стерлингов. Уточнено, что контракты на поставку поездов для 2-й фазы проекта будут переданы в 2033 г.; ими будет предусмотрена поставка ещё более 100 единиц подвижного состава. В обязанности обладателя будущего контракта будет также входить техническое обслуживание поездов и оборудование депо. Основными требованиями к подвижному составу является его оснащённость системой автоматического контроля движения (ATO) и сигнализацией; поощряется оборудование поездов современными технологиями. Начало торгов намечено на весну 2018 г.*

456. **HS2 sets out rolling stock timeline** // *Modern Railways*. - 2017. - № 5(824). - P. 9. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Планы приобретения подвижного состава для будущей высокоскоростной железнодорожной линии HS2 : [Великобритания].**

*Представлены примерные планы поставок начальной партии из, как минимум, 54 поездов для 1-го этапа проекта линии HS2 со сдачей в эксплуатацию в декабре 2026 г. Определяются основные требования для будущих поездов, в*

частности, максимальная скорость 360 км/ч, а также возможность использования на традиционной сети.

457. **ICE 1 bekkomen ETCS-Ausrüstung** = ICE 1 being equipped for ETCS // Signal + Draht. - 2016. - № 6. - S. 48. - На нем. и англ. яз.

Перевод заглавия: **Оборудование поездов ICE 1 системой ETCS для железных дорог Германии (DB).**

*Сообщается об оборудовании системой ETCS 2-х тяговых вагонов высокоскоростных пассажирских поездов ICE 1, принадлежащих железным дорогам Германии (DB). Работы ведутся компанией Alstom, которая по контракту оборудует 78 тяговых вагонов. Также поезда ICE 1 будут оснащены сенсорной системой фиксирования реальной скорости поезда от швейцарской компании Hasler-Rail.*

458. **ICE 4 absolviert Testfahrten in der Schweiz** // Eisenbahntechnische Rundschau. - 2017. - № 4. - S. 8. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Окончание тестовых испытаний поездов ICE 4 в Швейцарии.**

*Иллюстрированная информационная заметка о предстоящем проведении в конце сентября 2017 г. тестовых испытаний высокоскоростных поездов ICE 4 для получения допуска на территории Швейцарии для их эксплуатации в международных сообщениях. Для проведения испытаний Siemens привлекает компанию DB Systemtechnik, в частности, для проверки токоприемников и оборудования управления.*

459. **ICE 4 erhält Zulassung für Deutschland** // Eisenbahntechnische Rundschau. - 2016. - № 10. - S. 53. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Допуск к эксплуатации высокоскоростного пассажирского поезда ICE 4 в Германии.**

*Допуск к эксплуатации высокоскоростного пассажирского поезда ICE 4 в Германии получен от Федерального железнодорожного ведомства (EVA). После периода обкатки и опытной эксплуатации 2-х поездных составов на железнодорожной линии Мюнхен - Гамбург с декабря 2017 г. планируется регулярная эксплуатация поездов компании Siemens на железнодорожной сети DB.*

460. **ICE 4 erhält Zulassung für Deutschland** // Elektrische Bahnen. - 2016. - № 10. - S. 585. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Допуск к эксплуатации высокоскоростного поезда ICE 4 серии 412 в Германии.**

*Допуск к эксплуатации высокоскоростного поезда ICE 4 серии 412 в Германии утверждён Федеральным железнодорожным ведомством (EVA) в сентябре 2016 г. Регулярная эксплуатация поездов после программы подготовительных испытаний должна начаться в декабре 2017 г. Отмечено, что допуск поездов произведён своевременно, по установленному графику, благодаря новому подходу с передачей большей части необходимых при допуске испытаний сертифицированным органам; при этом за EVA остаётся главным образом подтверждение точности собранных документов.*

461. **Ice 4 in den Probetrieb gestartet** // Deine Bahn. - 2016. - № 10. - S. 5. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Начало тестовой эксплуатации высокоскоростного поезда ICE 4** : [Германия].

*За неделю до начала работы международной выставки InnoTrans 2016 железные дороги Германии (DB) и компания Siemens приступили к тестовым испытаниям высокоскоростного поезда модульной конструкции серии 412. Тестовый период займет 14 месяцев и завершится в декабре 2017 г. Согласно рамочному соглашению Siemens поставит первые 130 поездов ICE 4 в 2020 г.*

462. **IC-NG contract** // Railway Gazette International. - 2016. - № 8. - P. 7. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Alstom поставит в Нидерланды высокоскоростные поезда.**

*Сообщается о заключении контракта на поставку в Нидерланды 49 пятивагонных и 30 восьмивагонных пассажирских поездов компании Alstom общей стоимостью 800 млн. евро. Электропоезда серии Coradia с максимальной скоростью 200 км/ч планируется ввести к эксплуатации в 2021 г.*

463. **iF Design Award per la piattaforma Velaro** = IF Design Award for Velaro platform // Ingegneria Ferroviaria. - 2015. - № 4. - P. 393-394. - На итал. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростной поезд Velaro от компании Siemens получил приз за лучший дизайн.**

*Международное жюри конкурса «iF Design Award» признало победительницей компанию Siemens в номинации «продукт производства» за дизайн и высокое качество услуг поезда Velaro. Перечислены многочисленные инновации, реализованные в концепции поезда, его внешнем и внутреннем оформлении, техническом оборудовании, конфигурации составов в зависимости от климатической зоны и ширины колеи.*

464. **Il Programma di prove in linea dei nuovi veicoli ETR 1000** / C. Guerriero [et al.] // La Tecnica Professionale. - 2015. - № 2. - P. 4-14. - На итал. яз.

Перевод заглавия: **Программа линейных испытаний новых высокоскоростных поездов ETR 1000** : [Италия].

*Обобщены сведения о подготовке к эксплуатации поездов ETR 1000, о распределении ответственности, о роли машиниста в ходе испытаний подвижного состава. Рассмотрены нормативная база, цели и задачи испытаний, содержание соответствующих инструкций, последовательность действий в процедуре проведения испытаний.*

465. **Il programma di prove in linea dei nuovi veicoli ETR 1000** = ETR 1000. Test campaign / C. Guerriero [et al.] // La Tecnica Professionale. - 2017. - № 7/8. - P. 26-37. - На итал. и англ. яз.

Перевод заглавия: **Программа эксплуатационных испытаний новых высокоскоростных поездов ETR 1000** : [Италия].

*Рассмотрены нормативные рамки, регламентирующие требования к испытаниям; распределение ответственности за их выполнение. Определены цели и задачи испытаний, их соответствие национальным стандартам и Техническим спецификациям по interoperабельности (TSI), а также техническим требованиям заказчика. Освещён ход испытаний поезда ETR 1000; взаимодействие компании Trenitalia с историческим оператором инфраструктуры RFI. Представлены документы, регулирующие эксплуатацию, в том числе распоряжение, касающееся выдачи сертификата по безопасности. Затронуты вопросы подготовки персонала.*

466. **Il treno Siemens Velaro vince il premio «Red Dot»** // Ingegneria Ferroviaria. - 2015. - № 9. - P. 756-757. - На итал. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростной поезд Velaro от компании Siemens отмечен премией «Red Dot».**

*В 2015 г. среди 4.928 образцов промышленной продукции, представленных из 56 стран к участию в конкурсе «Red Dot Design Award», учреждённому в 1955 г. Дизайнерским центром земли Северный Рейн-Вестфалия, лучшим признан дизайн поезда Velaro. Жюри конкурса отметило сочетание эстетики с высоким уровнем функциональности, эргономическое решение посадочных мест, качество используемых материалов, удобный доступ в вагоны поезда для инвалидов, престарелых, пассажиров с детскими колясками. Поезд полностью соответствует техническим спецификациям по интероперабельности.*

467. **Industrie. Comment sauver la filière TGV** // La Vie du Rail. - 2015. - № 3530. - P. 4-6. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Проблемы железнодорожной индустрии Франции.**

*Охарактеризована современная ситуация в секторе национальной железнодорожной промышленности, осложнившаяся сокращением заказов на подвижной состав для отечественных потребителей. Указывается на необходимость освоения новых рынков за рубежом, активизации деятельности исследователей и разработчиков, ориентированной на создание новой техники. Так, компания Alstom разрабатывает концепцию нового высокоскоростного поезда TGV по заказу Национального общества железных дорог Франции (SNCF). К 2018 году ожидается ежегодный ввод в эксплуатацию 11 новых поездов TGV. По расчетам экспертов, если заказ будет выполнен, это позволит сохранить штат сотрудников предприятия-производителя.*

468. **Innovative und umweltfreundliche Reinigung von Lamellenwärmetauschern mit dem JetMaster-Verfahren bei der SNCF** // ZEVrail. - 2016. - № 5. - S. 202. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Инновационный и экологичный способ очистки пластинчатых теплообменников (в устройствах кондиционирования воздуха высокоскоростных поездов TGV) : [Франция].**

*Иллюстрированная информация о способе очистки JetMaster германской компании Mucop GmbH с помощью сжатого воздуха и небольших количеств чистой воды, без применения каких-либо химических препаратов.*

469. **International research accord** // Railway Gazette International. - 2015. - № 6. - P. 63. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Научные исследования в железнодорожной отрасли. Новости.**

*Сообщается о соглашении китайской компании CSR Qingda Sifang (производство высокоскоростных поездов) с 3 британскими университетами о создании в Великобритании Центра по исследованиям и разработкам в области подвижного состава для высокоскоростных поездов и метро.*

470. Irsigler, M. **Universell einsetzbares Oberleitungs-Instandhaltungs- und Interventionsfahrzeug für Hochleistungsstrecken** / M. Irsigler, J. Rebek // Eisenbahntechnische Rundschau. - 2015. - № 5. - S. 45-50. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Универсальный подвижной состав для обслуживания**

**контактной сети на высокоскоростных железнодорожных линиях : [Китай].**

*Рассмотрены требования к системам воздушной сети, в частности для высокоскоростных линий и линий с высокой пропускной способностью. Приводится описание новой машины быстрого внедрения типа MTW 160, компании-изготовителя Plasser и Theurer, для обслуживания китайских контактных сетей. Приводятся технические характеристики машины, достоинства, преимущества технологии монтажа, оценивается её производительность и качество. Приведены схемы и фотографии.*

471. **Italie. Le consortium Bombardier AnsaldoBreda remporte un contrat de maintenance** // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2015. - № 247(3). - P. 29. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **На железных дорогах Италии.**

*Кратко сообщено о контракте, заключённом компаниями Bombardier Transportation и AnsaldoBreda с компанией Trenitalia, на техобслуживание в течение 10 лет 50 высокоскоростных поездов V300 Zefiro, известных в Италии как Frecciarossa 1000. Макс. скорость новых поездов составляет 360 км/ч. Указано, что в настоящее время компания Bombardier уже обслуживает в Италии более 200 единиц подвижного состава.*

472. Iwasaki, Mituo. **Development of Class 800/801 High-speed Rolling Stock for UK Intercity Express Programme** / M. Iwasaki, S. Inarida, K. Ito // Japanese Railway Engineering. - 2016. - Vol. 56, № 4(194). - P. 2-5. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Разработка высокоскоростного подвижного состава серии 800/801 для программы Intercity Express Programme (IEP) по обновлению парка междугородних пассажирских поездов на сети Британских железных дорог : [Великобритания, Япония].**

*Обзорная иллюстрированная статья о разработке японской компанией Hitachi концепции поездных составов с моторными и прицепными вагонами минимальной скоростью 200 км/ч, в соответствии с европейскими стандартами (в том числе по интероперабельности), для эксплуатации на не- и электрифицированных железных дорогах. Всего планируется выпуск 866 единиц подвижного состава серии 800/801 и предусмотрено его техобслуживание компанией Hitachi в течение 27,5 лет, а также строительство предприятия в Великобритании для производства нового подвижного состава. Дается общая технологическая характеристика подвижного состава (в том числе в табличном виде). Кратко рассмотрена механическая и более подробно - электрическая часть (в том числе тяговая, управляющая, информационная системы и система обеспечения безопасности).*

473. Jackson, Ch. **Joining the 200 km/h club** / Ch. Jackson // Railway Gazette International. - 2015. - № 2. - P. 58-60. - На англ. яз. - Пер. опубл.: // Железные дороги мира. - 2015. - № 5. - С. 42-46.

Перевод заглавия: **Международные пассажирские перевозки высокоскоростными поездами Pendolino в Польше.**

*Обзорная иллюстрированная статья о начале эксплуатации 20 поездов Pendolino, без наклона кузова вагонов, с максимальной скоростью 200 км/ч, с декабря 2014 г. в ряде международных сообщений Варшавы, в том числе с Краковом, Гданьском и Гдыней. Приведено общее описание поездов Pendolino компании Alstom, выполняющей также работы по их техобслуживанию. Как,*



*отмечено, начало эксплуатации поездов Pendolino ознаменовало присоединение Польши к странам с высокоскоростными железнодорожным перевозками.*

474. **Joint Venture von Bombardier erhält Auftrag über Hochgeschwindigkeitszüge für China // ZEVrail. - 2017. - № 4. - S. 157. - На нем. яз.**

**Перевод заглавия: Совместное предприятие Bombardier получает заказ на поставку высокоскоростных поездов для Китая.**

*Transportation объявила, что ее совместное с китайской стороной предприятие Bombardier Sifang (Циндао) (BST) получило еще один заказ от China Railway Corp. (CRC) на поставку 144 высокоскоростных поездов нового поколения CRH1A-A. Контракт на 18 поездов оценивается в 268 млн. евро.*

475. Kennel, J. **Homologation and testing of the bogies for V300 ZEFIRO - ETR1000 Very High Speed Train: Part 1: Homologation requirements and structural mechanics = Zulassung und Erprobung der Drehgestelle des Hochgeschwindigkeitszugs V300 ZEFIRO - ETR1000 / J. Kennel, R. Winning, V. Brundisch // ZEVrail. - 2015. - № 5. - S. 196-202. - На англ. яз.**

**Перевод заглавия: Допуск к эксплуатации тележек для высокоскоростного поезда V300 ZEFIRO-ETR 1000. Часть 1: требования по допуску и структурная механика.**

*Дается общая характеристика поезда, предназначенного для эксплуатации в Италии. Более подробно представлена конструкция и основные технические характеристики тележек. Определяются требования по допуску к эксплуатации и освещены некоторые вопросы структурной механики.*

476. Kennel, J. **Homologation and testing of the bogies for V300 ZEFIRO - ETR1000 Very High Speed Train. Part 2: Vehicle Dynamics, Mechatronics and further topics = Zulassung und Erprobung der Drehgestelle des Hochgeschwindigkeitszugs V300 ZEFIRO - ETR1000. Teil 2: Fahrtechnik, Mechatronik und weitere Themen / J. Kennel, R. Winning, V. Brundisch // ZEVrail. - 2015. - № 8. - S. 291-299. - На англ. яз.**

**Перевод заглавия: Допуск к эксплуатации и испытание тележек для высокоскоростного поезда V300 ZEFIRO - ETR1000. Часть 2 - динамика подвижного состава, мехатроника и другие вопросы : [зарубеж. опыт].**

*В 1-й части статьи были рассмотрены вопросы, связанные с процессами тележек от компании Bombardier Transportation. Во 2-й части исследуются вопросы по динамическим характеристикам подвижного состава, мехатронным системам тележек с микропроцессорным управлением (в том числе система подвески) - приведены результаты исследований. Освещены также некоторые другие аспекты, относящиеся, в частности, к ремонтпригодности и пожарной безопасности тележек.*

477. Kießling, Friedrich. **Präsentation des neuen Flaggschiffes der DB - ICE 4, Vorstellung im Hauptbahnhof Berlin am 14. September 2016 / F. Kießling // Elektrische Bahnen. - 2016. - № 10. - S. 528-531. - На нем. яз.**

**Перевод заглавия: Презентация нового «флагмана» железных дорог Германии (DB) – высокоскоростного пассажирского поезда ICE 4 на главном железнодорожном вокзале Берлина 14 сентября 2016 г. : [Германия].**

*Иллюстрированный репортаж о торжественном представлении нового высокоскоростного поезда ICE 4 компании Siemens AG. Отмечены выступления официальных лиц (федерального министра транспорта Германии, руководителя*

концерна DB и представителя компании Siemens AG), в т.ч. о значении нового подвижного состава для будущего развития пассажирских железнодорожных перевозок в дальнем сообщении. Рассмотрены некоторые конструктивные особенности и основные технические характеристики поезда ICE 4 (серии E 412) в виде 7- и 12-вагонного состава с распределённой тягой максимальной скоростью 250 км/ч.

478. **Komponenten für Breitband-Wi-Fi-Netz bis zu 300 km/h** // Der Eisenbahningenieur. - 2017. - № 4. - S. 67. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Оборудование беспроводной сетью Wi-Fi высокоскоростных поездов TGV : [Франция].**

Компании Huber+Suhner и Engie Ineo подписали рамочное соглашение об оснащении 140 высокоскоростных (300 км/ч) поездов TGV Национального общества железных дорог Франции (SNCF) оборудованием для широкополосной беспроводной сети Wi-Fi. Согласно условиям SNCF все компоненты оборудования должны соответствовать стандартам по пожарной безопасности EN 45545-2, электробезопасности EN 50121 и стандарту по уровню вибраций и ударопрочности EN 61373.

479. König, Thomas. **Vom «How» zum «Wow» oder «Mehr Design wagen»** / Th. König // Der Eisenbahningenieur. - 2015. - № 9. - S. 12-14. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **К вопросу о значении дизайна железнодорожного и рельсового подвижного состава в повышении привлекательности для пассажиров : [Германия].**

Автор статьи господин Томас Кёниг из германской дизайнерской фирмы Tricon Design AG анализирует причины сложившейся в последние годы ситуации, когда построенный высокотехнологичный подвижной состав, в том числе высокоскоростные поезда, не впечатляет своим дизайном, в отличие от зарубежных образцов (например в Японии и Франции) с яркими, привлекательными и удобными для пассажиров дизайнерскими решениями. Автор призывает к использованию более смелых дизайнерских подходов для создания более выразительного подвижного состава, что может стать решающим фактором в выборе пассажиром того или иного вида транспорта.

480. **La Chine commande 15 trains à grande vitesse à Bombardier** // La Vie du Rail. - 2015. - № 3537. - P. 15. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростные поезда от компании Bombardier для Китая.**

Иллюстрированная информация о поездах нового поколения серии Zefiro 380, получивших обозначение в Китае CRH380D и адаптированных к скорости движения 380 км/ч. Совместное канадско-китайское предприятие Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation (BST) построит 15 8-вагонных поездов с алюминиевыми кузовами для компании China Railway Corp (CRC), контролирующей железнодорожную сеть. Общая сумма заказа - 339 млн. евро.

481. **La procédure qui fâche** // La Vie du Rail. - 2015. - № 3504. - P. 7. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **К вопросу об эксплуатации поездов TET : [Франция].**

Комментируется содержание документа, представленного правительством с учётом соответствующей директивы ЕС и касающегося будущего для поездов TET (Transit d'équilibre du territoire) для сбалансированного развития территорий в условиях (к 2019 г.) открытия для свободной конкуренции этого

вида перевозок (региональных).

482. **La SNCF fait le siège de la première classe** // La Vie du Rail. - 2015. - № 3540. - P. 9. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Новые кресла для вагонов 1 класса в высокоскоростных поездах** : [Франция].

*По заказу SNCF компания Alstom поставит 40 поездов TGV Euroduplex, в которых будут установлены инновационные сиденья для пассажиров. В их изготовлении использованы исключительно натуральные материалы - дерево, кожа, шерсть. Каждое сиденье весом 77 кг наполнено внутри всевозможными техническими устройствами, проводами, датчиками. Изменена конфигурация откидного столика, на котором размещены электрическая розетка, ввод для USB и зеркало. Сиденья можно развернуть в направлении движения.*

483. **La SNCF vous propose une visite guidée d'un TGV L'Océane** // La Vie du Rail. - 2016. - № 3598. - P. 34-35. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Виртуальная экскурсия по высокоскоростному поезду L'Océane от SNCF** : [Франция].

*Информация о видео, размещённом на официальном канале Национального общества железных дорог Франции на Youtube и демонстрирующем внутреннее устройство нового высокоскоростного поезда L'Océane, который планируется к эксплуатации на линии Париж – Бордо – Тулуза с июля 2017 г. Виртуальная экскурсия начинается с демонстрации салона первого класса, затем перемещается в зону размещения пассажиров-инвалидов, вагон-ресторан и салон второго класса. Указано на высокий уровень комфорта в поезде.*

484. Lange, Bernd. **Die Baureihe 245 ersetzt die Baureihe 218, aber sie kann noch viel mehr** = Class 245 replaces Class 218, but masters much more / B. Lange, D. Schultz // ZEVrail. - 2015. - № 10. - S. 404-409. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Большие возможности локомотивов серии 245, заменивших серию 218** : [Германия].

*В рамках договора между компаниями Bombardier и DB AG на поставку 200 локомотивов типа «TRAXX DE Multi Engine» (TRAXX DE ME) железные дороги Германии в первую очередь получили 20 дизельных локомотивов серии 245 как замену старым локомотивам серии 218, средний срок эксплуатации которых достиг 40 лет. Поставка новых локомотивов была осуществлена с апреля по декабрь 2014 года, в 2015-м году они начали внедряться на DB. Новые локомотивы обладают не только улучшенными тяговыми характеристиками, но и предлагают в рамках своих функций по управлению поездом новые возможности для эффективной эксплуатации региональных поездов. В статье даётся описание конструкционных особенностей и технических функций локомотивов данной серии; в сравнении с системой привода локомотива старой серии рассмотрена инновационная система привода Multi-Engine, предлагающая широкие возможности для снижения потребления энергии и повышения удобства обслуживания для персонала подвижного состава. Отмечены новые технические возможности подвижного состава данной серии (современные решения по передаче данных в коммуникации «подвижной состав - путь», дистанционная передача данных диагностики, автоматическая подготовка управления поездом, другие возможности управления составом), благодаря которым подготовительные работы и техническое обслуживание локомотивов*

*может быть организовано более эффективно.*

485. Laval, Patrick. **Alstom fournira les nouveaux trains à grande vitesse reliant Boston à Washington** / P. Laval // La Vie du Rail. - 2016. - № 3588. - P. 4-5. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Компания Alstom построит новые высокоскоростные поезда для северо-восточного коридора Бостон - Вашингтон** : [США].

*Сообщается о контракте пассажирской компании Amtrak с Alstom на разработку концепции и производство 28 поездов нового поколения Avelia Liberty на общую сумму 2 млрд. долларов. Новый подвижной состав призван заменить эксплуатируемые в настоящее время поезда Acela в 2021-2023 гг.; его использование позволит увеличить перевозочную способность линии, сократить интервалы следования и время на поездку, оптимизировать эксплуатационные расходы, повысить энергетическую эффективность. Отмечена увеличенная, по сравнению с Европой, ширина вагонов с учётом американского габарита. Новый поезд сочленённого типа с наклоном кузова в кривой, что впервые с появления первого TGV P01 в 1998 г. Угол наклона 7° вместо 4°. Рассмотрены некоторые технические характеристики.*

486. Laval, Patrick. **Appel à candidatures pour les trains à grande vitesse de la HS2** / P. Laval // La Vie du Rail. - 2017. - № 3622. - P. 7. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Запуск тендера на поставку высокоскоростных поездов для проекта HS2** : [Великобритания].

*Краткая информация о начале с 20 апреля 2017 г. приёма заявок на тендер компанией-руководителем проекта – HS2 Ltd. Указано, что победитель тендера станет партнёром компании по производству 60 поездов (на начальном этапе) максимальной скоростью 360 км/ч на общую сумму 3,2 млрд. евро, а также обеспечит их текущее содержание в депо Уошвуд Хитал. Ввод данных поездов в эксплуатацию ожидается с 2026 г. в рамках первой фазы проекта HS2. Начало торгов намечено на весну 2018 г.; передача контракта – на конец 2019 г.; ввод в эксплуатацию поездов в рамках второй фазы HS2 – на 2033 г. Указано, что будущая линия HS2 войдёт в состав будущей франшизы WCP (West Coast Partnership), участие в эксплуатации которой в составе Virgin Rail Group намерен принять испанский национальный оператор – Renfe.*

487. Laval, Patrick. **Concurrence à l'italienne** / P. Laval // La Vie du Rail. - 2015. - № 3545. - P. 4-5. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Конкуренция по-итальянски.**

*Обсуждены перспективы пассажирских перевозок высокоскоростными поездами Frecciarossa 1000 (Zefiro) на направлении Париж – Брюссель в конкуренции с поездами Thalys. С 2012 г. компания NTV является национальным итальянским оператором по высокоскоростным перевозкам. В связи с расширением услуг она увеличивает парк поездов.*

488. Laval, Patrick. **Du sur-mesure pour la grande vitesse européenne** / P. Laval // La Vie du Rail. - 2015. - № 3548. - P. 17-19. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Оформление посадочных мест для пассажиров в вагонах европейских высокоскоростных поездов.**

*В подборке информации приведены сведения по дизайну, размещению и оснащению кресел для пассажиров в вагонах разных категорий в поездах Thalys, Eurostar e320 и Frecciarossa. Отмечены особенности конструкции кресел.*

489. Laval, Patrick. **La deuxième vie des matériels roulants** / P. Laval // La Vie du Rail. - 2015. - № 3536. - P. 18-21. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Вторая жизнь подвижного состава** : [Европа].

*Рассмотрены вопросы освоения рынка подержанного, бывшего уже в эксплуатации рельсового подвижного состава; в частности, пример вторичного использования немецких трамваев, построенных в последние 60 лет, в странах Центральной и Восточной Европы и в Турции. Обсуждены перспективы для французских высокоскоростных поездов TGV, которые выработали уже свой срок службы (более 30 лет).*

490. Laval, Patrick. **L'Avélie Liberty relancera-t-il la grande vitesse?** / P. Laval // La Vie du Rail. - 2016. - № 3589. - P. 14-15. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **К вопросу о развитии высокоскоростных сообщений на железных дорогах США.**

*Представлена точка зрения старшего вице-президента компании Alstom по Северной Америке Джерома Валлута на перспективы для железнодорожного транспорта в регионе, в том числе высокоскоростного. Прокомментирована ситуация с заказом 28 поездов Avélie Liberty у Alstom для эксплуатации компанией Amtrak в Северо-восточном коридоре; обоснован выбор типа поезда с наклоном кузова и увеличенной вместимостью. Обсуждены финансовые возможности строительства высокоскоростных линий в Калифорнии.*

491. Laval, Patrick. **Le nouvel Eurostar au quotidien** / P. Laval // La Vie du Rail. - 2016. - № 3588. - P. 15-19. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Новый поезд Eurostar в повседневной эксплуатации.**

*Подробно представлены отличия нового поезда e320 от эксплуатировавшегося ранее в сообщении Париж - Лондон через Ла-Мани поезда TMST (Trans Manche Super Train). Сопоставлены планировка салонов, размещение посадочных мест, число и расположение дверей и межвагонных переходов. В вагонах стандарт-класса число мест увеличено с 544 до 672 и составляет 75% от общей вместимости. Проиллюстрировано обустройство туалета (в каждом составе их 26 вместо 20) и бара.*

492. Laval, Patrick. **Les nouvelles rames Crossrail** / P. Laval // La Vie du Rail. - 2016. - № 3592. - P. 16-19. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Новый подвижной состав для региональной сети Лондона - Crossrail** : [Великобритания].

*Приведены общие сведения о строящейся линии Crossrail, прозванной Elisabeth Line и которая к декабрю 2018 г. соединит восточную и западную части лондонской агломерации, пересекая в тоннеле центр города с Доклендом. Для обслуживания новой линии у компании Bombardier были заказаны 66 поездов Class 345, 15 из которых 6-вагонной комплектации длиной 160 м по причине ограниченной платформ на станции Liverpool Street. Другие - в составе из 9 вагонов общей длиной 200 м. Сообщается о проведении испытаний на заводе в Дерби первого поезда Aventura. Представлены сведения о предприятиях по техобслуживанию поездов. Рассмотрены концептуальные особенности поездов (кабина машиниста, планировка салонов, система безопасности).*

493. Laval, Patrick. **Zefiro. La nouvelle grande vitesse transalpine** / P. Laval // La Vie du Rail. - 2015. - № 3551. - P. 4-8. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Новый поезд Zefiro V300 в высокоскоростном сообщении в Италии.**

*Рассмотрены технические характеристики и особенности концепции поезда, разработанного совместно компаниями AnsaldoBreda и Bombardier Transportation и введенного в эксплуатацию в июне 2015 г. Новый поезд оценивается как самый быстрый и комфортабельный из существующих в настоящее время в мире. Максимальная скорость в коммерческой эксплуатации 300 км/ч; мощность 9800 кВт с напряжением в сети 25 кВ 50 Гц и 6900 кВт с напряжением 3 кВ постоянного тока; число тележек 16 типа Flexx Speed с базой 2,85 м, из которых 8 обмоторенных; кузов из алюминия габарита МСЖД 505.1; масса 500 т; в составе 8 вагонов; мест для сидения 475+2. Затронуты вопросы конкуренции исторического оператора Trenitalia и частной компании NTV.*

494. **Le confort avant tout** // La Vie du Rail. - 2015. - № 3519. - P. 19. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Комфорт - прежде всего. Высокоскоростные поезда Thalys.**

*Рассмотрен проект модернизации поездов Thalys, в котором созданию комфортных условий для пассажиров было уделено особое внимание. Модернизация, которая обошлась в 150 млн. евро, позволила продлить срок службы поездов дополнительно на 15 лет. Перечислены изменения внесённые в оснащение, дизайн и планировку салонов вагонов.*

495. **Le design definer des rames Crossrail enfin dévoilé** // La Vie du Rail. - 2015. - № 3549. - P. 15. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Новые поезда Crossrail от компании Bombardier для Великобритании.**

*Иллюстрированная статья с краткой характеристикой поезда для строящейся скоростной городской железной дороги в Лондоне – RER Crossrail. Представлен окончательный вариант внешнего оформления поезда, длина которого составит 200 м. Всего будет построено 66 таких поездов, то есть 594 вагона. Идет подготовка к испытаниям.*

496. **Le Maglev à 600 km/h** // La Vie du Rail. - 2015. - № 3517. - P. 8. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Транспортная система Maglev на магнитном подвесе : [Япония].**

*Сообщено о рекорде, установленном опытным образцом поезда JR-Maglev MLX01 21 апреля 2015 г.; скорость 603 км/ч поддерживалась в течение 10,8 секунд в ходе испытаний на участке длиной 42,8 км (в префектуре Yamagashi) на строящейся линии Токио - Осака общей протяженностью 439 км. Отмечено, что впервые наземный вид транспорта превысил скоростной порог 600 км/ч. Проект планируется завершить к 2045 г. Предыдущий рекорд Maglev 581 км/ч был установлен в 2003 г. (Япония).*

497. **Le nouveau départ du TGV du futur** // La Vie du Rail. - 2015. - № 3514. - P. 4-5. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростной поезд TGV будущего : [Франция].**

*Рассмотрена программа по развитию национальной железнодорожной индустрии. Компания SNCF намерена пригласить к партнёрству и сотрудничеству промышленные предприятия в поиске инновационных решений для создания нового перспективного поезда TGV. В этой связи компании Alstom и*

*Adence создают совместное предприятие.*

498. **Le TGV postal: épilogue et perspectives** // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2015. - № 254 (10). - P. 60-63. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Почтовый высокоскоростной поезд TGV: эпилог и перспективы** : [Франция].

*В связи с завершением эксплуатации почтовых поездов TGV в статье рассмотрены уникальный опыт организации ими грузовых высокоскоростных перевозок с 1 октября 1984 года; участие в проекте компании Alstom; создание нового сортировочного центра и его работа; подвижной состав. Обсуждены причины прекращения почтовых перевозок скоростными поездами, в том числе из-за сокращения их объема в связи с развитием электронного документооборота, также обсуждены возможности использования комбинированных перевозок в смешанном сообщении для почтовых отправок.*

499. **Les attelages** // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2015. - № 252(8). - P. 48-49. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Сцепка**.

*Иллюстрированный обзор сцепных устройств разных типов для разных категорий подвижного состава, в том числе показана автосцепка для грузовых длинносоставных тяжеловесных поездов, а также автосцепка «Scharfenberg» для высокоскоростных поездов TGV. Дана краткая аннотация к иллюстрациям.*

500. **Les essais dynamiques** / J.-C. Zabée [et al.] // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2017. - № 273(7/8). - P. 134-139. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Динамические испытания на новой высокоскоростной линии Юг Европы – Атлантика (LGV SEA)** : [Франция].

*Сообщено, что компания-подрядчик COSEA поручила проведение динамических испытаний временному объединению компаний SYSTRA (лидер в области железнодорожного консалтинга и инжиниринга) и EURAILTEST (лидер в области испытаний на железнодорожном транспорте). Указано, что испытания проводились в два этапа: на низких (до 100 км/ч) и высоких скоростях. При этом первый этап был нацелен на проверку готовности инфраструктуры к эксплуатации поездов с более высокой скоростью ( $\geq 160$  км/ч); раскрывается содержание каждой фазы данного этапа. Описан процесс планирования и организации динамических испытаний на высоких скоростях; рассмотрен их содержательный аспект.*

501. Lorenz, Wilfried. **Modernste ICE-Instandhaltungsanlage eröffnet** / W. Lorenz // Eisenbahntechnische Rundschau. - 2016. - № 3. - S. 77. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Ввод в эксплуатацию модернизированного депо Берлин-Руммельсбург по техобслуживанию высокоскоростных поездов ICE** : [Германия].

*В марте 2016 г. после двух месяцев работы в тестовом режиме состоялся ввод в эксплуатацию нового депо по техническому обслуживанию высокоскоростных электропоездов серии ICE на базе предприятия с вековой историей Берлин-Руммельсбург (Berlin Rummelsburg). В модернизацию цеха было инвестировано порядка 40 млн. евро. В ходе работ на 50 м была увеличена длина путей в здании депо (до 370 м), установлено новое оборудование для обогрева и освещения помещения с использованием энергосберегающих технологий, а также (для зимних месяцев) противообледенительное оборудование, рассчитанное на длину*

поезда. Предусмотрены также специальные площадки для работ на крыше вагонов, а также специальное подъёмно-транспортное оборудование.

502. Machefert-Tassin, Yves. **Des TMST aux e320 d'Eurostar : L'évolution technique des rames à haute vitesse transmanche** / Y. Machefert-Tassin // Chemins de Fer. - 2016. - № 558. - P. 16-21. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростной подвижной состав в сообщении через тоннель под Ла-Маншем : от TMST до e320 Eurostar** : [Франция].

*Прослежено эволюционное развитие концепции поездов, их отдельных узлов, технических характеристик, начиная с TMST (Trans Manche Super Train), введённых в эксплуатацию в 1993 г., и до последних e320 EuroStar. Рассмотрены в сопоставлении основные характеристики поездов TMST, Velaro D (DB) и e320. Проиллюстрированы тележки, системы энергообеспечения, сигнализации, пульт управления, автоматика, дизайн, планировка вагонов и др. Приведены данные по парку поездов e320.*

503. Marionneau, P. **La modélisation: la clé de la réussite d'un projet fonctionnel et logiciel complexe** / P. Marionneau, G. Alavoine // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2015. - № 252(8). - P. 36-47. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Методы моделирования - ключ к успеху проекта «Triode NG»** : [Франция].

*Рассмотрен успешный опыт применения методов математического моделирования при разработке технических спецификаций и концепции тягового оборудования высокоскоростных поездов TGV с раздвижными передачами Triodes нового поколения. Проиллюстрирована кинематическая тяговая цепь для моторной тележки TGV; архитектура управления моторного блока, этапы моделирования.*

504. Masse, Christophe. **La Velaro D série 700 sur Paris - Francfort** / C. Masse // Chemins de Fer. - 2015. - № 555. - P. 9. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Поезда «Velaro D» серии 700 в сообщении Париж - Франкфурт.**

*Приведены основные технические характеристики новых поездов категории ICE3 (Velaro), разработанных и построенных компанией Siemens. Максимальная скорость достигает 320 км/ч, мощность 8000 кВт. Новые поезда адаптированы к 4-м системам тока (15/25 кВ переменного и 1,5/3 кВ постоянного). Состав из 8 кузовов опирается на 16 тележек, 8 из которых обмоторенные. Сообщено о вводе их в регулярную коммерческую эксплуатацию на высокоскоростной линии LGV Est.*

505. Miles, T. **Health checks for Pendolinos** / T. Miles // Modern Railways. - 2015. - № 2(797). - P. 86-87. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Контроль технического состояния пассажирских поездов Pendolino в депо Longsight Манчестера** : [Великобритания].

*Иллюстрированный материал о современном оборудовании депо компании Alstom для оценки состояния поездов в частности, рассмотрена система TrainScanner с лазерными устройствами и видеоконтролем для проверки тормозных колодок, профиля колёс, токоприёмника и др. конструктивных элементов, с одновременной обработкой данных и при необходимости, предупредительной сигнализацией о каком-либо дефекте. Ожидается, что это позволит увеличить пробег поездов между обслуживанием с 32 тыс. км в*



*настоящее время до 40 тыс. км и даже 48 тыс. км.*

506. Miles, T. **Health Hub keeps Virgin's Pendolino fleet in trim** / T. Miles // Railway Gazette International. - 2015. - № 5. - P. 47-48. - На англ. яз. - Пер. опубл.: Железные дороги мира. - 2015. - № 12. - С. 41-44.

Перевод заглавия: **Техобслуживание пассажирских поездов Pendolino в центре Traincare Centre компании Alstom в Манчестере** : [Великобритания].

*Обзорно представлена деятельность центра по техобслуживанию подвижного состава Pendolino пассажирской железнодорожной компании Virgin Trains. Характеризуется современное техническое оснащение центра, позволяющего своевременно диагностировать и устранять неполадки, повышая готовность подвижного состава к эксплуатации и увеличивая интервалы времени между работами по техобслуживанию. Кратко рассмотрены используемые в центре технологии по диагностике и техобслуживанию, в том числе в недавно открытой мастерской по ремонту тележек.*

507. **Mise en service des rames Zefiro de Bombardier** // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2015. - № 253. - P. 69. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **О вводе в эксплуатацию поездов Zefiro производства Bombardier** : [Италия].

*Информация об официальной презентации в конце апреля 2015 г. нового высокоскоростного поезда V300 Zefiro, получившего в Италии название Frecciarossa 1000. Новые поезда были заказаны в 2010 г., а коммерческая эксплуатация их началась с июня 2015 г. на маршруте Милан - Рим. Полностью интероперабельный новый подвижной состав построен на территории Италии при участии компании AnsaldoBreda Bombardier, которая руководит проектом, поставляет тележки, систему привода, обеспечивает испытания и сертификацию.*

508. **Modernisiertes ICE-Werk Berlin-Rummelsburg** // Elektrische Bahnen. - 2016. - № 3. - S. 161. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Открытие модернизированного депо Берлин–Руммельсбург по техобслуживанию высокоскоростных поездов ICE** : [Германия].

*Открытие модернизированного депо Берлин–Руммельсбург по техобслуживанию высокоскоростных поездов ICE состоялось 29 января 2016 г. В ходе обширной программы модернизации длина заводского пути в помещении депо увеличена на 50 м до 380 м, а пол опущен на 1 м. Установлено новое экономичное по расходу энергии оборудование для обогрева и освещения. Техническое оснащение депо выполнено в соответствии с требованиями по обслуживанию новых высокоскоростных поездов ICE 4.*

509. Müller, Christoph. **ICE 4: die Zukunft des DB-Fernverkehrs** / Ch. Müller // Der Eisenbahningenieur. - 2016. - № 10. - S. 50-51. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **ICE 4 - новый парк высокоскоростных междугородних пассажирских поездов 4-го поколения Железных дорог Германии (DB) для перевозок в дальнем сообщении.**

*Обзорная иллюстрированная статья о планах поставок и эксплуатации с конца 2017 г. поездных составов ICE 4, с постепенной заменой поездов ICE 1 и ICE 2 (1-го и 2-го поколений). Представлена общая концепция и конструктивные особенности поезда ICE 4 с отдельными моторными вагонами (Powercars),*

максимальной скоростью 250 км/ч. Отмечены удобства для пассажиров, в том числе пассажиров в инвалидных колясках. В соответствии с контрактом на сумму 5,3 млрд. евро компанией Siemens будет поставлено 130 поездных составов - 85 12-вагонных и 45 7-вагонных. Согласно рамочному договору с Siemens, предусмотрена заявка в общей сложности почти на 220 новых поездов.

510. **N700S to launch next generation** // Railway Gazette International. - 2016. - № 8. - P. 10. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Новый высокоскоростной поезд серии N700S** : [Япония].

*Железные дороги Японии готовятся запустить новый высокоскоростной поезд на линиях Tokaido и Sanyo Shinkansen с 2021 г. Компания-оператор JR Central планирует заменить текущий парк подвижного состава, состоящий из поездов серий N700 и N700A, на новое поколение поездов N700S. Оптимизация аэродинамических характеристик, усовершенствование тележки, облегченный кузов и использование карбидокремниевых полупроводников сократит энергозатраты на 7% по сравнению с N700A. В новом составе будут модернизированы автоматическая система управления поездом и тормозная система на случай экстренной остановки поездов в случае землетрясения.*

511. Naciri, A. **La qualification du banc pour sa représentativité du «fonctionnel» Portes TGV** / A. Naciri // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2015. - № 247(3). - P. 50-53. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Оценочная квалификация стенда BATIR для испытаний работы дверей в вагонах высокоскоростных поездов TGV** : [Франция].

*Дано описание бортовой информационной системы SIE (Système Informatique Embriqué) поезда TGV, обеспечивающей поддержку в управлении, эксплуатации и техобслуживании поезда и предоставлении комфортных условий пассажирам. Рассмотрены её архитектура, математическое обеспечение, макс. сеть Tornad, испытательный стенд Batir. Освещены процедура квалификации стенда, методика испытаний и полученные результаты.*

512. **New JR Central Shinkansen train set for 2020 launch** // International Railway Journal. - 2016. - № 8. - P. 9. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Новый высокоскоростной поезд N700S будет запущен в эксплуатацию в Японии в 2020 г.**

*Новый высокоскоростной поезд N700S будет запущен в эксплуатацию в Японии в 2020 г., на железнодорожных линиях Tokaido и Sanyo Shinkansen; испытания прототипа нового поезда начнутся в 2018 г. В отличие от предшествующей модели поезда N700A компании JR Central, в новом поезде изменена конструкция носовой части, за счет чего снижаются аэродинамическое сопротивление, уровень шума и вибраций; энергопотребление снижено на 7%. Отмечена также облегченная на 20% система привода, в основном, благодаря использованию полупроводникового материала нового поколения SiC (карбида кремния). У нового поезда, кроме того, самая низкая (11 т) среди высокоскоростных поездов осевая нагрузка. Оптимизация управления движением поезда (АТС) и тормозных систем позволит на 5% сократить тормозной путь при скорости 285 км/ч в условиях применения экстренного торможения при землетрясении. Каждый поездный состав (8-, 12- и 16-вагонный) будет сформирован только из 4 типов вагонов.*

513. **Next Generation Train – Das Crashkonzept der Zwischenwagenzonen** = Next

Generation Train –Crash Concept of the Intermediate Waggon Zones / M. Zimmermann [u. a.] // ZEVrail. - 2016. - № 5. - S. 194-201. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **В рамках проекта «Next Generation Train» («Поезд следующего поколения») – crash-концепция для (энергопоглощающих) зон промежуточного вагона (при ударе) :** [Германия].

*Иллюстрированная статья представляет разработанную в Германском центре авиации и космонавтики (DHR) для высокоскоростного поезда следующего поколения инновационную crash-концепцию промежуточного вагона. Приведено описание концепции и её техническое исполнение на демонстрационной модели вагона, рассмотрены результаты динамических испытаний.*

514. **Next-generation car model «N700S» adopted in the Shinkansen** // Japanese Railway Engineering. - 2016. - Vol. 56, № 4(194). - P. 5. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Вагоны нового поколения серии N700S для железных дорог Японии.**

*Президент Японской центральной железнодорожной компании представил концепцию вагонов N700S нового поколения, являющейся переработанной и усовершенствованной версией подвижного состава серии N700. Концепция предусматривает сокращение веса и габаритов вагона. Корпус головного вагона будет иметь выступы особой формы, напоминающие сложенные крылья птицы, для снижения уровня шума и вибрации в тоннелях. Благодаря улучшенной тормозной системе и системе контроля движения поезда достигнуто снижение тормозного пути до 2800 м при максимальной скорости 285 км/ч. Рекордно низкий вес вагона - 11 т - позволяет оценить общий вес состава с пассажирами на борту примерно в 700 т (при среднем весе каждого пассажира 50 кг). В новом подвижном составе также сокращено потребление энергии, улучшена система безопасности, на каждом сидении установлены розетки для подзарядки мобильных устройств. Опытный образец подвижного состава будет подготовлен к испытаниям в марте 2018 г., эксплуатация и массовое производство серийного подвижного состава начнется в 2020 г.*

515. **Next-generation TGV to roll in 2022** // Railway Gazette International. - 2016. - № 10. - P. 26. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростной поезд нового поколения :** [Франция].

*Сообщено об официальном начале работ по созданию нового высокоскоростного поезда совместно компанией Alstom и Национальным обществом железных дорог Франции (SNCF). Указано на высокий уровень комфорта и услуг для пассажиров; сниженные на 20% закупочные и эксплуатационные затраты; пониженный на 25% уровень потребления энергии; высокую возможность переработки и повторного использования материалов компонентов поездов (до 90%); увеличенную пассажировместимость. Все эти показатели призваны улучшить конкурентоспособность железнодорожного транспорта. Предполагается, что разработка дизайна нового поезда будет завершена к середине 2022 г.*

516. **Nouvelle rame, nouveaux services** // La Vie du Rail. - 2016. - № 3604. - P. 20. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Перевозки под Ла-Маншем поездами Eurostar :** [Франция].

*Статья посвящена вводу в эксплуатацию с 20 ноября 2016 г. нового высокоскоростного поезда e320, построенного компанией Siemens для*

использования в сообщении Париж - Лондон через Ла-Мани. Проведено сопоставление с поездами TМST (Trans Manche Super Train) максимальной скоростью 300 км/ч, эксплуатируемые с 1994 г. Полностью статья опубликована в №3588 от 9 сентября 2016 г.

517. **NS selects inter-city supplier** // Railway Gazette International. - 2016. - № 6. - P. 10. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Компания Alstom выбрана для поставок пассажирских междугородных поездов следующего поколения на железные дороги Нидерландов.**

Запланирована поставка 80 поездов IC-NG максимальной скоростью 200 км/ч, с началом эксплуатации в 2021 г. и с заменой существующих поездов ICM и IC Direct. Предусмотрена эксплуатация как на обычной, так и на высокоскоростной железнодорожной сети. Поезда с различными современными средствами связи и информирования пассажиров, интеллектуальным управлением светодиодным освещением будут полностью доступны для пассажиров-инвалидов. При выборе компании-поставщика из нескольких претендентов учитывались различные критерии, в т.ч. надежность, размер инвестиций, ремонтпригодность, энергетическая эффективность. Представлена также информация о пополнении и модернизации парка пассажирского подвижного состава, с этой целью железными дорогами Нидерландов инвестировано более 2,5 млрд. евро.

518. **NTV commande huit rames Pendolino à Alstom** // La Vie du Rail. - 2015. - № 3545. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Операторская компания NTV заказывает новые поезда Pendolino у компании Alstom** : [Италия].

Указано на успешную деятельность NTV в Италии в высокоскоростных перевозках поездами AGV и намерениях пополнить парк подвижного состава. В этой связи прокомментирован контракт с компанией Alstom Transport на поставку 8 поездов Pendolino на сумму 460 млн. евро; условиями контракта также предусмотрено техобслуживание сроком на 20 лет. Рассмотрена стратегия NTV, предполагающая освоение новых маршрутов.

519. **NTV: acquisto di 8 treni Pendolino e 20 anni di manutenzione** // Ingegneria Ferroviaria. - 2015. - № 12. - P. 1073-1074. - На итал. яз.

Перевод заглавия: **Поезда Pendolino для частной операторской компании NTV** : [Италия].

В рамках контракта на общую сумму 460 миллионов евро компания Alstom поставит оператору NTV 8 высокоскоростных поездов Pendolino, а также обеспечит их техобслуживание в течении 20 лет. Поставки начнутся с 2017 года. Рассмотрены некоторые технические характеристики поездов Pendolino семейства Avelia. Максимальная скорость поезда 250 км/ч, общая длина 187 м в 7-вагонной комплектации, пассажироместимость около 500 человек. Отмечены высокая экологичность нового подвижного состава (по выбросам CO<sub>2</sub>), пониженный уровень энергопотребления за счет оптимального соотношения и ускорения в концепции распределенной тяги.

520. **NTV: il design del nuovo Pendolino** // Ingegneria Ferroviaria. - 2016. - № 1. - P. 60. - На итал. яз.

Перевод заглавия: **Новый поезд Pendolino для частной операторской**

**компании NTV** : [Италия].

*Кратко сообщено об официальной презентации дизайна и технических характеристик нового Pendolino, разработанного компанией Alstom специально для итальянского оператора в высокоскоростных перевозках - NTV. Обращено внимание на улучшенную аэродинамику, футуристическую форму носовой части поезда, которая гарантирует защиту и безопасность машиниста, на высокую экологичность, благодаря высокому уровню рециркуляции, что значительно снижает выбросы CO<sub>2</sub> в атмосферу. Распределённая моторизация оптимизирует фазы торможения и ускорения.*

521. **NYAB partners with Predikto on LEADER improvements** // Railway Age. - 2015. - № 8. - P. 14. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Усовершенствование системы «помощник машиниста» LEADER** : [Северная Америка].

*Усовершенствование системы «помощник машиниста» LEADER за счёт использования своей прогнозирующей аналитической платформы MAX, предлагает компания-разработчик Predikto. Совместное технологическое решение для управления движением поездов на основе самообучающегося искусственного разума, как отмечено, позволит давать самые точные прогнозы в условиях быстрых изменений, что повысит эффективность и безопасность эксплуатационной деятельности. Отмечено, что платформа MAX уже успешно используется для прогнозирования технического состояния и неисправностей высокоскоростных поездов в Европе и путевого оборудования детектирования в Северной Америке.*

522. Pernička, Jaromír. **Amtrack orders Avelia Liberty high speed trains** / J. Pernička // Railvolution. - 2016. - Vol. 16, № 4. - P. 9. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Поставка высокоскоростных поездов нового поколения компании Alstom в США.**

*26 августа 2016 г. было объявлено, что в рамках контракта компания Alstom в 2021-2022 гг. поставит пассажирскому оператору Amtrack 28 высокоскоростных поездов Avelia Liberty для эксплуатации на линии Северо-восточный коридор (NEC) между Бостоном и Вашингтоном. Другой контракт между компаниями предусматривает долгосрочное техническое обслуживание поездов компанией Alstom. Стоимость 2-х контрактов составляет 2 млрд. долларов; их цель – увеличение пропускной и провозной способности на линии NEC. Обобщены технические характеристики поездов, производимых на заводе Alstom в Нью-Йорке. В частности, указано, что они смогут развить скорость до 300 км/ч (при этом имеют мягкий и плавный ход); их пассажироместимость увеличена на 33% (по сравнению с поездами Avelia Express), что соответствует 381 сидячим местам. В составе каждого поезда Avelia Liberty 9 вагонов (с возможностью присоединения ещё 3-х), оборудованных системами информирования пассажиров, электрическими розетками и розетками для зарядки мобильных устройств через USB-кабель и адаптированных для размещения пассажиров-инвалидов. Также на борту имеется доступ к Интернету через Wi-Fi, персональное освещение, зоны для размещения багажа, пеленальные столики. Упоминается также об инфраструктурных проектах компании Amtrack на линии Северо-восточный коридор.*

523. Pernička, Jaromír. **Class KZ4AT in regular service** / J. Pernička // Railvolution. - 2016. - Vol. 16, № 4. - P. 86. - На англ. яз.

**Перевод заглавия: Новые электровозы от компании Alstom для железных дорог Казахстана.**

*Сообщено о вводе в эксплуатацию 2 апреля 2016 г. первого электропоезда серии KZ4AT. По состоянию на начало августа 2016 г. только 10 из 20 поездов серии осуществляют перевозки на железнодорожной сети Казахстана; располагается подвижной состав в депо ТЧЕ-11 в Астане. Уточняется, что, согласно новым правилам, подвижному составу серии KZ4AT предстоит пройти сертификационные испытания при Казахстанском центре сертификации на железнодорожном транспорте (КазЦСЖТ) в соответствии с Техническим регламентом таможенного союза. Указано, что в ходе испытаний электровозу необходимо достигнуть скорости 200 км/ч, при этом уровень развития железнодорожной инфраструктуры в стране не позволяет поездам передвигаться с указанной скоростью. Тем не менее, в ходе тестового пробега 14 июля 2016 г. поезд KZ4AT 0012 достиг скорости 200 км/ч, что является рекордом для страны. Отмечено, что в случае успешного проведения испытаний электровоз получит сертификацию на использование также в России, Белоруссии и Армении. Упоминается о проведении аналогичных испытаний для грузовых электровозов серии KZ8A с предполагаемой скоростью 120 км/ч. Так, 6 мая 2016 г. поезд серии KZ8A 0025 протянул 98 груженых углём вагонов общей массой 9000 т. Сертификация грузовых локомотивов указанной серии ожидается в 2017 г.*

524. Petrovic, Nicolas «Eurostar a révolutionné les voyages» / Nicolas Petrovic // Le Rail. - 2015. - № 221/222. - P. 10 (Suppl.). - На фр. яз.

**Перевод заглавия: Поезд Eurostar нового поколения коренным образом изменил сознание пассажиров.**

*Интервью с генеральным директором компании Eurostar Николя Петровиком. Изложены требования к поездам нового поколения Eurostar, ориентированные, прежде всего, на клиентов, на обеспечение наилучших условий комфорта и безопасности для пассажиров. Обозначены критерии выбора компании-разработчика для новых поездов в лице Siemens. Показаны основные отличия новых поездов от нынешнего поколения e300. Намечены перспективы.*

525. **Pilotprojekt zur vorausschauenden Instandhaltung der ICE** // Elektrische Bahnen. - 2016. - № 11. - S. 646. - На нем. яз.

**Перевод заглавия: Опытный проект по прогнозируемому техобслуживанию высокоскоростных пассажирских поездов ICE : [Германия].**

*Опытный проект по прогнозируемому техобслуживанию высокоскоростных пассажирских поездов ICE, в частности, поездов Velaro D серии 407 (ICE 3), запущен на железных дорогах Германии (DB) совместно с компанией Siemens. С этой целью операторам поездов ICE и предприятиям по их техобслуживанию заранее передаются в цифровом виде данные о рабочих параметрах бортового оборудования в качестве кода обнаружения дефекта. При анализе данных на основе алгоритмов и моделей (в сервисном центре компании Siemens по обработке данных) получают довольно надёжные прогнозы будущего состояния и возможных повреждений подвижного состава и компонентов. Соответствующие рекомендации по срочному или плановому техобслуживанию передаются на профильные предприятия DB. Отмечено, что своевременное реагирование позволит сократить количество нарушений и выходов из строя, что повысит готовность поездов к эксплуатации.*

526. Pizzo, Michele. **Frecciarossa ETR 1000 in comando multiplo** = Frecciarossa ETR 1000 in coupled mode / M. Pizzo, F. Olmastroni // La Tecnica Professionale. - 2017. - № 7/8. - P. 86-89. - На итал. и англ. яз.

Перевод заглавия: **Управление высокоскоростным поездом Frecciarossa ETR 1000 по системе многих единиц : [Италия].**

*Новые поезда ETR 1000, разработанные и построенные консорциумом Hitach Rail Italy - Bombardier, полностью адаптированы к возможностям эксплуатации по системе многих единиц в тех случаях, когда возрастает спрос на перевозки. При соединении двух составов в один сохраняются кинематические характеристики поезда, максимальная скорость и ускорение; при этом удваивается число посадочных мест. Управление и контроль двух сцепленных между собой составов осуществляется из одной кабины одним машинистом. В таком случае требуется особый допуск к эксплуатации, которому предшествует серия очень ответственных испытаний. Даны примеры испытаний сцепленных между собой поездов ETR 1000/15 и ETR 1000/23 в Вадолугуре, на одном из мероприятий Bombardier в сентябре и ноябре 2016 г., а также другой пары поездов - в 2017 г. Указано на использование средств информатики в управлении.*

527. Point, François-Xavier. **Les premières rames sont entrées en service** / F. -X. Point // La Vie du Rail. - 2016. - № 3603. - P. 10-11. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Первые высокоскоростные поезда TGV Euroduplex «L'Océane» : [Франция].**

*Приведены общие сведения о поездах L'Océane, которые будут введены в эксплуатацию со 2 июля 2017 г. в сообщении между Парижем и Бордо в связи с открытием новой линии LGV SEA (Юг Европы - Атлантика). Время в пути на маршруте будет сокращено на 1 час 16 минут. Обращено внимание на высокий уровень комфорта для пассажиров, наличие специально оборудованных мест для инвалидов в колясках, информационных табло, системы связи. К 2019 г. в обращении будут находиться 40 таких поездов. Дизайн поездов отвечает традициям региона Новая Аквитания и Окситания. Имеется информация о ремонтной базе для нового подвижного состава.*

528. **Polonia: il Pendolino di Alstom raggiunge cinque milioni di chilometri** = Poland: Alstom's Pendolino achieves five million kilometres // Ingegneria Ferroviaria. - 2015. - № 11. - P. 959. - На итал. яз.

Перевод заглавия: **На железных дорогах Польши.**

*Рассмотрены вопросы эксплуатации на сети Польских государственных железных дорог высокоскоростных поездов Pendolino, разработанных компанией Alstom. С момента ввода их в эксплуатацию общий пробег поездов достиг 5 млн. км; за последние 10 месяцев объём перевозок составил 2,8 млн. пассажиров. Отмечена популярность данной технологии в других странах.*

529. Porcher, Jean. **Les TGV L'Océane ont pris le large** / J. Porcher // Chemins de Fer. - 2017. - № 562. - P. 4-5. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростные поезда TGV L'Océane : [Франция].**

*Информация о торжественных мероприятиях по поводу ввода в эксплуатацию двух первых поездов L'Océane на направлении Париж - Бордо. Высокоскоростные поезда TGV L'Océane образуют серию из 40 поездов TGV 2N2 Euroduplex, предназначенных для использования на внутренних линиях с высокой*

интенсивностью движения; 17 из них должны прибыть 2 июля 2017 г. к открытию линии Юг Европы - Атлантика (LGV SEA). Пассажировместимость поезда 556 человек, в том числе 158 сидячих мест в салоне I класса; 398 - в салоне II класса, что на 20% превышает вместимость высокоскоростного поезда TGV Altantique Lacroix и на 9% - первоначального TGV Duplex. Для увеличения числа посадочных мест третий прицепной вагон (нижний салон) I класса был переоборудован в вагон II класса: пространство для размещения багажа было уменьшено либо ликвидировано совсем. Новые сидения значительно меньше, что позволяет размещать багаж под ним. При оформлении использованы новые материалы и осветительные приборы. Показана планировка салонов.

530. Porta, D. **ETR 1000** / D. Porta, G. Laezza, A. Fumi // La Tecnica Professionale. - 2015. - № 3. - P. 6-12. - На итал. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростной поезд ETR 1000** : [Италия].

*Рассмотрена деятельность Logistic Team, так называемого «рабочего стола», объединившего экспертов предприятий, имеющих отношение как к проведению сертификации поезда ETR 1000 на право эксплуатации на сети RFI, так и к планированию, организации и проведению его испытаний. Сформулированы задачи каждого предприятия, входящего в Logistic Team. Прокомментирована программа испытаний поезда ETR 1000; представлена типология испытаний, обобщены результаты.*

531. **Premier voyage pour le train le plus rapide d'Europe** // La Vie du Rail. - 2015. - № 3519. - P. 10. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **О презентации самого быстрого в Европе поезда** : [Италия].

*Сообщается о первой официальной поездке поезда Freecarossa 1000 из Милана в Рим. Поезд построен в Италии компанией Bombardier в сотрудничестве с Ansaldo-Breda, принадлежит к семейству поездов V300 Zefiro, имеет максимальную скорость 360 км/ч. В рамках контракта компания Bombardier Transportation обеспечит техобслуживание 50 высокоскоростных поездов в течение 10 лет.*

532. **Premiere und Zulassung für den ICE 4** // Eisenbahn Österreich. - 2016. - № 11. - S. 546-550. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Премьера и допуск к эксплуатации высокоскоростного поезда ICE 4**.

*Статья посвящена новому высокоскоростному моторвагонному поезду ICE 4 с максимальной скоростью движения 250 км/ч. 12-вагонный состав длиной 346 метров имеет 830 посадочных мест, в том числе 205 в первом классе. Рассматриваются особенности аэродинамического дизайна поезда и удобства для пассажиров. В салоне поезда имеются места для детских и инвалидных колясок, пеленальный столик, специальный отсек для велосипедов, система кондиционирования, рассчитанная на диапазон рабочих температур от -25 до +45° C, экраны информирования пассажиров, бесплатный беспроводной интернет и др. В табличном виде представлены технические характеристики 12-вагонных поездов. Согласно рамочному соглашению от мая 2011 г. компания Siemens при участии компании Bombardier произведет и поставит железным дорогам Германии (DB) до 300 поездов ICE 4 общей стоимостью 5,3 млрд. евро.*

533. **Premiers essais pour le TGV marocain** // Le Rail. - 2016. - № 223. - P. 8-9. - На фр.



яз.

Перевод заглавия: **На железных дорогах Марокко.**

*Сообщается о начале с января 2016 года динамических испытаний первого высокоскоростного поезда, построенного на заводе компании Alstom во Франции. Первоначально испытания проводились на линии Танжер-Кенитра на традиционном пути со скоростью 160 км/ч; далее они будут продолжены со скоростью 320 км/ч. На борту первого поезда TGV размещена лаборатория с измерительным оборудованием. Отмечено, что из 12 заказанных у компании Alstom поездов 5 уже поставлены. Предстоит построить новые вокзалы на линии, на эти цели выделено 200,6 млн. евро. Ввод линии в эксплуатацию - 1-й квартал 2018 года.*

534. **Probetrieb mit ICE 4 ab Oktober** // Eisenbahn Österreich. - 2016. - № 8. - S. 385. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Подготовка к эксплуатации первых высокоскоростных пассажирских поездов ICE 4 на железных дорогах Германии (DB).**

*Обзорная информация о подготовке первых двух 12-вагонных поездных составов ICE 4 компании Siemens, максимальной скоростью 250 км/ч к опытной эксплуатации с октября 2016 г. в сообщении Гамбург – Мюнхен. Кратко характеризуется планировка вагонов и удобства для пассажиров. Регулярная эксплуатация поездов ICE 4 запланирована с декабря 2017 г. А в 2023 г. почти половина всех перевозок поездами ICE на всех основных железнодорожных линиях DB будет осуществляться подвижным составом ICE 4.*

535. **Quatre séries de TGV pour deux lignes nouvelles** // La Vie du Rail. - 2017. - № 3629. - P. 18-27. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Четыре серии поездов TGV для двух новых высокоскоростных линий : [Франция].**

*Сообщается, что одновременный ввод в эксплуатацию линий сопровождается обновлением парка высокоскоростных поездов (TGV) на всём направлении Atlantique. В статье рассмотрены основные технические характеристики и особенности концепции обновлённых поездов TGV Atlantique с максимальной скоростью в коммерческой эксплуатации 300 км/ч; TGV Duplex со скоростью 320 км/ч; TGV Dasye и TGV L'Océane - также 320 км/ч. Проиллюстрирован дизайн и планировка вагонов. Техобслуживание парка, как и ранее, будет осуществляться в техническом центре в Шатийоне.*

536. **Renfe orders Avril high-speed trains from Talgo** // International Railway Journal. - 2017. - № 1. - P. 60. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростные поезда Avril от Talgo для оператора Renfe : [Испания].**

*Краткая информация о победе испанской компании Talgo в тендере на поставку 30 высокоскоростных поездов для национального оператора Renfe и их текущее содержание сроком на 30 лет. Общая стоимость сделки составляет 786 млн. евро. Уточнено, что предусмотрена возможность расширения заказа ещё на 15 единиц подвижного состава и 10 лет текущего содержания, в этом случае стоимость возрастёт до 1,491 млрд. евро. Каждый из заказанных поездов Avril вмещает 521 сидячее место, расположенные по ходу движения (80% в туристическом классе; 20% – в бизнес-классе); на каждом из сидений будет установлен LED-экран. Как минимум 10 поездов партии, предназначенных для*

эксплуатации в международных сообщениях, будут рассчитаны на три различных системы тока, оборудованы системами сигнализации ETCS, TVM 430, Asfa Digital и LZB и будут иметь раздвижную колёсную ось.

537. **Renfe orders more Avril high-speed trains from Talgo** // International Railway Journal. - 2017. - № 7. - P. 14. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Пролонгация заказа на поставку высокоскоростных поездов Avril для оператора Renfe : [Испания].**

*Информация о решении совета директоров национального испанского оператора Renfe от 31 мая 2017 г. заказать дополнительно 15 высокоскоростных поездов Avril с раздвижной колёсной осью от компании Talgo. Сообщено, что данный транш является опцией контракта на поставку и текущее содержание поездов Avril, заключённого между компаниями в ноябре 2016 г.; его стоимость составила 786 млн. евро. Стоимость новой партии оценивается в 495 млн. евро; из них 242,7 млн. – на производство подвижного состава; 252,3 млн. – на его 30-летнее текущее содержание, осуществляемое совместно Talgo и Renfe. Ввод новых поездов в эксплуатацию намечен на середину 2020 г.*

538. **Renfe to restart HS train tender** // International Railway Journal. - 2016. - № 7. - P. 16. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Изменение условий тендера Renfe на поставку высокоскоростных поездов : [Испания].**

*В связи с жалобой, поданной компанией Bombardier в административный суд, было созвано экстренное совещание совета директоров оператора Renfe с целью изменения условий тендера на поставку 15-30 высокоскоростных поездов. Причиной недовольства Bombardier является условие тендера о производстве компонентов внутри Испании, что, по словам компании, не соответствует законодательству Европы. Указано, что из 6 компаний, прошедших в финальный тур (Siemens, Alstom, Talgo, CAF, Hitachi и Bombardier) только Hitachi и Bombardier отказались участвовать в дальнейших торгах. По условиям тендера, максимальная скорость поездов должна составлять 320 км/ч; им также предусмотрено текущее содержание подвижного состава сроком на 30 лет (с возможностью продления ещё на 10); сумма будущего контракта составляет порядка 2,6 млрд. евро.*

539. **RENFE-Ausscheidung: Talgo Avril macht das Rennen** // Eisenbahn Österreich. - 2017. - № 1. - S. 13. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Компания Talgo получает заказ на поставку новых высокоскоростных поездов Avril на железных дорогах Испании.**

*Обзорная иллюстрированная информация о новых пассажирских поездах Avril (Alta Velocidad Rueda Independiente Ligero - высокоскоростной (поезд) облегченной конструкции и ходовой частью с индивидуальными колесами). Отмечено, что из 5 компаний-претендентов на получение заказа была выбрана компания Talgo с поездом Avril, наиболее полно отвечающим поставленным (техническим и экономическим) требованиям, в том числе максимальной коммерческой скоростью от 320 км/ч при системах питания 25 кВ/50 Гц, 1,5 кВ и 3 кВ постоянного тока; значительно меньший вес за счет средних вагонов с низким уровнем пола и индивидуальными колесами; наименьшие затраты за 30-летний срок службы в расчете на одно место и один километр (137778 евро). Стоимость контракта на поставку первых 15 поездов, включая их*

*техобслуживание в течение 30 лет, составила в общей сложности 1,5 млрд. евро, что на 43% меньше предварительно заданных финансовых рамок. Благодаря этому поезд Avril может стать предпочтительным вариантом и при дальнейших заказах на поставку.*

540. **Revisionen und Modernisierungen für die italiengängigen Neigezüge der SBB // Eisenbahn Österreich.** - 2015. - № 11. - S. 553-554. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Ревизия и модернизация, эксплуатируемых в Италии поездов с наклоном кузова железных дорог Швейцарии.**

*Даются краткие характеристики поездов ETR 610, RAve 503, ETR 610 Trenitalia, которые в рамках программы SBB подлежат ремонту и модернизации. Всего 19 наименований. Приведены некоторые детали, связанные с финансированием проекта.*

541. Sanders, Mathieu. **La station de maintenance des TGV de Bordeaux / M. Sanders // Revue Générale des Chemins de Fer.** - 2017. - № 270(4). - P. 84-93. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Станция техобслуживания высокоскоростных поездов TGV в Бордо : [Франция].**

*Решая задачу повышения надёжности, комфорта и эксплуатационной готовности всех типов высокоскоростных поездов, и в связи с предстоящим в июле 2017 г. открытием для эксплуатации высокоскоростной линии LGV SEA (Юг Европы - Атлантика), которая свяжет Бордо с Парижем за 2 часа 5 минут, было принято решение о развитии мощностей предприятий по текущему (лёгкому) ремонту (уровня 2) поездов TGV в провинции, чтобы можно было обслуживать их в течение перерывов в движении, а капитальный ремонт (уровня 3) выполнять в имеющихся технических центрах. С учётом географического положения и развития высокоскоростного движения для размещения таких станций были выбраны Туркуэн, Ницца и Бордо. Рассмотрено обустройство станции техобслуживания в Бордо.*

542. Sawilla, A. **Lokomotion-Lokomotiven der Bauereihe 139 mit ETCS / A. Sawilla // Eisenbahn Österreich.** - 2015. - № 9. - S. 464. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Локомотивы серии 139 компании-оператора Lokomotion.**

*Обсуждается вопрос о внедрении системы ETCS на локомотивы серии 139, которые многие годы не могут эксплуатироваться на высокоскоростных международных линиях.*

543. **Schwedischer Hochgeschwindigkeitszug SJ2000 wird durch ABB modernisiert // ZEVrail.** - 2015. - № 3. - S. 108-109. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Модернизация шведских высокоскоростных поездов SJ2000 (бывшей X2000).**

*Кратко рассмотрена программа мероприятий на сумму примерно 510 млн. долларов по модернизации построенных в конце 1980-х годов 36 поездов SJ2000. Отмечены, прежде всего, мероприятия по модернизации устройств силовой электроники и управляющей техники, выполняемых на 2-х предприятиях компании ABB Schweiz в Швейцарии.*

544. **Škoda double-deck train for DB on test // International Railway Journal.** - 2017. - № 3. - P. 10. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Тестирование двухэтажного поезда компании Škoda для**

**Железных дорог Германии (DB).**

*Небольшая информация о начале 21 января 2017 г. тестовых испытаний поезда, предназначенного для эксплуатации в высокоскоростных региональных экспресс сообщениях между Мюнхеном и Нюрнбергом. Испытания проходят в чешском центре VUZ Velim с использованием локомотивов серии 102. Уточнено, что контракт на поставку 6 6-вагонных двухэтажных составов с локомотивами серии 109E3 максимальной скоростью 200 км/ч был заключён между региональным оператором DB Regio и компанией Škoda Transportation в июне 2013 г.*

545. Smith, Kevin. **Developing the new TGV, brick by brick** / K. Smith // International Railway Journal. - 2017. - № 7. - P. 32-35. - На англ. яз.

**Перевод заглавия: Высокоскоростные поезда нового поколения от компании Alstom : [Франция].**

*Рассмотрены особенности поездов семейства Avelia – наиболее современной конфигурации высокоскоростных поездов (TGV) компании Alstom, поставляемых, в частности, для американского пассажирского оператора Amtrak. Представлена программа «Высокоскоростной поезд будущего», реализуемой Alstom совместно с Национальным обществом железных дорог Франции (SNCF) в рамках проекта “TGV2020” и нацеленной на разработку оптимальной версии TGV нового поколения, сокращение эксплуатационных затрат и расходов на текущее содержание, а также расхода энергии. Со сходными целями в партнёрстве с государственным агентством Ademe и рядом государственных структур была также создана организация Speedinнов; выявлены задачи учреждения, направленные, в конечном счете, на привлечение пассажиров на железную дорогу в условиях обострившейся конкуренции с другими видами транспорта и с опорой на технические инновации при производстве подвижного состава. Намечены перспективы развития программы Speedinнов; обсуждены возможные технологические решения, которые могут быть использованы при производстве подвижного состава следующего поколения. Отмечено, что его поставка при этом может быть реализована не только для внутреннего потребителя (SNCF), но и для зарубежных проектов (HS2; линия Куала-Лумпур – Сингапур).*

546. **SNCF confirme la commande de 15 TGV à Alstom** // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2017. - № 272(6). - P. 77. - На фр. яз.

**Перевод заглавия: Национальное общество железных дорог Франции (SNCF) подтвердило заказ 15 высокоскоростных поездов (TGV) у компании Alstom.**

*Заказ 15 поездов TGV Duplex Océane на сумму 470 млн. евро получил одобрение Административного совета SNCF Mobilités 15 февраля 2017 г. Отличительной особенностью поездов является наличие новой системы автоматического контроля скорости, которую в настоящее время дорабатывает компания Ansaldo для Alstom. Заказ получил финансирование, благодаря отказу от проекта по модернизации 24 одноэтажных поездов (150 млн. евро) и сокращению отчислений от эксплуатации поездов TGV для погашения дефицита, возникающего в результате эксплуатации региональных линий TET (для сбалансированного развития регионов). Упразднение ночных поездов и передача регионам некоторых линий TET должны сократить эти отчисления на 350 млн. евро за 5 лет.*

547. Sneider, Julie. **Amtrack's «Liberty» will be the latest of Alstom's high-speed Avelia**

**trains** / J. Sneider // Progressive Railroading. - 2016. - № 12. - P. 19. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Новые высокоскоростные пассажирские поезда Avelia Liberty от Alstom для эксплуатации компанией Amtrak в сообщении Вашингтон - Бостон** : [США].

*Обзорная информация о планируемой с 2021 г. замене существующего парка поездов Acela на новые максимальной скоростью 250-300 км/ч. Дается общее описание поездов Avelia Liberty с наклоном кузова вагонов и другими современными технологиями, повышающими комфорт, энергетическую эффективность и сокращающих эксплуатационные расходы в сравнении с поездами Acela.*

548. **Stadler: Mit Giruno durch den Gottard** // Der Eisenbahningenieur. - 2016. - № 12. - S. 20. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Компания Stadler представила высокоскоростной поезд Giruno на выставке Innotrans 2016.**

*Высокоскоростной пассажирский поезд длиной 202 м имеет 117 мест в первом классе, 286 мест во втором классе, 17 мест в вагоне-ресторане и по 2 места для пассажиров в инвалидных колясках в каждом классе. Тестовые испытания поезда, рассчитанного на 3 системы тока (15 кВ и 25 кВ переменного тока и 3 кВ постоянного тока), планируется начать с мая 2017 г. Эксплуатация будет осуществляться на территории Швейцарии, Италии и Германии, а также в Готтардском базисном тоннеле.*

549. Starlinger, Alois. **Das Zulassungskonzept für den EC250 / Giruno Hochgeschwindigkeitszug** = The Vehicle Authorization Concept for the EC250 / Giruno High Speed Train / A. Starlinger, R. Bohl, Th. Legler // ZEVrail. - 2016. - № S.-H. Tagungsband. - S. 108-114. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Концепция допуска к эксплуатации высокоскоростного пассажирского поезда EC250 / Giruno** : [Швейцария].

*Иллюстрированная статья с общим описанием конструкции и основными техническими характеристиками 3-системного 11-вагонного электропоезда EC250 / Giruno максимальной скоростью 250 км/ч, заказ на который в количестве 29 единиц был оформлен в октябре 2014 г. с компанией Stadler Rail. Эксплуатация поездов планируется в международных сообщениях с Германией, Италией и Австрией. Рассмотрены существующие проблемы с допуском поездов в 4 странах (Швейцария, Германия, Италия и Австрия). Предложена более совершенная стратегия допуска на основе договора о взаимном допуске (Cross-Acceptance), позволяющая запустить поезда в эксплуатацию по плану с 2019 г. Представлена также улучшенная программа испытания поездов в 4-х странах.*

550. Suzuki, Masahiro. **History and efforts for the future regarding inspection and repair based on rolling stock data for Shinkansen** / M. Suzuki, K. Nishimura, A. Utano // Japanese Railway Engineering. - 2016. - Vol. 56, № 1(191). - P. 5-8. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Развитие системы осмотра и ремонта высокоскоростных поездов Синкансен на основе базы данных (о подвижном составе)** : [Япония].

*Кратко рассмотрено развитие системы осмотра и ремонта за время эксплуатации поездов на сети Токайдо Синкансен. Отмечены проблемы и представлены шаги по улучшению системы осмотра и ремонта на основе создания базы данных о подвижном составе, с последующим анализом и оценкой*

состояния по результатам бортовых и путевых детекторов. Приведены примеры практического применения.

551. **Talgo fournira les prochains trains à grande vitesse de la Renfe** // La Vie du Rail. - 2016. - № 3602. - P. 13. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Поставка высокоскоростных поездов для испанского национального оператора Renfe** : [Испания].

*Небольшая информация о победе компании Talgo с поездами Avril над компанией CAF с поездами Oaris в тендере на поставку и текущее содержание 30 высокоскоростных поездов для Renfe. Уточнено, что это – самая крупная сделка испанского оператора; её стоимость – 786 млн. евро (из них 337,1 млн. – стоимость подвижного состава; 448,9 млн. – текущего содержания сроком на 30 лет). Рассмотрена стоимость предложений других участников тендера – CAF, Alstom и Siemens.*

552. **Talgo remporte un marché de 15 rames à grande vitesse** // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2017. - № 268(2). - P. 47. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Новые высокоскоростные поезда от компании Talgo для железных дорог Испании.**

*Информация о контракте исторического испанского железнодорожного оператора Renfe с компанией Talgo на разработку концепции, изготовление и техобслуживание 15 высокоскоростных поездов Avril на сумму 786 млн. евро. Возможна пролонгация контракта дополнительно на 15 поездов, в таком случае сумма сделки увеличится до 1,4 млрд. евро. Отмечено, что в итоге эта сумма на 18% меньше, чем была установлена условиями тендера, и включает фирменное обслуживание сроком на 30 лет с возможностью его продления ещё на 10 лет. Первые поезда будут поставлены в начале 2020 г. Их максимальная скорость составит 330 км/ч, пассажироместимость от 521 до 556 человек в зависимости от опции.*

553. **Technology for Confirmation Test Vehicle of the Shinkansen N700S Series** // Japanese Railway Engineering. - 2016. - Vol. 56, № 4(194). - P. 1, 22. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Подвижной состав серии N700S Shinkansen нового поколения для испытаний и подтверждения технологических новшеств** : [Япония].

*Кратко представлена концепция полномасштабной модели вагона N700S, являющейся переработанной и усовершенствованной версией подвижного состава серии N700. Данная версия предназначена для более надёжной, безопасной и экологичной эксплуатации, снижения общих расходов, а также в качестве стандартной модели подвижного состава как для сети Shinkansen в Японии, так и для зарубежных высокоскоростных железных дорог. Рассмотрены используемые в модели подвижного состава технологические новшества, обеспечивающие, в том числе, сокращение тормозного пути при землетрясении, улучшение мониторинга ходовых качеств тележки, снижение веса и уменьшение габаритов. Опытный образец подвижного состава будет подготовлен к марту 2018 г., а эксплуатация серийного подвижного состава начнётся в 2020 г.*

554. **Test train reaches 310 km/h on Haramain HSL** // International Railway Journal. - 2017. - № 7. - P. 10. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Тестовые испытания поездов на высокоскоростной линии**

**Haramain : [Саудовская Аравия].**

*Сообщено, что поезд Talgo серии 350 в ходе тестовых испытаний на высокоскоростной линии Haramain (Медина – Мекка) 15 июня 2017 г. достиг скорости 310 км/ч, тем самым превысив коммерческую скорость в 300 км/ч. Указано, что в ходе финальной части испытаний поезду предстоит достичь скорости в 330 км/ч. По итогам предварительных испытаний компания-производитель констатировала положительные результаты функционирования систем подвижного состава в экстремальных климатических условиях (температура выше 50°C и песчаные бури).*

555. **TGV der Zukunft und TGV Océane** // Der Eisenbahningenieur. - 2016. - № 11. - S. 64. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Новые высокоскоростные пассажирские поезда для Франции.**

*Сообщается о планируемой Национальным обществом железных дорог Франции (SNCF) совместно с компанией Alstom разработке поезда TGV следующего поколения, со сниженными не менее чем на 20% инвестиционными и эксплуатационными расходами, улучшенной утилизируемостью (более 90%), с пониженным не менее, чем на 25% энергопотреблением, увеличенной на 20% вместимостью, повышенным комфортом. Ожидается, что производство, поставка и начало коммерческой эксплуатации будет происходить с середины 2022 г. Представлена также иллюстрированная информация об эксплуатации с июня 2017 г. в сообщении Тур - Бордо новых поездов TGV Duplex тип «Océane» с двухэтажными вагонами.*

556. **TGV of the future** // Railway Gazette International. - 2016. - № 2. - P. 8. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростной поезд будущего : [Франция].**

*Разработать такой поезд собирается совместное предприятие SpeedInnov, включающее французские министерства транспорта, исследований и промышленности, компанию Alstom и государственное агентство ADEME с финансированием проектов, направленных на снижение экологической нагрузки и энергопотребления. Предусмотрены улучшенные эксплуатационные характеристики нового поезда, в частности, снижение на 35% энергопотребления поезда вместимостью до 750 мест, а также сокращение затрат за весь срок службы и значительное снижение расходов на техобслуживание поезда.*

557. **Traina, A. Il nuovo Frecciarossa 1000** / A. Traina, M. Morra, F. Ruggiero // La Tecnica Professionale. - 2015. - № 5. - P. 8-17. - На итал. яз.

Перевод заглавия: **Новый поезд Frecciarossa 1000 : [Италия].**

*Проиллюстрирована общая концепция поезда в контексте современных тенденций в развитии пассажирского транспорта, с учётом новых требований к качеству услуг, в условиях глобализации и внедрения инновационных технологий, либерализации перевозок. Представлены внешнее оформление и внутренний дизайн поезда, а также планировка салона в вагонах 4-х классов: Executive, Business, Premium и Standard. Большое внимание уделено технологическому комфорту для пассажиров, системе освещения LED, устройствам климат-контроля, эргономике посадочных мест, устройству кабины машиниста, использованию современных материалов в интерьере.*

558. Traina, Antonio. **Il nuovo Freccisrossa 1000** = The new Trenitalia HST Frecciarossa 1000 / A. Traina, M. Morra, F. Ruggiero // La Tecnica Professionale. - 2017. - № 7/8. - P. 66-77. - На итал. и англ. яз.

Перевод заглавия: **Новый высокоскоростной поезд Frecciarossa 1000: стиль и дизайн : [Италия].**

*Охарактеризованы наружное и внутреннее оформление поезда, расположение посадочных мест в салоне вагона. Особое внимание уделено конструкции кресел в бизнес-классе с механизмом поворота и окном панорамного типа; оформлению кабины машиниста и бара; помещению для проведения переговоров, конференций и других заседаний с соответствующим оборудованием.*

559. **Trains à grande vitesse aux normes made in China** // La Vie du Rail. - 2015. - № 3528. - P. 21. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростные поезда серии CRH0503 отечественного производства на железных дорогах Китая.**

*Сообщается о начале испытаний в Пекине с 1 июля 2015 года первого высокоскоростного поезда, построенного в Китае и полностью отвечающего национальным стандартам («China Standard»). Новый подвижной состав должен заменить все зарубежные модели, эксплуатируемые в настоящее время в стране. Менее чем за 10 лет Китай построил высокоскоростную сеть железных дорог протяженностью более 11 тыс. км. (данные МСЖД) и опирался на зарубежные технологии (Alstom, Siemens, Bombardier, Kawasaki). Испытания пройдут со скоростью 350-400 км/ч.*

560. **Traktions-Wirkungsgrad-automatisierte Messung im Prüffeld** / S. Boigk [u.a.] // Elektrische Bahnen. - 2015. - № 8. - S. 384-391. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Эффективность тяговой системы (поездов) - автоматизированное измерение в лабораторных условиях : [Германия].**

*В рамках предпринятого на железных дорогах Германии проекта DB ICx по внедрению новых высокоскоростных поездов ICx, в частности, при определении установленного контрактом энергопотребления, использовали метод матрицы эффективности (коэффициент полезного действия), в соответствии с которым проводили измерение коэффициента полезного действия тяговой установки. Рассмотрена методика выполнения и результаты исследований в лабораторных условиях на испытательном стенде, с моделируемым движением на контрольном участке железнодорожного пути. Представлены основы автоматизированного контроля при измерении и записи данных. Сделаны выводы.*

561. **Trenitalia testing targets 360 km/h** // Railway Gazette International. - 2016. - № 7. - P. 42-43. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Испытания нового высокоскоростного поезда ETR1000 для железных дорог Италии.**

*Иллюстрированная статья об организации и проведении испытаний специально оборудованного поезда ETR1000 с целью допуска новых поездов данного типа к эксплуатации со скоростью 360 км/ч.*

562. **Un chiffre d'affaires en hausse pour Talgo** // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2017. - № 271(5). - P. 37. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Оборот компании Talgo имеет тенденцию к росту :**



[Испания].

*Кратко обобщены итоги деятельности компании-поставщика подвижного состава в 2016 г. Отмечено увеличение оборота на 11,3% к уровню 2015 г., то есть до 580 млн. евро. Чистая прибыль возросла на 3,8% и достигла 62 млн. евро. Анализируются факторы успеха, в частности, указано на выполнение заказа на строительство 35 высокоскоростных поездов для Саудовской Аравии, а также на услуги по техобслуживанию подвижного состава и продаже необходимого для его выполнения оборудования. В ноябре 2016 г. Talgo получила заказ от Renfe на изготовление и техобслуживание 15 новых высокоскоростных поездов.*

563. **Un contrat pour la Chine dans l'Union Européenne** // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2017. - № 269(3). - P. 27. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Контракты Китая в странах Европейского союза (ЕС).**

*Небольшая информация о сделке на сумму 20 млн. евро, заключённой в конце декабря 2016 г. филиалом государственного предприятия CRRC с Чешской республикой на поставку трёх высокоскоростных поездов. Первый из них предназначен для компании Leo Express и ожидается к поставке в середине 2018 г. Подвижной состав рассчитан на скорость движения 160 км/ч и совместим с условиями эксплуатации железных дорог Словакии и Польши. Подчёркнуто, что этот контракт - первый для Китая в ЕС. В ближайшие 3 года планируется поставить в Чехию дополнительно порядка 30 поездов.*

564. **Un gros contrat pour Alstom aux USA** // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2016. - № 265(11). - P. 120. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Поставка высокоскоростных поездов нового поколения компании Alstom в США.**

*В рамках контракта на сумму 2 млрд. долларов компания Alstom поставит пассажирскому оператору Amtrak 28 высокоскоростных поездов нового поколения с наклоняемым кузовом вагонов для эксплуатации на линии Acela (Северо-восточный коридор), соединяющей Бостон с Вашингтоном через Нью-Йорк и Филадельфию. В составе каждого поезда Avelia Liberty 9 вагонов, один из которых ресторан; вагоны оборудованы электрическими розетками и розетками для зарядки мобильных устройств через USB-кабель; также имеется доступ к Интернету через Wi-Fi. Новый подвижной состав ориентирован главным образом на пассажиров-бизнесменов и представителей деловых кругов и политиков, которые чаще всего пользуются этим направлением. В поезде также имеется конференц-зал; а пассажировместимость поезда увеличена на 33%; расход энергии - на 20% ниже.*

565. **Un partenariat pour une nouvelle génération de TGV** // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2016. - № 265(11). - P. 35. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростные поезда TGV нового поколения : [Франция].**

*В мае 2016 г. создана рабочая группа, в которую вошли около 20 экспертов разных специальностей от SNCF и компании Alstom, для совместной разработки концепции нового поезда TGV. Перечислены требования к поезду нового поколения, в том числе сокращение закупочной стоимости на 20% и затрат на эксплуатацию и техобслуживание на 25%; оптимизация влияния на окружающую среду за счёт увеличения уровня циркуляции материалов до 90% и более и снижения расходов энергии на 25%; повышение комфорта для*

*пассажиров в широком смысле. Названы этапы разработки.*

566. Valderas, Daniel. **Studying the compatibility of eddy-current brakes** / D. Valderas, A. Demadonna // Railway Gazette International. - 2015. - № 8. - P. 64. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Вихревой тормоз в европейском исследовательском проекте ECUC (Eddy-Current Brake Compatibility).**

*Кратко рассмотрено применение вихревого тормоза на высокоскоростных поездах. Отмечены проблемы, связанные с электромагнитной совместимостью с путевыми устройствами сигнализации, а также с термическим воздействием в системе «колесо/рельс». Представлены основные результаты выполненного по данным вопросам в течение 3 лет исследовательского проекта ECUC с использованием методов компьютерного моделирования и практических экспериментов. Отмечено значение проекта ECUC, в ходе которого составлены новые инструкции (нормативы) по разработке, техническому исполнению и эксплуатации вихревого тормоза.*

567. Vitale, Italo. **ETR 1000. Le cabine di guida = ETR 1000. Driver's cabs** / I. Vitale, D. Migliozi, D. Fiesoli // La Tecnica Professionale. - 2017. - № 7/8. - P. 50-63. - На итал. и англ. яз.

Перевод заглавия: **Кабина машиниста высокоскоростного поезда ETR 1000 : [Италия].**

*Представлена общая концепция кабины управления и требования, предъявляемые к ней. Перечислены страны, заинтересованные в её проекте, поскольку новые поезда будут эксплуатироваться на их сетях. Детально рассмотрен пульт управления, панели команд, эргономика рабочего места машиниста, освещение, система кондиционирования воздуха, кресло машиниста, размещение бортового электронного оборудования.*

568. Vitale, J. **ETR 1000** / J. Vitale, D. Migliozi, D. Fiesoli // La Tecnica Professionale. - 2015. - № 4. - P. 6-17. - На итал. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростной поезд ETR 1000 : [Италия].**

*Очередная из серии статей, посвящённых самому инновационному поезду в мире. Представлены общая концепция и оснащение кабины машиниста. Подробно рассмотрены пульт управления, эргономика рабочего места машиниста, системы освещения и кондиционирования воздуха, устройство кресла машиниста и места для размещения инструктора (при необходимости), бортовая электроника. Изложено мнение ряда машинистов, имевших возможность участвовать в тестировании нового поезда, относительно кабины управления.*

569. Vogler, Andreas. **Aeroliner3000** / A. Vogler, J. Winter // Modern Railways. - 2017. - № 4(823). - P. 48-51. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Концепция двухэтажного пассажирского поезда Aeroliner3000 для Британских железных дорог.**

*Рассматриваются особенности конструкции поезда, которая оптимизирована с целью уменьшения веса и, следовательно, энергопотребления, и увеличения пассажироместимости; удобства на борту, обеспечивающие улучшение комфорт для пассажиров. Анализируется вес, длина и количество посадочных мест в зависимости от количества вагонов в составе. Обсуждается потенциал Aeroliner3000 в вопросе увеличения пропускной способности пассажирских перевозок на Британских железных дорогах. Перечислены компании,*

*принимавшие участие в разработке и проектировании поезда и компании-производители, продукция которых использована при создании макета в натуральную величину, представленного на международной железнодорожной выставке InnoTrans 2016 в Берлине.*

570. **Weidmüller mit neuen HighPower Verbindern** // Eisenbahntechnische Rundschau. - 2016. - № 9. - S. 54. - На нем. яз.

**Перевод заглавия: Новые соединительные устройства компании Weidmüller для силового кабеля в региональных и высокоскоростных пассажирских поездах.**

*Иллюстрированная информация о представленных на международной железнодорожной выставке InnoTrans 2016 в Берлине (Германия) компактных, модульных системах штепсельных соединений - «RockStar HighPower» на ток до 550 А и напряжение 1500 В и системе на ток до 550 А и напряжение 4000 В. Отмечены некоторые конструктивные особенности данных систем.*

571. **Weidmüller Mit neuen HighPower-Verbindern** = Weidmüller with new HighPower connectors // Signal + Draht. - 2016. - № 9. - S. 94. - На нем. и англ. яз.

**Перевод заглавия: Новые соединительные устройства компании Weidmüller для силового кабеля в региональных и высокоскоростных пассажирских поездах.**

*Иллюстрированная информация о представленных на международной железнодорожной выставке InnoTrans 2016 в Берлине (Германия) компактных, модульных системах штепсельных соединений - «RockStar HighPower» на ток до 550 А и напряжение 1500 В и системе на ток до 550 А и напряжение 4000 В. Отмечены некоторые конструктивные особенности данных систем.*

572. **Weltmarktstudie Hochgeschwindigkeitszüge: Chinas Hersteller dominiert mit großem Abstand den Markt für neue Hochgeschwindigkeitszüge** – Neugeschäft rückläufig // ZEVrail. - 2016. - № 9. - S. 408-409. - На нем. яз.

**Перевод заглавия: Мировой рынок высокоскоростных поездов – исследование аналитической компании SCI Verkehr.**

*Кратко представлено основное содержание и выводы исследования «High-speed and Intercity Transport – Global Market Trends» по оценке текущей ситуации и тенденций развития мирового рынка высокоскоростных поездов. Отмечено, что динамично развивающийся в настоящее время мировой рынок объемом 9,9 млрд. евро за счет снижения поставок новых поездов сократится к 2020 г. на 3,9 %. Более 90% всех высокоскоростных поездов в мире поставляется только тремя производителями – бесспорным лидером рынка с 2/3 всех поездов является китайский консорциум CRRC, за которым с большим отрывом следуют японские Kawasaki и Hitachi, а также французский концерн Alstom. Положение остальных компаний-производителей на рынке недостаточно стабильное.*

573. **Weltweite Betriebserfahrung im Hochgeschwindigkeitsverkehr als Basis und Schlüssel für Innovationen** = Global Highspeed Operations Experience – The Key to Innovations in Rolling Stock / S. Soussan [u. a.] // ZEVrail. - 2016. - № S.-H. Tagungsband. - S. 240-249. - На нем. яз.

**Перевод заглавия: Мировой опыт по высокоскоростным железнодорожным перевозкам как основа и ключ к инновациям на железнодорожном подвижном составе : [Германия].**

*Представлен опыт, накопленный компанией Siemens за время эксплуатации в*

Германии и других странах более 800 высокоскоростных поездов ICE1, ICE2 и ICE3 (в дальнейшем различные поезда под брендом «Velaro»). Рассмотрено использование полученного опыта при дальнейшей оптимизации и инновации высокоскоростных поездов и их компонентов с целью повышения привлекательности и снижения затрат за срок службы.

574. Wendenburg, Michael. **Deutsche Bahn steuert ICE3 – Redesign mit Project Office** / M. Wendenburg // Der Eisenbahningenieur. - 2016. - № 9. - S. 67-69. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Модернизация высокоскоростных пассажирских поездов ICE 3 (3-го поколения) в рамках проекта с программным инструментом Project Office по проектному менеджменту** : [Германия].

*Представлено содержание и планы реализации рассчитанного на 10 лет проекта модернизации 66 8-вагонных поездов ICE 3 с унификацией отдельных серий. Приведена блок-схема поэтапного выполнения проекта на основе проектного менеджмента с помощью программного решения Project Office от компании Contact Software. Отмечено, что проект стоимостью более 200 млн. евро позволит увеличить срок службы поездов ICE еще на 15 лет.*

575. Winter, Joachim. Ein Doppeldecker geht durch das britische Nadelöhr / J. Winter, T. Von Olnhausen // Deine Bahn. - 2016. - № 6. - S. 20-24. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **AeroLiner3000 - концепция пассажирского поезда нового поколения с 2-этажными вагонами для сети Британских железных дорог.**

*Обзорная иллюстрированная статья о совместном изучении Германским аэрокосмическим центром (DLR) и дизайнерской студией Andreas Volger Studio возможности создания высокоскоростного поезда с 2-этажными вагонами, что позволит повысить пропускную способность сети Британских железных дорог с ограниченным габаритом приближения строений, снизить выбросы CO<sub>2</sub>, улучшить комфорт пассажиров. Рассмотрен новый подход к разработке поезда с 2-этажными вагонами AeroLiner3000; представлена концепция моторвагонного электропоезда с инновационными тележками Jacobs с индивидуальным приводом колес, максимальной скоростью 400 км/ч для новых и существующих железнодорожных линий. Для практической реализации данной концепции может потребоваться от 7 до 10 лет.*

576. Winter, Joachim. **Wir müssen auch die Infrastruktur neu denken** / J. Winter // Eisenbahntechnische Rundschau. - 2016. - № 4. - S. 62. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **К вопросу о проекте Next Generation Train (NGT) (поезд следующего поколения)** : [Германия].

*Публикуется интервью с господином Йоахимом Винтером, руководителем проекта NGT в Германском центре авиации и космонавтики (DLR). Кратко характеризуется содержание проекта NGT, предусматривающего эксплуатацию новых 2-этажных пассажирских поездов с 2050 г. на высокоскоростных железнодорожных линиях Германии. Оцениваются также перспективы реализации грузовых поездов следующего поколения NGT Cargo для высокоскоростных перевозок пакетированных грузов. В связи с разработкой данных проектов отмечены необходимые мероприятия по модернизации инфраструктуры, в частности, железнодорожных станций (например, удлинение платформ).*

577. Арпуль, С. В. **Високошвидкісні електропоїзди сімейства TGV** / С. В. Арпуль, С. В. Пушкар // Локомотив-інформ. - 2016. - № 5/6. - С. 45-52. - На укр. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростные электропоезда семейства TGV : [Франция].**

*В статье рассмотрена история создания поездов TGV во Франции начиная с возникновения их идеи в 60-х гг. прошлого века. Приводится описание разных серий высокоскоростных поездов, их технические характеристики, в т.ч. в табличном виде.*

578. Бобир, Д. В. **Перспективы розвитку високошвидкісного руху на залізницях України** / Д. В. Бобир, Д. Є. Десяк, Ю. Г. Козік // Локомотив-інформ. - 2017. - № 3/4. - С. 50-53. - На укр. яз.

Перевод заглавия: **Перспективы развития высокоскоростного движения на железных дорогах Украины.**

*В публикации рассмотрены пути повышения скоростей движения на железных дорогах Украины, в частности, использование поездов с принудительным наклоном кузова в кривых. Рассмотрены основные системы наклона кузова в кривых, применяемых на современных поездах: пассивная, активная и активно-пассивная, а также критерии, влияющие на безопасность движения и комфорт пассажиров в поездах с наклоном кузова в кривых. Определяются основные факторы для Украины, влияющие на скорость движения поездов: слишком маленькие радиусы кривых (250-300 м при минимальных необходимых для высокоскоростного движения 4000-5000 м) и повышение внешнего рельса, рассчитанное для движения грузовых поездов. Приводятся расчеты, показывающие целесообразность использования поездов с принудительным наклоном кузова в кривых для целей увеличения скоростей движения на железных дорогах Украины.*

579. **Мировой рейтинг высокоскоростных поездов** // Железные дороги мира = Rail International. - 2017. - № 10. - С. 57-63. - Материалы портала Railway Performance Society ([www.railperf.org.uk](http://www.railperf.org.uk)). - Пер.ст. из журн.: // Railway Gazette International. - 2017. - № 7. - Р. 28-31. - Англ.

*В последние годы активно укрепляется тенденция развития высокоскоростных пассажирских сообщений в разных странах мира. Некоторые из них придают увеличению протяженности сети высокоскоростных железных дорог более высокий приоритет, чем повышению скорости поездов. Мировым лидером по протяженности высокоскоростных железных дорог остается Китай — более 22 тыс. км.*

580. **Нове покоління поїздів TGV створять до 2022 року** : За матеріалами <http://cfts.org.ua/> // Локомотив-інформ. - 2016. - № 9/10. - С. 25. - На укр. яз.

Перевод заглавия: **Новое поколение поездов TGV создадут к 2022 г. : [Франция].**

*Национальное общество железных дорог Франции (SNCF) и концерн Alstom начали работу над разработкой нового поколения высокоскоростных поездов TGV. Планируется, что новые поезда будут на 20% дешевле в производстве и эксплуатации, будут потреблять на 25% меньше электроэнергии, и 90% материалов, используемых при производстве, будут составлять вторсырье. Вагоны будут модернизированы для большего комфорта и увеличенной вместимости пассажиров. Характеристики подвижного состава планируется разработать в 2017 г., с тем, чтобы в середине 2022 г. новое поколение поездов были введены в эксплуатацию.*

581. **Поїзд ICE 4 продемонстрували публіці** : За матеріалами <http://www.zdmira.com/> // Локомотив-інформ. - 2016. - № 11/12. - С. 42. - На укр. яз.

Перевод заглавия: **Новый высокоскоростной поезд ICE 4 в Германии.**

*Осенью 2016 г. в Берлине широкой общественности был представлен новый высокоскоростной поезд ICE 4, который будет введён в коммерческую эксплуатацию в конце 2017 г. Предполагается, что к 2030 г. будет пущено 150 дополнительных рейсов поездов ICE в сутки, что позволит железным дорогам Германии увеличить предложение в сфере дальнего сообщения на 25%. Отмечены конструктивные особенности поездов ICE нового поколения, в частности, инновационная концепция освещения с использованием светодиодных светильников, управления которыми осуществляется с учётом естественного освещения; новые эргономичные кресла для пассажиров; панорамные окна, дисплеи с информацией о резервировании мест, вмонтированные в подголовники кресел. Отмечено наличие семейных зон и зон для детей, мест для велосипедов и детских колясок. Приведены некоторые технические характеристики поездов.*

582. **Потяги TGV нового покоління надійдуть в експлуатацію у 2022 році** : За матеріалами <http://www.zdmira.com/> // Локомотив-інформ. - 2016. - № 11/12. - С. 32. - На укр. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростные поезда TGV нового поколения будут введены в эксплуатацию в 2022 году** : [Франция].

*Сообщается о старте в сентябре 2016 г. совместного проекта Национального общества железных дорог Франции (SNCF) и компании Alstom с целью создания поезда, отвечающего современным техническим, экономическим и экологическим требованиям и обеспечивающего высокий уровень комфорта пассажиров. Планируется снизить на 20% по сравнению с эксплуатируемыми сегодня высокоскоростными поездами закупочную стоимость, и не менее чем на 25% уровень потребления энергии. Более 90% использованных в производстве подвижного состава материалов можно будет переработать и использовать повторно. Требования к поезду будут окончательно сформулированы до конца 2017 г., в течение последующих 4-х лет будет детально разработана конструкция, а к середине 2022 г. поезда планируется ввести в регулярную эксплуатацию.*

583. **Представлений поїзд TGV Océane** : за матеріалами <http://www.zdmira.com/> // Локомотив-інформ. - 2016. - № 11/12. - С. 50. - На укр. яз.

Перевод заглавия: **Презентация поезда TGV Océane** : [Франция].

*Национальное общество железных дорог Франции (SNCF) провело презентацию интерьеров двухэтажного поезда TGV Océane компании Alstom. Будет построено 40 таких поездов для SNCF, которые будут курсировать на маршруте между Парижем и Юго-западными регионами Франции. Стоимость заказа – 1,2 млрд. евро. Предполагается, что до начала июля 2017 г. (к моменту ввода в эксплуатацию высокоскоростной линии Тур – Бордо) Alstom поставит 17 таких поездов. Максимальная скорость поезда 320 км/ч. В каждом поезде 556 мест для сидения, что на 22% больше, чем в поезде TGV Atlantique. Предусмотрены места для инвалидов кресел, каждое из которых оборудовано кнопкой вызова персонала. Приведены некоторые особенности конструкции и интерьеров пассажирских вагонов первого и второго классов.*

584. **У Франції презентували поїзд для нової швидкісної залізниці** : За матеріалами

<http://cfts.org.ua/> // Локомотив-информ. - 2016. - № 9/10. - С. 43. - На укр. яз.

Перевод заглавия: **Во Франции презентовали поезд для новой скоростной железной дороги.**

*Во Франции прошла презентация первого поезда Alstom TGV 2N2 Euroduplex Atlantique, который будет эксплуатироваться на новой скоростной железной дороге между севером и югом страны. Всего будет поставлено 40 двухэтажных поездов, которые получат название TGV Oséane. Каждый поезд, в составе которого находится два моторных вагона, пять вагонов второго класса, два вагона первого класса и вагон-кафе, вмещает 556 мест для сидения, что на 22% больше, чем TGV Atlantique текущей серии. Поезда будут эксплуатироваться наряду с составами Duplex и заменят одноэтажные составы TGV Atlantique, курсирующие из Парижа в западном и юго-западном направлениях. Сообщается, что первые 4 электропоезда будут введены в эксплуатацию уже в конце декабря текущего года, еще 17 – в июле 2017 г., остальные будут поставлены до конца 2019 г.*

### Инфраструктура

585. Абдурашитов, А. Ю. **Современные тенденции содержания путевой инфраструктуры** / А. Ю. Абдурашитов // Железнодорожный транспорт. - 2017. - № 2. - С. 65-69.

*Стратегия развития железнодорожного транспорта в мире предполагает повышение скоростей движения пассажирских и грузовых поездов, увеличение осевых нагрузок, организацию скоростного и высокоскоростного движения. Для решения этих задач требуется соответствующее состояние инфраструктуры и путевого комплекса, особенно в условиях снижения затрат и увеличения продолжительности жизненного цикла верхнего строения. В статье рассмотрены подходы к содержанию путевой инфраструктуры на некоторых европейских железных дорогах и в Японии.*

586. Боде, Торстен. **Прочная основа для высоких скоростей** / Т. Боде, В. Наврат // РЖД-Партнер. - 2016. - № 24. - С. 30-31.

*С начала 1990-х гг. только в Германии было проложено свыше тысячи километров безбалластного пути. За это время из сугубо специфического решения он превратился в признанную эффективную технологию, широко применяемую на мировых ВСМ. Об актуальных задачах, стоящих перед производителями безбалластных конструкций, проектировщиками и строителями железных дорог, а также о возможностях их решения рассказывают эксперты компании PCM RAIL.ONE AG.*

587. **Инфраструктурные проекты в Италии** // Железные дороги мира. - 2016. - № 7. - С. 34-38. - Пер.ст. из журн.: International Railway Journal. - 2016. - № 4. - P. 38-41. - Англ.

*Инфраструктурная компания железных дорог Италии Rete Ferroviaria Italiana (RFI) направит дополнительно выделенные государством 17 млрд евро на модернизацию железнодорожной инфраструктуры. Это позволит путем существенного обновления привести инфраструктуру в соответствие с растущим перевозочным спросом в крупных городах и городских агломерациях. Выходы итальянской железнодорожной сети на сети сопредельных стран Европы имеют основополагающее значение для развития экономики в масштабах как отдельных государств, так и единого европейского*

экономического пространства в целом. Усиление инфраструктуры трансграничных линий на базе современных достижений в области техники и технологий должно способствовать развитию грузовых перевозок благодаря увеличению допустимой осевой нагрузки, габарита погрузки и длины поездов, а также строительству и усилению железнодорожных подходов к крупнейшим итальянским портам и логистическим терминалам. Открытие для движения поездов базисного тоннеля Бреннер длиной 64 км намечено на 2026 г. Стоимость его строительства оценивается в 8,8 млрд евро. Наличие такого тоннеля позволит существенно ускорить грузовые и пассажирские перевозки между Италией, Австрией и странами Центральной и Северной Европы. Система ETCS для интенсивно используемых линий несколько отличается от системы ETCS уровня 3 с подвижными блок-участками. Конкретно она представляет собой систему ETCS уровня 2 в базовой версии 3 с виртуальными блок-участками и бортовой функцией определения целостности поезда, наложенными на национальную систему управления движением поездов SCMT.

588. **Италия: новые станции высокоскоростной сети** // Железные дороги мира. - 2016. - № 12. - С. 25-28. - Пер.ст. из журн.: // Railway Gazette International. - 2016. - № 7. - P. 57-58. - Англ.

Для эффективной эксплуатации сети высокоскоростных железных дорог в Италии построено несколько новых станций специального назначения, что потребовало отказа от сложившихся принципов организации городских пространств и формирования новых подходов к транспортному обслуживанию горожан. В последнее десятилетие в Италии сформирована общенациональная сеть высокоскоростных железнодорожных сообщений, которая получила народное признание под брендом «итальянское метро». Соединяя практически все крупные города страны, эта сеть принципиально изменила модель междугородных поездок и практику планирования городского развития. Одной из причин для подобных изменений стало строительство новых сквозных станций, которые исключают отнимающее много времени реверсивное движение поездов, неизбежное на старых тупиковых станциях. Такой подход имел положительное влияние на развитие обычных транспортно-пересадочных узлов и повышение уровня обслуживания в региональных железнодорожных сообщениях. Более того, он существенно повлиял на популярность внутренних перелетов, развитие рынка недвижимости и местной транспортной инфраструктуры. Государственные железные дороги Италии (FS Group) полномочия решения подобных задач делегировали дочерним структурам - инфраструктурной компании RFI, инжиниринговой и проектно-консалтинговой компании Italferr, пакеты акций которых в полном объеме принадлежат FS Group. Кроме того, FS Group владеет 60 %-ным пакетом компании Grandi Stazioni, которая управляет станционной инфраструктурой и контролирует коммерческую деятельность на станциях.

589. **Компенсация сварочных напряжений в рельсах** // Железные дороги мира. - 2016. - № 11. - С. 74-76. - Пер.ст. из журн.: // Der Eisenbahningenieur. - 2016. - № 3. - S. 16-19. - Нем.

При укладке бесстыкового пути компания Vossloh использует наиболее современные технологии. Процесс выравнивания напряжений в рельсах реализован в ходе ремонта пути на высокоскоростной линии Кёльн — Франкфурт-на-Майне.

590. **Контактная сеть для высокоскоростных линий Республики Корея** // Железные дороги мира. - 2016. - № 4. - С. 73-76 : рис. - Материалы KRRRI



(www.krri.re.kr). - Пер.ст. / Y. H. Cho из журн.: // Railway Gazette International. - 2015. - № 12. - P. 36-37. - Англ.

*Корейский научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта (KRRI) совместно с оператором инфраструктуры железных дорог Республики Корея KRNA разработал новую конструкцию контактной подвески, предназначенную для использования на линиях, где поезда развивают скорость до 400 км/ч. Испытания новой контактной подвески проведены на участке высокоскоростной магистрали Нопат. Сегодня железнодорожный путь повсеместно выполняется со сваркой рельсов. Как на главных, так и на вспомогательных путях отсутствуют стыки и стыковые накладки. Для линий высокоскоростного сообщения бесстыковой путь является обязательным условием. Возможность движения со скоростью 300 км/ч на пути со стыками вообще исключена. Для устройства бесстыкового пути обязательным является выравнивание напряжений в рельсах. Перед сваркой стыков необходима так называемая температурная нейтрализация рельсов, так как сварка должна производиться при нормированной температуре. Наглядным примером выполнения интегрированного проекта может служить ремонт пути на высокоскоростной линии Кёльн — Франкфурт-на-Майне. В соответствии с планом проведения работ, составленным инфраструктурной компанией DB Netz, входящей в холдинг железных дорог Германии (DB), линия между Кёльном и Франкфуртом-на-Майне была закрыта для движения поездов на выходные дни в конце каждой недели в апреле и мае 2015 г. с 22.45 пятницы до 4.45 понедельника для проведения работ по замене рельсов (таблица). Две бригады численностью по 30 чел., работавшие в две смены, заменили рельсы на участке длиной 100 км на обоих путях за 8 сут (субботы и воскресенья четырех недель). Активная подготовка строительной площадки к реализации этого крупного проекта была начата за 6 мес. до начала проведения работ.*

591. **Ледяев, А.П. Особенности проектирования тоннелей на высокоскоростных магистралях** / А. П. Ледяев, В. Н. Кавказский, Р. О. Креер // Транспорт Урала. - 2015. - № 4. - С. 3-9.

*Строительство железнодорожных тоннелей на высокоскоростных магистралях до сих пор остается малоизученной областью в России. Разработка оптимальных вариантов конструктивно-технологических и объемно-планировочных решений потребует от проектировщиков учитывать множество сложных явлений, которые возникают в сооружениях тоннельного типа при прохождении поезда на высокой скорости. В данной статье освещены наиболее важные из них.*

592. **Новые инфраструктурные проекты железных дорог Швеции** // Железные дороги мира. - 2017. - № 5. - С. 51-54. - Материалы транспортной администрации Trafikverket (www.trafikverket.se). - Пер.ст. из журн.: Mafex. - 2016. - № 8. - P. 53-56. - Англ.

*Швеция занимает третье место по площади среди стран Европейского союза, при этом по плотности населения она отстает от многих стран Европы. Этот фактор обуславливает масштаб задач, которые необходимо решать при организации транспортного обслуживания населенных пунктов, разбросанных по обширной территории страны.*

*Несомненно, самым ярким, вызвавшим большой интерес в стране, является проект первой высокоскоростной линии, которая свяжет два крупнейших города - Стокгольм и Гётеборг и рассчитана на движение с максимальной*

скоростью 320 км/ч. После нескольких лет обсуждения различных предложений проект начал обретать форму. Определены первые два участка: Стокгольм — Линчёпинг (восточный) и Гётеборг - Бурос (западный) (рис. 1). Однако по бюджетным соображениям остаются неопределёнными сроки строительства участка Линчёпинг - Йёнчёпинг - Бурос. Несмотря на общее увеличение инвестиций в железнодорожный сектор, усиление внимания к текущему содержанию инфраструктуры подчас оставляет другие проекты без финансирования. Благодаря значительной политической и социальной поддержке проекта новой железной дороги она может быть продлена до третьего крупного города - Мальмё, формируя таким образом Y-образную линию. Реализация проекта в полном объеме обеспечит сокращение времени в пути, уменьшит число поездок автомобильным и воздушным транспортом. Усовершенствованию транспортной сети крупных регионов способствуют и соглашения с местными властями; значительные средства выделены на модернизацию транспортной инфраструктуры, что благоприятно скажется на развитии местной промышленности и поддержании стабильной ситуации на рынке труда, особенно в центральных регионах и на севере страны. Государственные инвестиции являются большим стимулом для проведения работ по обслуживанию инфраструктуры с целью повышения надежности системы железнодорожного транспорта. Инвестиции в этот сектор возросли более чем на 20 млрд швед. крон по сравнению с предыдущим планом.

593. **Рост масштабов внедрения ETCS на железных дорогах Италии** // Железные дороги мира. - 2016. - № 8. - С. 56-60. - Пер.ст. из журн.: // Railway Gazette International. - 2016. - № 4. - Р. 41-43. - Англ. - Пер.ст. из журн.: // International Railway Journal. - 2015. - № 11. - Р. 42-44. - Англ. - (Журн. отсутствует в фонде).

*Железные дороги Италии (FS) расширяют масштабы внедрения системы европейской системы управления движением поездов ETCS. При этом ставятся разнообразные цели — повышение скорости движения на сети высокоскоростных линий, увеличение пропускной способности транспортных узлов в крупных городах, обеспечение эксплуатационной совместимости в грузовом сообщении, сокращение эксплуатационных расходов на малодейственных линиях и более полное использование данных, генерируемых системой ETCS. Для достижения перечисленных целей FS совместно с промышленностью разрабатывают и тестируют технические решения, направленные на расширение возможностей системы ETCS. Для повышения допустимой скорости на сети FS обязаны провести испытания и продемонстрировать безопасное движение поездов на скорости 360 км/ч. В соответствии с нормативной документацией должен быть обеспечен 10 %-ный запас надежности, т. е. испытания поезда должны быть проведены на скорости примерно 396 км/ч. FS активно развивают систему ETCS, раздвигая границы ее возможностей в разных направлениях, и готовы делиться накопленным опытом с другими железными дорогами. Планы перехода к этой системе на железных дорогах Италии предусматривают оборудование ETCS большей части сети к 2030 г.*

594. **Чижев, С. В. Разработка расчётных моделей к определению динамических характеристик железобетонных пролётных строений для высокоскоростных железных дорог Узбекистана** / С. В. Чижев, Э. Т. Яхшиев // Известия Петербургского университета путей сообщения. - 2016. - Вып. 4. - С. 561-569.

*В связи с развитием сети высокоскоростных железнодорожных магистралей в различных геологических, климатических условиях требуются объективная*

*оценка и обоснование технических характеристик конструктивных элементов мостов с учетом значимых факторов надежности. Для мостов на высокоскоростных железнодорожных магистралях таким фактором также является динамический фактор надежности, обусловленный нагрузками от подвижного состава, сейсмическими воздействиями, ветровыми нагрузками. Работа выполнена для решения прикладной задачи, применительно к возведению мостового сооружения на высокоскоростной железнодорожной магистрали с использованием дисперсно-армированного пролетного строения  $L = 66$  м в условиях Узбекистана.*

\*\*\*

595. **535 km de voies à renouveler en 2016** // La Vie du Rail. - 2016. - № 3553. - P. 4-7. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Модернизация железнодорожной инфраструктуры во Франции.**

*Опубликована программа работ на 2016 г., которой предусмотрено обновить 535 км линий с бюджетом 1485 млн. евро. В ходе модернизации будут задействованы специализированные ремонтные поезда «suites rapides». Помещена карта-схема размещения ремонтных площадок, а также таблица распределения инвестиций на ремонт линий по категориям, в т.ч. LGV, и на стрелочные переводы. Затронуты вопросы охраны труда. Отмечено, что на ремонт линий LGV в 2016 г. будет ассигновано 135 млн. евро.*

596. Barberon, Michel. **Le compte à rebours a commencé** / M. Barberon // La Vie du Rail. - 2016. - № 3585. - P. 8-9. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Инфраструктура новой линии Ним - Монпелье: обратный отсчёт начался** : [Франция].

*Рассмотрены организация работ, связанных с установкой устройств сигнализации, контактной сети, системы энергоснабжения, верхнего строения пути. Уделено внимание вопросам доставки материалов и их складирования, а также найму персонала. Охарактеризованы особенности укладки пути.*

597. Barberon, Michel. **Les exigences d'une ligne mixte** / M. Barberon // La Vie du Rail. - 2016. - № 3585. - P. 4-7., т. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Требования к высокоскоростной линии смешанного типа** : [Франция].

*Статья о проекте обьездной линии Ним - Монпелье, по которой с октября 2017 г. поезда TGV будут эксплуатироваться со скоростью 220 км/ч и грузовые со скоростью 100 км/ч. Общие затраты по проекту составили 2,28 млрд. евро. Особое внимание уделено инфраструктуре. Оценены объёмы выполненных работ, а именно, было уложено 240 тыс. бетонных шпал, 300 км сварных 432-метровых рельсов, 52 стрелочных перевода, 600 км кабеля, 144 км оптоволоконного кабеля системы сигнализации ERTMS 1. Перспектива использования новой линии одновременно высокоскоростных и грузовых поездов потребовала увеличения на 30 см расстояния между путями, то есть до 4,80 м. Линия характеризуется высокой плотностью размещения искусственных сооружений, которые тщательно рассчитаны на то, чтобы выдерживать тяжелые грузовые поезда.*

598. Barberon, Michel. **Sept kilomètres de plus chaque semaine** / M. Barberon // La Vie du Rail. - 2015. - № 3521. - P. 24-25. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Укладка пути на новой высокоскоростной линии LGV SEA Тур-Бордо** : [Франция].

*Оценивается объем выполненных работ; указано, что производительность укладки верхнего строения пути 650 м/день, что эквивалентно 7 км/неделю. Даны сведения об используемой путевой технике, количестве занятого персонала. Сообщена информация об установке систем сигнализации, прокладке оптоволоконного кабеля, о сооружении подстанций.*

599. Barberon, Michel. **Un central ultramodern pour contrôler le Grand Ouest** / М. Barberon // La Vie du Rail. - 2015. - № 3536. - Р. 10-11. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Новый ультрасовременный центр управления движением в западном регионе Франции.**

*Приведено описание центра, который объединит в себе функции центральной подстанции и поста дистанционного управления движением. Ввод его в действие приурочен к завершению строительства высокоскоростных линий LGV BPL (Бретань - Пэн-де-ла-Луар) и SEA (Юг Европы - Атлантическое побережье). Услугами центра воспользуются около 40 операторских компаний.*

600. Barberon, Michel. **Un rythme de 1,5 km par jour** / М. Barberon // La Vie du Rail. - 2015. - № 3550. - Р. 14-19. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростная линия Бретань-Пен-де-ла-Луар** : [Франция].

*Рассмотрен ход работ по возведению инфраструктуры. Охарактеризован рабочий поезд SMD 80, принадлежащий компании Eiffage Rail, который обеспечит укладку порядка 400 км пути на высокоскоростной линии. Поезд эксплуатируется с 1993 г. и построен компанией Plasser&Theurer; для целей укладки пути его техническое оснащение было несколько упрощено, исключены некоторые функции. Приведены цифры по объему работ.*

601. Bent, Mike. **Saudi Arabian rail network developments** / М. Bent // Railvolution. - 2016. - Vol. 16, № 5. - Р. 13. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Развитие железнодорожной сети Саудовской Аравии.**

*Сообщено, что в конце сентября 2016 г. железнодорожная компания Саудовской Аравии заключила контракт с компанией Thales на профилактическое и восстановительное обслуживание путевых и бортовых компонентов системы сигнализации ETCS уровня 2 на 2400-км железнодорожной линии, связывающей север и юг страны. Приведена информация об открытии новых грузовых и пассажирских линий в Саудовской Аравии, а также о поставке дизель-электрических поездов от компании CAF. Данные 9-вагонные поезда предназначены для пассажирских перевозок в дневное и ночное время, их пассажироместимость составляет 444 и 377 пассажиров соответственно. Тестовые испытания начнутся в марте 2017 г., в настоящее время поставлено 2 поезда из 6. Рассмотрен также ход инфраструктурных работ на высокоскоростной линии между Мединой и Меккой.*

602. Bertholet, Alexandre. **IRIS by TGV: un dispositif original et innovant** / А. Bertholet, Е. Meheust, W. Eustacchio, О. Marty // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2016. - № 261(6). - Р. 30-40. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Контроль состояния высокоскоростных линий: проект IRIS by TGV** : [Франция].

*Приведены общее описание и особенности функционирования бортового оборудования, позволяющего замерять геометрические характеристики, ускорение подвижного состава, некоторые электрические параметры, относящиеся к устройствам сигнализации и рельсовым цепям. Сбор данных и их обработка выполняются на борту поезда, находящегося в движении. Помещена подробная информация об измерительном поезде IRIS 320, который в настоящее время задействован для текущего содержания инфраструктуры и контроля показателей безопасности на линиях LGV и временно заменен бортовой системой IRIS by TGV.*

603. **Big Data Application and Development for Railway Infrastructure** / W. Weidong, X. Guihong, L. Jinchao, Zh. Wenxuan, X. Xiaoqin // Chinese Railways. - 2015. - № 2. - P. 39-47. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Разработка и использование системы Big Data с большим массивом данных для железнодорожной инфраструктуры** : [Китай].

*В связи с быстрым ростом и интенсивной эксплуатацией в Китае высокоскоростной железнодорожной сети, повышаются требования к текущему содержанию железнодорожной инфраструктуры с точки зрения обеспечения безопасности, улучшения эффективности и снижения затрат. Рассмотрены особенности получения и использования для текущего содержания железнодорожной инфраструктуры большого массива данных с различных систем диагностики и мониторинга. В статье рассмотрены вопросы создание системы Big Data для обработки и менеджмента большого массива данных с обеспечением их безопасности. Представлены пояснительные блок-схемы.*

604. Blandin, Chantal. **Au cœur de la nouvelle région** / Ch. Blandin // La Vie du Rail. - 2017. - № 3626. - P. 12. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Значение высокоскоростной линии LGV SEA для Ангулема** : [Франция]

*Дана краткая характеристика нового региона "Большой Ангулем", объединившего 38 коммун и 141 тыс. жителей. Указано, что со 2 июля 2017 г. затраты времени на поездку по новой высокоскоростной линии до Бордо составят всего 35 минут; до Парижа - 1 час 50 минут, что открывает дополнительные возможности для работающей части населения, для студентов (в регионе находятся 4 университета), для производственных предприятий. Приведены сведения по организации движения, по благоустройству городских объектов, в том числе сооружению нового эко-квартала на площади 33 га вокруг вокзала площадью 25 тыс. м<sup>2</sup>.*

605. Blandin, Chantal. **La Fnaut réclame un vote du conseil régional** / Ch. Blandin // La Vie du Rail. - 2015. - № 3514. - P. 6. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Станция в Вандьере для приёма высокоскоростных поездов TGV** : [Франция].

*Рассмотрены вопросы строительства станции, которая позволит обеспечить сопряжение между региональной сетью TER и высокоскоростной линией LGV Est. Обсуждены общественная полезность проекта, его рентабельность; также прокомментированы критические замечания.*

606. Blandin, Chantal. **Un enthousiasme prudent** / Ch. Blandin // La Vie du Rail. - 2017. - № 3627. - P. 12-15. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Преобразования в Лорьяне, обусловленные вводом в**

**эксплуатацию новой высокоскоростной линии Бретань - Земли Луары (LGV BPL) : [Франция].**

*Статья посвящена проектам строительства нового вокзала и создания вокруг него так называемого экоквартала. Прогнозируется рост объемов перевозок в связи с началом эксплуатации новой линии LGV BPL (2,5 млн. пассажиров к 2020 г. и 3 млн. пассажиров - к 2030 г.). Затронуты вопросы взаимодействия разных видов транспорта, организации движения всех видов городского транспорта по жесткому графику. Отмечено, что туризм составляет 7% от ВВП города; ожидается увеличение этой доли, благодаря вводу в эксплуатацию линии LGV BPL. Также указано на экономические преимущества для города в этой связи.*

607. Blažek, Antonín. **Recent developments at VUZ's Velim test centre** / A. Blažek ; expl. to J. Pernička // Railvolution. - 2016. - Vol. 16, № 4. - P. 102-103. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Испытательный центр Velim железнодорожного исследовательского института VUZ** : [Чехия].

*Представлено интервью с директором института на тему инноваций, применяемых в работе испытательного центра. В частности, обсуждаются вопросы применения в Velim европейской системы сигнализации ETCS, адаптации центра к движению высокоскоростных и длиннооставных поездов, а также дальнейшие планы по развитию инфраструктуры.*

608. Boqing, Feng. **Spatio-temporal Big Data Analysis of Bird Pests on Overhead Contact Lines of High-speed Railways** / F. Boqing, L. Ping, Ya. Lianbao // Chinese Railways. - 2017. - № 1. - P. 46-52., graph. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Анализ повреждений воздушной контактной сети птицами на высокоскоростных железнодорожных линиях с использованием больших объемов данных (Big Data), связанных со временем и пространством** : [Китай].

*Рассмотрена проблема эксплуатации воздушной контактной сети в определенные периоды времени, когда возможны частые повреждения данного объекта, оккупируемого птицами для устройства гнезд. Это часто приводит к короткому замыканию и нарушению энергообеспечения, что имеет особенно негативные последствия в условиях высокоскоростных железнодорожных перевозок. Показаны возможности технологии Big Data с большими объемами полученной при мониторинге железнодорожной инфраструктуры пространственно-временной информации для анализа повреждений и определения мероприятий по текущему содержанию воздушной контактной сети. Представлена методика выполнения и результаты анализа с помощью пространственно-временной модели, на примере высокоскоростной железнодорожной линии Пекин - Шанхай. Публикуются пояснительные схемы. Отмечено значение данного анализа для современного и эффективного (в том числе с точки зрения снижения затрат) устранения и предотвращения повреждений.*

609. Bösterling, Winfried. **Innovative Systemkomponenten für Schienenbefestigungen** / W. Bösterling // Der Eisenbahningenieur. - 2016. - № 8. - S. 32-34. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Инновационные системы компонент рельсовых скреплений.**

*В статье рассмотрены рельсовые скрепления нового поколения компании-производителя Vosslohs, использование которых помогает продлить срок*

службы компонент верхнего строения пути и уменьшить эксплуатационные расходы. Система рельсовых креплений 300 NG предназначена для высокоскоростных и загруженных железнодорожных линий. Представлена информация по конструктивным и функциональным особенностям системы креплений и по первому использованию при реализации проекта строительства железнодорожного тоннеля *Catalca Gökseali* в Турции. Кроме этого, дан небольшой обзор по системе рельсовых креплений DFF 336 NG, которую компания *Vossloh* представит на международной железнодорожной выставке *InnoTrans 2016*.

610. Boulangeot, Dominique. **La Grave-bitume ferroviaire de la LGV Est européenne** / D. Boulangeot // *Revue Générale des Chemins de Fer*. - 2016. - № 265(11). - P. 4-9. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Применение асфальта в качестве подушки под основным слоем балласта на высокоскоростной линии LGV Est européenne (2-я очередь)** : [Франция].

*Рассмотрены история вопроса и ход исследований по реализации основания пути с асфальтовой подушкой на одном из участков линии, с сохранением всех геометрических характеристик высокоскоростной конструкции пути. Дан анализ результатов испытаний, в том числе на устойчивость к старению с использованием климатического тренажёра «WOM» (Weather-o-meter). Инновация данной технологии состоит в возможности полной рециркуляции асфальта, что подтвердила 10-летняя практика его применения в сфере автодорог. На данный момент минимальная толщина асфальтовой подушки составляет 0,14 м для линий категорий 1 и 2 по классификации МСЖД и для тех, где скорость превышает 160 км/ч, и 0,12 м для линий категорий 3 - 6; поперечная крутизна от 4 до 2,5%.*

611. Briginshaw, David. **Rail infrastructure projects: too risky for private investors?** / D. Briginshaw // *International Railway Journal*. - 2015. - № 2. - P. 4. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **К вопросу о рисках для частных инвесторов в инфраструктурных проектах железнодорожного транспорта.**

*Передовая статья, в которой на примере частной корпорации по строительству высокоскоростных железнодорожных линий на Тайване (THSRC) рассмотрена ситуация с близким к финансовому краху положением корпорации, имеющей большие риски для частных инвесторов. Определяются возможности по стабилизации деятельности, в том числе за счёт национализации THSRC.*

612. Brunskill, Pete. **Stellar opportunities** / P. Brunskill // *Modern Railways*. - 2017. - № 6(825). - P. 93. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **О подготовке к эксплуатации будущей высокоскоростной линии HS2 : [Великобритания].**

*Рассмотрен проект по строительству узловой станции в Кру в рамках подготовки региона Constellation, включающий в себя области южный Чешир и северный Стаффордшир, к эксплуатации будущей высокоскоростной линии HS2 и программы по экономическому развитию региона. Особое внимание уделено строительству и модернизации станций на будущей линии HS2; сообщено о публикации 7 апреля 2017 г. условий тендера на строительство и отделку станций. Рассмотрены детали будущих контрактов; обсуждены сложности их*

реализации.

613. **Cademce: Prüflabor für Stromabnehmer** // Eisenbahntechnische Rundschau. - 2016. - № 9. - S. 22. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Испытательная лаборатория для токоприёмника : [Франция].**

*Динамическая и экологичная характеристика решений токосъёма Cademce SAS (Caractérisation Dynamique et Environnementale de Moyens de Captage Electriques) - уникальная инновационная платформа, разработанная Alstom Transports, SNCF, ESI-Group, LBI и I-Trans в сотрудничестве с Высшей школой инженеров электроники и электротехники г. Амьен, Франция (ESIEE-AMIENS). Платформа даёт возможность разработки и сертификации новых продуктов, снижающих нарушения и износ частей токоприёмника при токосъёме. Отмечено, что платформа позволяет симулировать в лаборатории реальные условия высокоскоростного движения (до 400 км/ч), высокую силу тока (до 2500 А), а также различные климатические условия: ветер, холод, жару, влажность.*

614. Callé, Philippe. **Du partage de l'infrastructure... ou de la difficile cohabitation des circulations** / Ph. Callé // Chemins de Fer. - 2017. - № 563. - P. 48-50. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **К вопросу о трудностях управления железнодорожной инфраструктурой во Франции.**

*Рассмотрены политико-экономические проблемы в эксплуатации инфраструктуры высокоскоростных, магистральных и пригородных железнодорожных линий во Франции, в частности в агломерации Парижа. В сравнении со швейцарским опытом рассмотрена ситуация с невозможностью повышения скоростей на грузовом транспорте; аналогичным образом затронут вопрос организации объездных линий с повышенным скоростным режимом и нагрузкой на ось. Среди мер, рекомендованных для стабилизации положения, названы инвестиции в восстановление заброшенных линий и оборудование высокоскоростных линий для эксплуатации грузовых поездов.*

615. Chapard, Bénédicte. **Comment Bordeaux prépare l'effet LGV** / B. Chapard // La Vie du Rail. - 2017. - № 3626. - P. 8-9. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Как Бордо готовится к началу эксплуатации новой высокоскоростной линии (LGV) : [Франция]**

*Статья в подборке публикаций, посвящённых новой высокоскоростной линии Юг Европы - Атлантика (LGV SEA), которая достигнет Бордо в июле 2017 г., сократив время в пути между Парижем и Бордо до 2 часов 4 минут. Охарактеризованы проекты в сфере градостроительства и благоустройства территорий, в частности, железнодорожного вокзала, в связи с прогнозируемым увеличением к 2020 г. пассажиропотока с 11 млн. человек до 18 млн. человек и планами организации движения ежедневно 185 члнчных поездов между Парижем и Бордо.*

616. Cho, Yong Hyeon. **Novel OLE paves way for 400 km/h** / Y. H. Cho // Railway Gazette International. - 2015. - № 12. - P. 36-37. - На англ. яз. - Пер. опубл.: // Железные дороги мира. - 2016. - № 4. - С. 73-76.

Перевод заглавия: **Воздушная контактная сеть для высокоскоростной железной дороги в Южной Корее.**

*Обзорно рассмотрена разработка в Южной Корее новой контактной сети с контактным приводом из комбинированного улучшенного материала медь -*



магний с сечением 150 мм<sup>2</sup>, с высокой прочностью, достаточной для скорости движения 400 км/ч. Приведены результаты испытаний новой контактной сети на участке высокоскоростной железнодорожной линии Нопат с демонстрационным поездом NEMU-430X. Характеризуется также система дистанционного видеомониторинга контактной сети для оценки её состояния.

617. Chubilleau, B. **Le Hall de Belcier va donner une autre dimension à la gare Saint-Jean de Bordeaux** / B. Chubilleau // La Vie du Rail. - 2015. - № 3510. - P. 8. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Железнодорожный вокзал Сэн-Жан в Бордо** : [Франция].

*Рассмотрен проект расширения вокзала, превращения его в мультимодальный центр с паркингами и удобным доступом к нему. Проект реализуется в связи с предстоящим вводом в эксплуатацию в 2017 г. высокоскоростной линии TGV Париж-Бордо и прогнозируемым увеличением перевозок в 1,8 раза. В настоящее время объём перевозок в год составляет 14 млн. человек, в дальнейшем он возрастет до 18-20 млн. человек.*

618. Connolly, D. P. **Assessing Railway Vibration Modelling Accuracy Via Experimental Testing Across Seven Countries** / D. P. Connolly // Permanent Way Institution. - 2015. - Vol. 133, № 2. - P. 28-31. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Оценка точности определения вибраций железнодорожного пути моделированием при экспериментальных испытаниях на железных дорогах 7 европейских стран.**

*Рассмотрено содержание, методика выполнения и результаты экспериментальной работы, реализованной с участием 7 стран (Бельгия, Франция, Испания, Португалия, Швеция, Англия и Италия), на высокоскоростных железнодорожных линиях. Дается графическая интерпретация результатов исследования. Даны заключения. Публикуется обширная библиография по данной теме.*

619. D'Ottavi, Luigi. **Reshaping the urban fabric** / L. D'Ottavi // Railway Gazette International. - 2016. - № 7. - P. 57-58. - На англ. яз. - Пер. опубл.: // Железные дороги мира. - 2016. - № 12. - С. 25-28.

Перевод заглавия: **Строительство новых вокзалов на высокоскоростной железнодорожной сети Италии.**

*Обзорная иллюстрированная статья о новых промежуточных станциях, интегрированных в региональный транспорт или сеть городского метро. Развитие коммерческой деятельности на новых станциях с привлечением частных компаний - приведены примеры.*

620. Dulez, Romain. **Transport ferrovaire et valorisation des territoires** / R. Dulez // Le Rail. - 2016. - № 223. - P. 10-13. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Железнодорожный транспорт и валоризация территорий** : [Франция].

*Рассмотрено влияние развития железнодорожных, в т.ч. высокоскоростных, сообщений на процесс благоустройства территорий и их использования, на экономику региона. Обобщены результаты исследований, касающихся востребованности железнодорожного транспорта, его конкурентоспособности в условиях интенсивной урбанизации (в XXI веке во Франции более 3/4 населения проживают в городах), роли высокоскоростных и региональных железных дорог*

*в сохранении жизнеспособности территорий, повышении их значимости.*

621. Elia, M. M. **L'istituzione delle città metropolitane** / M. M. Elia, C. De Vito // La Tecnica Professionale. - 2015. - № 1. - P. 2-3. - На итал. яз.

Перевод заглавия: **Формирование и развитие крупных городов** : [Италия]

*Редакционная статья раскрывает роль и значение развития высокоскоростных сообщений в процессе урбанизации. Дана ссылка на новое законодательство № 56 от 7 февраля 2014 г., касающееся крупных городов, провинций и объединённых коммун. Прокомментирована индустриальная программа группы FS на 2014/2017 гг., где приоритетное место принадлежит развитию высокоскоростных линий с высокой интенсивностью движения.*

622. Fagan, Niall. **Keynote adress** / N. Fagan // Permanent Way Institution = Journal and Report of Proceedings (прил.). - 2017. - Vol. 135, № 1. - P. 38. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Требования к пути для высокоскоростных железнодорожных линий в Великобритании.**

*Вступительный доклад (основное содержание) на семинаре «Путь для высокоскоростных железнодорожных линий» (11 октября 2016 г., Манчестер, Великобритания). В рамках подготовки проекта 2-й высокоскоростной линии Британских железных дорог (HS2) обсуждены вопросы выбора типа пути (балластный и безбалластный на плитном основании), а также проведения дополнительного изучения характеристик балластного и безбалластного пути.*

623. Fanti, Nino. **Il sistema energia sulla linea AV/AC Roma-Napoli** / N. Fanti, G. Secondino // La Tecnica Professionale. - 2016. - № 6. - P. 28-35. - На итал. яз.

Перевод заглавия: **Система энергоснабжения на высокоскоростной линии с интенсивным движением Рим - Неаполь** : [Италия].

*Дано общее представление о линиях с высокоскоростным и интенсивным движением с системой постоянного / переменного тока (AV/AC), где используется подвижной состав с улучшенными характеристиками и более совершенная инфраструктура. Проведено обследование линии Рим - Неаполь, ставшей первой в Италии линии AV/AC с скоростью движения 300 км/ч, открытой для эксплуатации в декабре 2005 г. в условиях внедрения системы электроснабжения 2x25 кВ переменного тока, которая соседствовала с системой 3 кВ постоянного тока, используемой на традиционной сети. Охарактеризован банк данных подсистемы «энергетика»; рассмотрено моделирование отказов в первичных линиях на тяговых подстанциях.*

624. Fernández, Héctor Torre. **Pajares Base Tunnel in 2016... Or Later?** / H. T. Fernández // Railvolution. - 2015. - Vol. 15, № 6. - P. 34-35. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **К вопросу о строительстве тоннеля Pajares для высокоскоростной железнодорожной линии в Испании.**

*Сообщается об увеличении сроков строительства тоннеля Pajares для новой высокоскоростной железнодорожной линии в Испании. Проблемы финансирования и геологического характера откладывают завершение строительства тоннеля, намеченного на конец 2015 года, на неопределенный срок.*

625. Ferrero, Claude. **Le tunnelier entrera en action en juillet prochain sur le Lyon – Turin** / C. Ferrero // La Vie du Rail. - 2016. - № 3558. - P. 14. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **К вопросу о прокладке тоннеля на высокоскоростной**

линии Лион – Турин : [Франция, Италия].

*Статья информирует о новой машине Federica, созданной для прокладки тоннеля на пограничной высокоскоростной линии Лион – Турин. Разработчик – компания NFM Technologies представила конструкцию диаметром 12 м, весом 1,2 т для прокладки тоннеля длиной в 9 км. Тоннель будет пропускать рабочие поезда длиной до 135 м и весом 2,4 т. Машина Federica будет снабжена роботом и радарным устройством для контроля параметров. Официальная презентация машины прошла в месте её производства, на заводе Creusot. Прокладка тоннеля начнётся в июле 2016 г. и завершится в течение 4-х месяцев.*

626. **Génie civil – optimisation des méthodes sous contrainte de délai** / D. Facchetti [et al.] // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2017. - № 273(7/8). - P. 38-51. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Гражданское строительство – оптимизация методов в условиях ограниченных сроков** : [Франция].

*Рассмотрены инженерные решения, принятые при строительстве искусственных сооружений на новой высокоскоростной линии Юг Европы – Атлантика (LGV SEA) с целью оптимизации как самих структур, так и процесса их установки для вписывания их в жёсткие рамки плана строительных работ, вызванного параллельным осуществлением установки железнодорожного оборудования. Приведена информация о содержании работ и концепции проектных предложений; представлена классификация сооружений по признаку подвижности/неподвижности конструкций. Среди технических решений названы использование предварительно изготовленных конструкций в структуре искусственных сооружений – перечислены варианты подобных конструкций; применение технологии Terre Armée® с гранулированным наполнителем, прочными арматурными стержнями из стали или геосинтетических материалов и бетонной облицовкой. Особое внимание уделено строительству тоннеля мелкого залегания в Венье; эстакады в Ла-Фоли и других сооружений.*

627. Gouin, O. **La maintenance de la LGV SEA dès la construction** / O. Gouin // Le Rail. - 2015. - № 220. - P. 30-34. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **О текущем содержании высокоскоростной линии Тур - Бордо (LGV SEA)** : [Франция].

*Изложены основные положения стратегии текущего содержания линии, учтённые уже на этапе разработки концепции проекта. Указано, что линия LGV SEA является первой во Франции, построенной по модели концессионного управления. Ввод линии в эксплуатацию намечен на 2017 год., главным концессионером является компания LISEA, которая делегирует права и ответственность за эксплуатацию и текущее содержание компании MESEA. Рассмотрено распределение компетенций.*

628. Guihui, Liu. **Inspection on Overhead Contact Line-pantograph Interaction and the Rectification Proposal Study of Shanghai-Hangzhou Intercity High Speed Railway** / L. Guihui, S. Ji // Chinese Railways. - 2016. - № 1. - P. 50-56., graph., tab. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Осмотр системы «воздушная контактная сеть/токоприемник» и предложения по улучшению данной системы на высокоскоростной железнодорожной линии Шанхай – Ханчжоу** : [Китай].

*Определяются требования к воздушной контактной сети как важнейшей подсистемы высокоскоростных железных дорог. Рассмотрена разработка метода по улучшению состояния системы с учетом критериев оценки состояния взаимодействия воздушной контактной сети с токоприемником. Предложены мероприятия по оптимизации данной системы. Проводится сравнительный анализ данных статической и динамической проверки характеристик системы «воздушная контактная сеть/токоприемник» высокоскоростной линии Шанхай – Ханчжоу до и после мероприятий по оптимизации. Сделаны выводы по эффективности оптимизации.*

629. Hanspach, Guido. **Nachhaltige Instandhaltungsstrategie für Kroatiens Schienennetz** / G. Hanspach // Eisenbahntechnische Rundschau. - 2016. - № 7/8. - S. 46-50. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Стратегия текущего содержания пути на сети железных дорог Хорватии.**

*HŽ Infrastruktura отвечает за текущее содержание, обновление и модернизацию железнодорожной инфраструктуры Хорватии, и вместе с тем, за выбор соответствующих ремонтных мероприятий. В этой связи компания планирует регулярное техническое обслуживание рельсовых путей. В конце 2014 г. между HŽ Infrastruktura и компанией Vossloh был заключён рамочный договор о текущем содержании пути. Целью договора было продление срока службы рельсовых путей и снижение, тем самым, затрат на поддержание инфраструктуры. Отмечена совместная работа между компаниями. Приводится описание методов диагностики состояния железнодорожных путей, предлагаемых компанией Vossloh и применяемых на сети железных дорог Хорватии. Сообщается о заключении между сторонами в мае 2016 г. следующего договора по вводу в эксплуатацию в ноябре 2016 г. высокоскоростных рельсошлифовальных поездов от компании Vossloh.*

630. Hieke, M. **Beherrschung der Mikrodruckwellen-Thematik - Maßnahmen an den Tunneln der Neubaustrecke Erfurt - Halle/Leipzig** = Micro-pressure wave countermeasures in the tunnels of new high-speed line Erfurt-Halle/Leipzig / M. Hieke, Ch. Gerbig // ZEVrail. - 2015. - № S.-H. Juni. - S. 38-42. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Контроль давления микроволн в тоннелях новой высокоскоростной линии Эрфурт-Галле/Лейпциг : [Германия].**

*На примере 3-х тоннелей Finn, Vibra и Osterberg даётся детальное описание контрмер, направленных на снижение акустических выбросов, возникающих в результате волн микродавления при въезде и выезде подвижного состава из тоннеля. Приведены многочисленные схемы и фотографии.*

631. Holtzmann, Olivier. **LGV SEA: le sous-groupe Énergie (SGE)** / O. Holtzmann // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2017. - № 273(7/8). - P. 90-98. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Энергоснабжение на новой высокоскоростной линии Юг Европы – Атлантика (LGV SEA) : [Франция].**

*Ответственной за установку соответствующего оборудования является подразделение компании COSEA по энергетике (SGE); рассмотрен состав организации, бюджет которой составляет 123 млн. евро. Указано, что требуемая система тока 2\*25 кВ обеспечивается на линии SEA четырьмя энергетическими подстанциями и одним распределительным постом, в свою очередь питающимся от двух бифилярных линий напряжением 50 кВ. Рассмотрены, в том числе в графическом виде, особенности и устройство*

энергоустановок на линии. Описан процесс предварительных исследований, обосновавших необходимость использования распределительных фильтров с целью предотвращения возникновения перенапряжений, способных повредить подвижной состав. Дополнительно представлены особенности модели V350 контактной сети, применяемой на линии.

632. **IRIS 320: neuf années d'expérience mises à profit pour rendre plus performante la mesure des LGV** / A. Bertholet [et al.] // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2017. - № 272(6). - P. 8-24. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **IRIS 320 - девять лет использования с тем, чтобы усовершенствовать измерительный процесс на высокоскоростных линиях (LGV) : [Франция].**

*Рассмотрены различные измерительные системы, размещённые на борту поезда IRIS 320 после его модернизации (всего - 17). Также представлена схема размещения измерительных датчиков в поезде (в том числе, видеокамера и лазер). Прокомментированы нормативные рамки и изменения, внесённые в системы измерений. Оценено значение поезда IRIS 320 для текущего содержания высокоскоростных линий, для предприятий, осуществляющих ремонт пути.*

633. **IRIS 320: une rame rénovée pour faire encore progresser la maintenance des lignes ferroviaires à grande vitesse** // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2017. - № 272(6). - P. 6-7. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **IRIS 320 - обновлённый поезд для более эффективного текущего содержания высокоскоростных линий железных дорог : [Франция].**

*Статья открывает досье из трёх публикаций, посвящённых поезду IRIS 320, введённому в эксплуатацию в 2007 г. для "быстрого осмотра устройств безопасности при скорости движения 320 км/ч": (IRIS - Inspection Rapide des Installations de Sécurité à 320 km/h). Первоначально измерения, выполняемые поездом, касались геометрии пути под нагрузкой, взаимодействия пути и подвижного состава и сигнализации. К октябрю 2015 г. поезд находился в эксплуатации 9 лет и прошёл I половину жизненного цикла, что потребовало проведения его модернизации, которой посвящены последующие статьи.*

634. **La nuova stazione ferroviaria per l'alta velocità di Bologna = The new high speed railway station of Bologna** / L. Evangelista, T. Fazio, F. Traini, A. Vittozzi // Ingegneria Ferroviaria. - 2015. - № 6. - P. 513-534. - На итал. яз.

Перевод заглавия: **Новый железнодорожный вокзал в Болонье для приёма высокоскоростных поездов : [Италия].**

*В статье обзорного характера рассмотрены особенности крупного инновационного проекта по развитию вокзала расширению его функций, преобразованию железнодорожного узла Болоньи, по созданию системы развязок между обычным пассажирским движением, осуществляемым на традиционных открытых участках пути, и новыми участками высокоскоростной инфраструктуры, проложенными в тоннеле. Затронуты проблемы гидро и геотехнологий, архитектуры. Охарактеризованы отдельные элементы объекта.*

635. Lallemand, Luc. **Infrabel readies itself for the digital revolution** / L. Lallemand // International Railway Journal. - 2017. - № 3. - P. 26-28. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Инновационные технологии в практике**

**инфраструктурной компании Infrabel** : [Бельгия].

*Обозначена необходимость применения современных технологий в работе инфраструктурных компаний в затруднительных финансовых и социальных условиях. Перечислены проекты, реализуемые в настоящее время компанией Infrabel, целью которых является обеспечение высокого уровня безопасности, пунктуальности движения поездов и удовлетворённости пассажиров, развитие интероперабельности, а также увеличение пропускной способности железнодорожного транспорта. Перечислены крупнейшие мировые проекты, реализуемые при помощи цифровых технологий – Hyperloop и автоматическое управление движением – АТО и СВТС. Указано на важность использования возобновляемых источников энергии при реализации инфраструктурных проектов. В этой связи особое внимание уделено проектам Infrabel «Sun Tunnel» – высокоскоростной приграничной линии между Антверпеном и нидерландской границей, где поезда движатся на альтернативной энергии и ветряной электростанции, расположенной при высокоскоростной линии Лёвен – Льеж.*

636. **Laquage du ballast sur LGV pour réduire le fluage** / E. Laurans [et al.] // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2016. - № 264(10). - P. 6-15. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Лакировка балласта на высокоскоростной линии в целях снижения его сползания** : [Франция].

*Прокомментировано явление сползания (сдвига) балласта, в частности, в кривых. Рассмотрена методика его пропитки специальным клеящим веществом в целях укрепления. Проанализированы результаты экспериментальных испытаний, выполненных SNCF. Уделено особое внимание сохранению электрических характеристик, воздействию на экологию и последствиям для работ по текущему содержанию и ремонту пути.*

637. **Les projets ferroviaires dans le budget de l'AFITF** // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2017. - № 271(5). - P. 37. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Железнодорожные проекты в бюджете Агентства по финансированию инфраструктуры Франции (AFITF)**.

*Административный совет агентства AFITF внёс коррективы в первоначальный проект бюджета на 2017 г., увеличив инвестиции по статье «выделение ассигнований» на 23% и по статье «платёжный аккредитив» на 8,5%. В сфере железнодорожного транспорта предусмотрено финансирование строительства совместной франко-итальянской части проекта линии Лион - Турин и первого транша исследований и приобретения земельных участков в рамках крупного железнодорожного проекта Юг-Запад (GPSO). В бюджет также включены работы по приведению в соответствие с высоким габаритом главного маршрута Атлантической магистрали между Байонной и Дуржем; по расширению перевозочных услуг на линии между терминалом Этон и регионом Лиона и другие.*

638. **MESEA commande deux draines Broom LGV 160 à Socofer** // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2017. - № 267(1). - P. 71. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Дрезины Broom LGV 160 от компании Socofer для обслуживания высокоскоростной линии SEA** : [Франция].

*Компания Socofer в партнёрстве с CIM разработала концепцию быстроходного однокузовного поезда облегчённой конструкции с двумя тележками, изготовленными на базе RTG Y223 и оснащёнными каждая электромагнитным*

тормозом, со скоростью движения 160 км/ч для контроля целостности пути. Дрезина оборудована бортовой системой сигнализации TVM 430 (передача путь-кабина машиниста для высокоскоростных линий), а также системой железнодорожной мобильной связи GSM-R и системой контроля сигнальных устройств. Агентство MESEA по текущему содержанию высокоскоростной линии SEA Тур - Бордо, заказавшее 2 таких дрезины Broom LGV 160, планирует их к ежедневному использованию на линии перед пропуском поездов TGV в коммерческой эксплуатации.

639. Miwa, Masahiro. **50 Jahre Erfahrung mit Schotteroberbau auf der Tokaido Shinkansen-Strecke** / М. Miwa // Eisenbahntechnische Rundschau. - 2016. - № 7/8. - S. 40-44. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **50-летний опыт эксплуатации балластного пути на высокоскоростной линии Токайдо – Синкансен : [Япония].**

Высокоскоростная железнодорожная сеть Shinkansen в Японии в 2014 г. отмечала свой 50-летний юбилей. До 1986 г. за сеть отвечала бывшая государственная компания JNR (Japan National Railways), после приватизации в 1987 г. сеть находится в ведении компании JRC (Central Japan Railway Company). При этом особое значение для функционирования сети имеет текущее содержание пути и прогресс в верхнем строении балластного пути. В публикации представлено описание и технические характеристики высокоскоростной сети Shinkansen, включая вопросы безопасности и качества перевозок, пассажиропотока, охраны окружающей среды. Представлен обзор текущего содержания пути в историческом разрезе (с 1964 г.) и деятельности исследовательского центра Kotaki для повышения надёжности и безопасности движения. Отмечено, что наряду с опытом строительства и содержания балластного пути в Японии существует почти 40-летний опыт использования пути на плитном основании. Обсуждается вопрос возможности замены балластного пути на сети Shinkansen путём на плитном основании.

640. Nangeroni, Cécile. **La métropole se métamorphose à grande vitesse** / С. Nangeroni // La Vie du Rail. - 2017. - № 3627. - P. 8-9. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Как меняется столица Бретани (Рен) в условиях завершения проекта высокоскоростной линии Бретань - Земли Луары (LGV BPL) : [Франция].**

Сообщается о комплексных работах по развитию инфраструктуры и переоснащению транспортных объектов. На эти цели в период 2015-2020 гг. ассигновано 2 млрд. евро. Аргументируется факт позитивного влияния развития высокоскоростных сообщений на социально-экономическую ситуацию в городе, на динамику его жизни и жизни горожан. Отмечается, что, помимо транспортных объектов, большое внимание уделяется гражданскому строительству, возведению новых жилых домов и служебных зданий. В ближайшие 10 лет планируется ввести в эксплуатацию 130 тыс. м<sup>2</sup> офисных помещений, 30 тыс. торговых и сервисных точек, 115 тыс. м<sup>2</sup> жилья, 10 тыс. м<sup>2</sup> гостиниц. Осуществляется программа привлечения в регион молодых специалистов, инвесторов, руководителей предприятий. Дана информация о работах по модернизации железнодорожного вокзала.

641. Nawrat, Wojciech. **Dependancy between the super & substructure in selection, design, construction & operation of ballastless track systems** / W. Nawrat // Permanent Way Institution = Journal and Report of Proceedings (прил.). - 2017. - Vol.

135, № 1. - P. 39. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Зависимость между верхним и нижним строением (железнодорожного пути) при выборе, проектировании, строительстве и эксплуатации систем безбалластного пути.**

*Основное содержание доклада на семинаре «Путь для высокоскоростных железнодорожных линий» (11 октября 2016 г., Манчестер, Великобритания). Рассмотрены некоторые аспекты при устройстве и эксплуатации путевых систем данного типа в условиях высокоскоростного движения.*

642. Phodes, David. **Interaction between ballastless track & bridge structures on high speed lines** / D. Phodes, M. Baxter // Permanent Way Institution = Journal and Report of Proceedings (прил.). - 2017. - Vol. 135, № 1. - P. 43. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Взаимодействие между безбалластным путем и мостовой структурой на высокоскоростных железнодорожных линиях.**

*Основное содержание доклада на семинаре «Путь для высокоскоростных железнодорожных линий» (11 октября 2016 г., Манчестер, Великобритания). Кратко рассмотрены исследования по данной теме с точки зрения возникновения избыточных напряжений в рельсах при взаимодействии безбалластного пути и мостовой структуры. Одним из способов решения данной проблемы, как отмечено, является подбор соответствующих рельсовых креплений.*

643. Poingt, M.-H. **Réduction pour 2015: une petite victoire pour la SNCF** / M. -H. Poingt // La Vie du Rail. - 2015. - № 3509. - P. 4. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Сокращение ремонтных работ на железнодорожной сети Франции в 2015 г.**

*Обсуждается решение о закрытии сроком на 2 года нескольких площадок, где осуществляются работы по модернизации инфраструктуры, в связи с необходимостью первоочередного завершения строительства 4-х линий LGV и нехваткой финансовых средств. По мнению госсекретаря по транспорту, строение сети ещё не равносильно возникшей опасности и может подождать.*

644. Poingt, Marie-Hélène. **Parie sur son attractivité économique** / M.-H. Poingt // La Vie du Rail. - 2017. - № 3627. - P. 11. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Брест в преддверии ввода в эксплуатацию новой высокоскоростной линии Бретань - Земли Луары (LGV BPL) : [Франция].**

*Задачи и перспективы для города в связи с запуском высокоскоростных поездов (TGV) сформулированы его мэром Франсуа Кюийадром. По его мнению, ввод в эксплуатацию линии LGV BPL стимулирует работы по модернизации объектов морского и военного портов, развитие сельскохозяйственной и пищевой промышленности; активизирует внедрение новых информационных технологий. Кроме того, улучшится пребывание в городе 22 тыс. студентов - жителей Бреста и повысится привлекательность высших учебных заведений города. Затраты времени на маршруте Брест - Париж сократятся на 40 минут. Прокомментированы приоритетные проекты в Бресте. Отмечена также привлекательность города для туристов в качестве приморского курорта.*

645. Poingt, Marie-Hélène. **Va agrandir son csur de ville** / M.-H. Poingt // La Vie du Rail. - 2017. - № 3627. - P. 10. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Кемпер - на новой высокоскоростной линии Бретань -**



**Земли Луары (LGV BPL) : [Франция].**

*Оценены преимущества для города новой линии, которая на 20% сократит затраты времени на поездку из Кемпера до Парижа, увеличит поток туристов в Бретань, стимулирует строительство жилья (15 тыс. м<sup>2</sup>), офисных помещений (30 тыс. м<sup>2</sup>), торговых точек (6 тыс. м<sup>2</sup>). Инвестиции в проекты развития города оцениваются в 30 млн. евро. Первые здания будут построены уже в 2019 г. Весь проект рассчитан на 30 лет. Власти Кемпера постоянно работают над проблемой привлечения инвесторов. Реализуется проект модернизации железнодорожного вокзала и его превращения в мультимодальный узел. На эти цели потребуется инвестировать около 40 млн. евро за счёт государственных средств, а также средств региона, города и SNCF.*

646. Point, François-Xavier. **La gare de Libourne: une ruche qui bourdonne de projets** / F.-X. Point // La Vie du Rail. - 2016. - № 3595. - P. 18. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Железнодорожный вокзал Либурна (Новая Аквитания) : [Франция].**

*Рассмотрены реализованные и намеченные к реализации проекты переоборудования инфраструктуры станции для приёма высокоскоростных поездов TGV при сохранении пассажиропотока, обслуживаемого региональными поездами. Либурн расположен в 26 км от Бордо (вокзал Сен-Жан), его вокзал за 2016 г обслужил 1,3 млн. пассажиров, ежедневно принимает 73 поезда, в том числе высокоскоростных. По последним данным, станция Либурн занимает II место в Аквитании по пассажиропотоку.*

647. Point, François-Xavier. **Le colossal chantier de Bordeaux se termine** / F.-X. Point // La Vie du Rail. - 2016. - № 3568. - P. 18-19. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Модернизация железнодорожной инфраструктуры в регионе Аквитания - Лимузен - Пуанту-Шаранта : [Франция].**

*Освещён завершающий этап работ в Бордо по расширению и разгрузке сети в связи с намеченным на 2017 г. началом эксплуатации высокоскоростной линии. Особое внимание уделено сооружению моста через Гаронну и прокладке четырёх путей на участке Бенож - Сенон. Длина моста - 1500 м.*

648. Pouligny, Philippe. **La Concept Track. L'avenir de la LGV ballastée?** / Ph. Pouligny, N. Milesi // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2016. - № 265(11). - P. 46-58. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Концепция конструкции пути для высокоскоростной линии : [Франция].**

*Оценён многолетний успешный опыт укладки пути на балласт на эксплуатируемых во Франции линиях LGV. Однако указано и на недостатки, связанные, например, с постепенным его разрушением и необходимостью проведения механической подбивки шпал. Сообщено об исследованиях по оптимизации динамического поведения пути с пересмотром принципов распределения нагрузок, результатом которых стала новая концепция «Concept Track». Изложена её суть с использованием системы рельсовых креплений. Дана экономическая оценка концепции.*

649. Puente, Fernando. **Spain still setting the pace for high-speed** / F. Puente // International Railway Journal. - 2016. - № 1. - P. 21. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Испания задает темп высокоскоростным железным**

**дорогам.**

*Сообщается об открытии в 2015 г. в Испании высокоскоростных железнодорожных линий Вальядолид – Леон, Сантьяго – Виго, Севилья – Кадис и Ольмеда – Самора и о планах строительства на 2016 г. С целью сокращения затрат по открытию и текущему содержанию новых высокоскоростных линий, изначально они будут однопутными и начнут коммерческую эксплуатацию без установки системы ERTMS; скорость составит до 200 км/ч. Новые линии после сокращенного срока тестовой эксплуатации будут переданы на контроль компании-распорядителя железнодорожной инфраструктуры Испании Adif. Также дана информация по контрактам на поставку пассажирского подвижного состава.*

650. Resch, Uwe. **Zulässige Spannweitenunterschiede bei den Regeloberleitungen der DB Netz** / U. Resch // Elektrische Bahnen. - 2015. - № 8. - S. 408-411. - Bibliogr.: S. 411 (4).

Перевод заглавия: **Допустимые различия в длине пролёта подвески стандартной воздушной контактной сети на железных дорогах Германии (DB Netz AG).**

*В процессе разработки воздушной контактной сети тип Re250 для высокоскоростного движения на железных дорогах Германии определяли допустимую разницу в длине пролёта подвески воздушной контактной сети. Рассмотрены проведённые с этой целью аналитические исследования статических и динамических качеств контактной сети при взаимодействии с токоприёмником подвижного состава. Представлены результаты исследования разницы в длине пролёта. Сделан вывод о возможности снятия существующих в нормах DB ограничений по допустимой разнице в длине пролёта.*

651. **Revised plans for high speed at Euston** // Modern Railways. - 2015. - № 10(805). - P. 12-13. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Планы по реконструкции железнодорожного вокзала Euston Station Лондона** : [Великобритания].

*Иллюстрированная информация о планах по реконструкции вокзала в связи с предстоящим строительством второй в Великобритании высокоскоростной железнодорожной линии HS2.*

652. Rogge, Andreas. **Innovationspotenzial von Fahrwegkomponenten: Schwere Schwellen auf weichen Schwellensolehnen** / A. Rogge, L. Auersch // Eisenbahntechnische Rundschau. - 2015. - № 7/8. - S. 41-46. - На нем. яз. - Пер. опубл.: Железные дороги мира. - 2016. - № 9. - С. 73-77.

Перевод заглавия: **Инновационные технологии в области верхнего строения пути** : [Германия].

*Рассмотрены мероприятия по улучшению верхнего строения пути, связанных с увеличением объёма грузовых высокоскоростных перевозок. Представлены новые конструкции бетонных шпал с эластичной подошвой для снижения вибрации и шума на железной дороге, а также методы их расчёта и результаты испытаний как в лабораторных условиях так и на путях.*

653. Ruzicka, Zdenek. **Feste Fahrbahn für die HGV-Strecke Tel Aviv - Jerusalem** / Z. Ruzicka, L. Vogt // Der Eisenbahningenieur. - 2015. - № 7. - S. 14-17. - На нем. яз. - Пер. опубл.: // Железные дороги мира. - 2016. - № 3. - С. 77-80.

Перевод заглавия: **Безбалластный путь для высокоскоростной**

**железнодорожной линии Тель-Авив - Иерусалим** : [Израиль].

*Кратко рассмотрена история строительства и эксплуатации с 1892 г. первой железнодорожной линии в данном сообщении, закрытой в 1998 г. Дается обоснование необходимости строительства новой железнодорожной линии Тель-Авив - Иерусалим и представлено общее содержание проекта высокоскоростной линии на безбалластном пути. Оценивается ход выполнения проекта, в том числе земляные сооружения, мосты, тоннели с завершением по плану в конце 2018 г.*

654. Sakamoto, Hiroaki. **Evaluation of Train Running Stability on Slab Track with Use of Vibration Exciter** / H. Sakamoto, M. Shinoda, N. Misaki // Quarterly Report of the RTRI. - 2015. - Vol. 56, № 2. - P. 126-129. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Оценка стабильности движения поездов для пути на плитном основании, с использованием переносного вибростола** : [Япония].

*Рассмотрены проблемы с деформацией и оседанием грунта в железнодорожных тоннелях, под бетонным слоем пути на плитном основании, в условиях циклических поездных нагрузок. С целью разработки метода количественной оценки стабильности движения поездов для пути на плитном основании в высокоскоростных железнодорожных тоннелях сети Shinkansen, проводили изучение бетонного основания пути с использованием переносного вибростола. Представлена методика проведения и результаты исследования, в целом подтвердившие данные путеизмерительного поезда.*

655. Sanson-Stern, Catherine. **Dédoulement de la gare Saint-Jean pour accueillir la LGV** / C. Sanson-Stern // La Vie du Rail. - 2015. - № 3530. - P. 20. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Подготовка вокзала Сент-Жан в Бордо к приёму и обслуживанию высокоскоростных поездов** : [Франция].

*Завершающий этап строительства новой высокоскоростной линии предполагает увеличение вдвое производственных площадей главного железнодорожного вокзала Сен-Жан, который через 2 года сможет принимать пассажиропоток от 10 до 18 млн. человек в год. Приведены сведения по объёмам выполняемых работ, по затратам на строительство. Указано на развитие вокзала как мультимодального центра.*

656. Sanson-Stern, Catherine. **Métamorphose urbaine au tour de la gare** / C. Sanson-Stern // La Vie du Rail. - 2015. - № 3530. - P. 18-19. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Проблемы урбанизации в условиях ввода в эксплуатацию новой высокоскоростной линии в Бордо** : [Франция].

*В связи с предстоящим в 2017 году открытием для эксплуатации новой линии Sud Europe Atlantique, проводятся работы по расширению вокзала Saint-Jean-Belcier и прилегающего к нему квартала. В целом проект занимает площадь в 738 га. Инвестиции составили 5 млрд. евро; были привлечены как государственные, так и частные средства. Разработчик проекта, архитектор Бернард Рейшен предложил программу VIP (велосипеды и пешеходы) в противовес использованию личных автомобилей. Предусмотрено в зоне вокзала размещение отелей, вокзальных служб, планируется организовать зеленые зоны. Автор проекта Б. Рейшен - урбанист с мировой репутацией - ставит во главу угла чрезвычайно высокий уровень мобильности в зоне вокзала (к 2020-му году, по прогнозам, пассажиропоток составит 10-18 млн. человек в год). Особое внимание в проекте уделено сопряжению разных видов транспорта, развитию*

*трамвайной сети.*

657. **Schéma des installations fonctionnel de la 2e phase de la LGV Est européenne mise en service en juillet 2016** // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2016. - № 265(11). - P. 102-113. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Функциональная схема оборудования II очереди высокоскоростной линии LGV Est européenne, открытой для эксплуатации в июле 2016 г.** : [Франция].

*Представлен краткий комментарий-расшифровка к схеме.*

658. Schlechter, S. **In 90 Minuten von Berlin nach Hamburg** / S. Schlechter, U. Wiedemann // Deine Bahn. - 2015. - № 6. - S. 18-23. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Из Берлина в Гамбург за 90 минут** : [Германия].

*Рассмотрены принцип действия различных типов оборудования с современными технологиями, электронных постов централизации, систем ESTW типа L90, способы их внедрения на высокоскоростных линиях, эксплуатационные аспекты, а также перспективы развития. Приводится множество схем и таблиц.*

659. Schreiner, Gerhard. **Eisenbahnknoten Erfurt: Ausbau für die Zukunft** / G. Schreiner // Deine Bahn. - 2016. - № 4. - S. 10-12. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Железнодорожный узел Эрфурта: модернизация для будущего** : [Германия].

*Эрфурт благодаря своему центральному положению в Германии и Европе является важнейшим железнодорожным узлом сети европейского высокоскоростного движения. В статье сообщается о проекте модернизации главного вокзала и путей железнодорожного узла Эрфурта для обеспечения включения обновленных и новых построенных линий в транспортный проект «Германское единство 8.1 и 8.2» (VDE 8.1, VDE 8.2). Дается краткая история узловой станции в Эрфурте и проекта VDE, состоящем из 17 направлений, 9 из которых касаются Эрфурта (в частности, линии Эбенсфельд – Эрфурт, Эрфурт - Лейпциг/Галле).*

660. Senesi, Fabio. **Linee AV/AC Italia ERTMS/ETCS L2 a velocità superiori a 300 km/h: progetto, analisi e prove per test con ETR 1000 sulla tratta AV/AC Torino-Milano** = HS/HC Lines Italy L2 ERTMS/ETCS at speeds over 300 km/h: project, analysis and trials for a test with ETR 1000 train on the Turin-Milan HS/HC line / F. Senesi, M. Memoli // Ingegneria Ferroviaria. - 2016. - № 6. - P. 483-506. - На итал. и англ. яз.

Перевод заглавия: **Европейская система управления и контроля уровня 2 (ERTMS/ETCS L2) на высокоскоростных линиях с высокой интенсивностью движения: реализация проекта и испытания со скоростями выше 300 км/ч на линии Турин-Милан с поездом ETR 1000** : [Италия].

*Рассмотрены изменения, внесённые в систему ERTMS/ETCS уровня 2 в ходе испытаний для проверки соответствующих технических параметров и характеристик поезда ETR 1000 при скоростях движения до 350 км/ч. Было испытано тормозное оборудование бортовой подсистемы (SSB) в диапазоне скоростей от 350 км/ч до 0. Железные дороги Италии (FS) первыми в Европе внедрили на новых высокоскоростных линиях систему ERTMS/ETCS уровня 2 с передачей данных через GSM-R и включением экстренного торможения в случае превышения поездом разрешённой скорости. Дано описание программы испытаний, наземного и бортового оборудования, организации и методов*

*испытаний и регистрации полученных результатов.*

661. **Testing times** // Railway Gazette International. - 2016. - № 9. - P. 38. - На англ. яз.  
 Перевод заглавия: **Центр испытания высокоскоростных железных дорог CEATF** : [Испания].  
*Небольшая информация о планах по возобновлению работ по созданию центра испытания высокоскоростных железных дорог (CEATF, Centro de Ensayos de Alta Tecnología Ferroviaria) в Малаге, Испания. Проект, предложенный Мадридом в 2013 г., не был поддержан частными инвесторами и Еврокомиссией, высказавшей серьезные опасения о целесообразности создания центра. Проект создания центра с железнодорожной сетью протяженностью 57,7 км для тестирования высокоскоростных поездов и сопутствующего оборудования на скоростях до 520 км/ч оценивается в 358,6 млн. евро. По заявлению Управления по инфраструктуре железных дорог Испании (ADIF), в ближайшее время финансирование CEATF со стороны правительства Испании и Евросоюза возобновится.*
662. **Travaux caténaire en mode ferroviaire** // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2017. - № 273(7/8). - P. 77-79. - На фр. яз.  
 Перевод заглавия: **Работы по установке воздушной контактной сети с использованием железнодорожного транспорта на новой высокоскоростной линии Юг Европы – Атлантика (LGV SEA)** : [Франция].  
*Поэтапно рассмотрен процесс установки контактной сети, в том числе описаны разматывание, крепление к подвескам, наладка и проверка функционирования. Помещена информация об используемой технике.*
663. Viennot, François. **La signalisation ERTMS N2 et TVM 300** / F. Viennot, P. Meyer // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2017. - № 273(7/8). - P. 100-119. - На фр. яз.  
 Перевод заглавия: **Система сигнализации для новой высокоскоростной линии Юг Европы – Атлантика (LGV SEA)** : [Франция].  
*Поэтапно рассмотрен процесс разработки и внедрения системы сигнализации с точки зрения взаимодействия бортового (BORD) и наземного (SOL) оборудования. Сообщено, что разработанная система позволяет эксплуатацию на линии SEA поездов, как оборудованных исключительно системой сигнализации TVM300, так и двойной системой TVM/ERTMS 2-го уровня. Затронуты законодательные аспекты проекта, в том числе касающиеся вопросов безопасности; описан процесс предварительных изысканий и непосредственно тестовых испытаний, в ходе которых была подтверждена эффективность новой системы; обобщены их результаты. Помещены некоторые цифровые данные по высокоскоростной линии SEA.*
664. Vieu, Claude. **IRIS 320: le point de vue d'un établissement de maintenance** / C. Vieu // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2017. - № 272(6). - P. 25-28. - На фр. яз.  
 Перевод заглавия: **Поезд IRIS 320: точка зрения предприятия, осуществляющего текущее содержание пути** : [Франция].  
*В статье анализируется, как повлияло совершенствование концепции поезда IRIS 320 на работу предприятий, которые используют получаемую от него информацию. Рассмотрены роль предприятий по текущему содержанию инфраструктуры высокоскоростных линий в выборе и выполнении ремонтных работ, необходимых для поддержания соответствующего состояния геометрии*

пути на данном участке высокоскоростной линии (LGV), достигнутый, благодаря использованию IRIS 320. Сделан вывод о том, что в настоящее время IRIS 320 - необходимое средство для работы ремонтников.

665. Weigand, Werner. **Das Eisenbahnnetz in Italien wird ausgebaut** / W. Weigand // Eisenbahntechnische Rundschau. - 2016. - № 7/8. - S. 32-38. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Модернизированная сеть железных дорог Италии.**

*В последние десятилетия в Италии была создана сеть высокоскоростных железных дорог, соединившая между собой важнейшие центры на севере страны с центром и далее до Неаполя и Салерно. Представлен экскурс в историю создания высокоскоростной сети железных дорог Италии; отмечено, что уже более 10 лет на сети используется европейская система железнодорожной сигнализации ETCS. Описывается современное состояние сети и мероприятия компании RFI, отвечающей за инфраструктуру железных дорог Италии, по дальнейшей модернизации железнодорожных линий и вокзалов. Приводятся необходимые цифровые данные, в т.ч. в табличном виде.*

666. Wenty, Rainer. **Efficiency in overhead line (OHL) construction, maintenance and intervention on high-speed and high-capacity lines offered by the FUM 100.128 & MTW 160** / Rainer Wenty // Rail Engineering International. - 2015. - № 4. - P. 7-10. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Эффективное устройство, текущее содержание быстрое устранение повреждений воздушной контактной сети на высокоскоростных железнодорожных линиях и железных дорогах с высокой пропускной способностью с помощью путевых машин FUM 100. 128 и MTW 160 : [Австрия].**

*Определяются требования к качеству воздушной контактной сети, которым вполне отвечает путевая машина FUM 100. 128 фирмы Plasser & Theurer по монтажу и ремонту контактной сети. Приведено иллюстрированное описание путевой машины. Отмечены используемые рабочие технологии. Представлено также путевое транспортное средство MTW160 той же фирмы для быстрого устранения повреждений - показана компоновочная схема, техническое оснащение для выполнения отдельных работ.*

667. Wenzel, Benedikt. **Planung von ETCS - Neue Aspekte und Erfahrungen am Baispiel VDE 8** / B. Wenzel, S. Pechtold // Der Eisenbahningenieur. - 2015. - № 3. - S. 36-39. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Планирование европейской системы сигнализации и ограждения поезда ETCS - новые аспекты и опыт на примере проекта VDE8 железных дорог Германии (DB).**

*Обзорная иллюстрированная статья по планированию системы ETCS на примере сообщения VDE8, для 123 км участка Эрфурт-Халле / Лейпциг высокоскоростной железнодорожной линии Берлин - Нюрнберг. Приведены пояснительные схемы.*

668. Zaimin, Liu. **The Framework of the OCS Maintenance Rules of High-speed Railways and Its Management Technology Renovation** / L. Zaimin // Chinese Railways. - 2017. - № 1. - P. 35-40. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Рамочная структура правил по текущему содержанию воздушной контактной сети на высокоскоростных железнодорожных линиях, с новшествами по менеджменту и технологии : [Китай].**

Учитывая сложные эксплуатационные условия на железнодорожной сети Китая, более 60% которой (72 тысячи км) электрифицированы (по состоянию на конец 2015 г.), определяется необходимость совершенствования системы тягового энергообеспечения, в частности, текущего содержания воздушной контактной сети. Представлена общая рамочная структура правил по текущему содержанию воздушной контактной сети высокоскоростных железнодорожных линий. Рассмотрены основные новшества по менеджменту и технологии в соответствии с недавно опубликованными правилами по эксплуатации и текущему содержанию воздушной контактной сети высокоскоростных железнодорожных линий, в том числе касающиеся классов и систем ремонта воздушной контактной сети, организации текущего содержания, осмотра, диагностики, оценки качества, используемого оборудования, стандартов по текущему содержанию - даны пояснительные схемы.

### Проектирование и строительство новых высокоскоростных магистралей

669. «L'Eurométropole à 1h46 de Paris» // Chemins de Fer. - 2016. - № 559. - P. 4-5. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **О завершении строительства высокоскоростной линии LGV Восток Европы** : [Франция].

*Информация об открытии для эксплуатации второй очереди линии между Бодрекуром и Ванденеймом протяженностью 106 км, что позволило сократить более, чем на 30 минут затраты времени на поездку в поезде TGV из Парижа в Страсбург и в Германию, а также значительно ускорить маршруты между Страсбургом, Люксембургом и Бельгией. Поездка из Парижа в Страсбург займёт 1 ч 46 мин. Показаны затраты времени на поездку из Страсбурга в другие города Франции, а также в Брюссель и Люксембург (лучшее время).*

670. **Accord de cooperation entre la SNCF et les chemins de fer iraniens** // La Vie du Rail. - 2016. - № 3558. - P. 12. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Соглашение о сотрудничестве Национального общества железных дорог Франции (SNCF) и Иранских железных дорог (IR).**

*Заметка в краткой форме информирует о подписании протокола сотрудничества между Национальным обществом железных дорог Франции и Иранскими железными дорогами. Соглашение затрагивает вопросы развития городского и пригородного сообщения, развитие высокоскоростных линий, сотрудничества между железнодорожными станциями Франции и Ирана и эксплуатации станций. Отмечается, что посредством данного соглашения Национальное общество железных дорог Франции внесёт значительный вклад в проект реорганизации Иранских железных дорог.*

671. Albl, Christian. **Flughafenzubringerverkehr auf der Eisenbahn - Grundlegendes und Anforderungen** / С. Albl, В. Ruger // Eisenbahntechnische Rundschau. - 2015. - № 9. - S. 14-19. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Перевозки по железным дорогам** : [Европа].

*Комментируется вопрос о создании коротких высокоскоростных железнодорожных линий внутри Европы, которые смогут заменить авиарейсы. Рассмотрены основы, требования и мероприятия для создания, с точки зрения пассажиров, привлекательности железных дорог. Приведены многочисленные*

схемы и таблицы.

672. **Atlantique 2017** // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2017. - № 273(7/8). - P. 29. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Книга “Atlantique 2017”, посвящённая одноимённой высокоскоростной линии : [Франция].**

*Небольшая информация об издании, выпущенном издательством журнала “La Vie du Rail” и посвящённом сущности и истории развития проекта по строительству двух новых высокоскоростных железнодорожных линий Юг Европы – Атлантика и Бретань – Земли Луары (обе – участки высокоскоростной линии Atlantique). Указано, что книга состоит из трёх глав; раскрывается содержание каждой из них. Издание состоит из статей, ранее публиковавшихся в указанном журнале, а также из материалов компании-оператора инфраструктуры SNCF Réseau. Отмечено также, что в книге представлен общий взгляд на современный этап развития высокоскоростного движения.*

673. Auroux, Jean. **Jean Auroux souhaite que la SNCF et Lisea se parlent enfin** / J. Auroux ; propos recueillis par M. -H. Poingt // La Vie du Rail. - 2015. - № 3521. - P. 20-21. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **К вопросу о проекте новой линии LGV Тур - Бордо : [Франция].**

*Интервью с Жаном Ору, уполномоченным SNCF по урегулированию вопросов эксплуатации новой линии с органами местного самоуправления и поиску компромисса.*

674. **Background to High Speed 2** // Modern Railways. - 2017. - № 4(823). - P. 77. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **К вопросу о строительстве линии HS2 : [Великобритания].**

*Приводится информация о проекте строительства новой высокоскоростной железнодорожной линии HS2. Строительство 540-километровой линии будет выполняться в три фазы (фаза 1 - 2026 г., фаза 2a - 2027 г. и фаза 2b - 2033 г.). Линия будет электрифицирована по системе тока 25 кВ, скорость движения на линии составит до 400 км/ч. Весь проект HS2 (включая новый подвижной состав) оценивается в 55,7 млрд. фунтов стерлингов по ценам 2015 г.*

675. **Bald mit 300 km/h durch die saudische Wüste** // Eisenbahn Österreich. - 2015. - № 4. - S. 176. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **300 км/ч через Саудовские пустыни.**

*Небольшая статья о строительстве железнодорожной высокоскоростной линии, протяжённостью 450 км. Рассмотрены экономические проблемы и трудности осуществления проекта.*

676. Barberon, Michel. **Régénération des voies LGV: 145 millions d’euros en 2017** / M. Barberon // La Vie du Rail. - 2017. - № 3605. - P. 14-15. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **145 миллионов евро на модернизацию высокоскоростных линий (LGV) в 2017 г. : [Франция].**

*Представлен отчёт по строительным работам, произведённым на линиях LGV во Франции в 2016 г., а также перечислены основные строительные площадки на 2017 г.; рассмотрено содержание работ по модернизации; затронуты*



вопросы их организации; перечислены ответственные компании. Дополнительно рассмотрено формирование 4-го лота на проведение работ по модернизации, первоначально предполагавшего замену балласта и шпал на ряде высокоскоростных участков, от которого компания SNCF Réseau позже отказалась ввиду дороговизны работ в пользу проведения модернизации ещё на 4-х участках традиционной сети.

677. Barberon, Michel. **Une ligne mixte pour prolonger la LGV Méditerranée** / М. Barberon // La Vie du Rail. - 2015. - № 3535. - P. 6-14. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **О проекте продления высокоскоростной линии LGV Méditerranée под смешанное движение** : [Франция].

*Информация о проекте в цифрах (протяжённость, расход материалов, наличие искусственных сооружений и др.). Обозначены этапы строительства. Названы участвующие организации. Проиллюстрирована операция по сопряжению грузового участка с традиционной частью сети. Помещено интервью с ответственными за проект лицами.*

678. Barrow, Keith. **KL - Singapore high-speed moves towards procurement** / К. Barrow // International Railway Journal. - 2016. - № 7. - P. 27-28, 30. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростная линия Куала-Лумпур – Сингапур** : [Малайзия, Сингапур].

*Отмечен значительный интерес к проекту со стороны компаний-производителей. Сообщено о готовности сторон, малазийской и сингапурской, подписать меморандум о взаимопонимании (MoU), в котором будут обозначены ключевые позиции проекта, а также содержание контрактов, присвоение которых будет осуществляться на основе организации международных тендеров; предстоит также обсуждение принципов финансирования проекта. Предполагается, что длина линии составит 330 км; скоростной режим на ней – 350 км/ч; интервал следования поездов – 15 минут; время в пути – 90 минут (для экспресс-сообщений) и порядка 2 часов (для маршрутов с промежуточными остановками), что на 2 часа меньше по сравнению с авиатранспортом. Конечной станцией станет мультимодальный узел в Куала-Лумпур; перечислен ещё ряд станций будущей линии. После ввода линии в эксплуатацию ожидается показатель пассажиропотока в 22 млн. человек в год. Указано на значимость проекта для развития экономики в регионе. Среди проблем проекта названы отсутствие фиксированного срока реализации и необходимость привлечения инвестиций. Обозначена роль в осуществлении проекта таких транспортных организаций, как корпорация МуHSR и Комиссия по сухопутному общественному транспорту (SPAD) в Малайзии и Агентство по сухопутному транспорту (LTA) в Сингапуре.*

679. **Bataille de chiffres autour du Lyon-Turin** // La Vie du Rail. - 2015. - № 3528. - P. 19. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **К вопросу о затратах на строительство высокоскоростной линии Лион - Турин** : [Франция].

*Высказана критика со стороны противников проекта в адрес Европейской комиссии в связи с несоответствием её заявлений по размерам субсидирования проекта реальности. Так, было указано, что ЕС выделяет на строительство железнодорожного тоннеля Лион - Турин 813,8 млн. евро, это эквивалентно 41% общих затрат; в действительности эта сумма составляет лишь 26,57% бюджета на проект. Приведены доводы Европейской комиссии в своё*

*оправдание.*

680. Baudouin, Annelise. **SYSTRA chef d'orchestre et assembleur des équipements ferroviaires** / A. Baudouin // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2016. - № 265(11). - P. 36-42. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Инжиниринговая компания SYSTRA как основной помощник филиала SNCF Réseau в строительстве II очереди линии LGV Est européenne** : [Франция].

*Представлены новая стратегия SYSTRA в сфере технического оснащения линии, основанная на разного рода контрактах, а также многочисленные инновационные решения, применённые компанией SYSTRA на этапах разработки концепции и реализации проекта. В частности, упомянуты решения в организации работ, выборе методов и технологий укладки пути.*

681. Bazin, P. **Faut-il s'étonner des difficultés de TP Ferro?** / P. Bazin // Le Rail. - 2015. - № 215. - P. 19-21. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **О проекте международной линии Перпиньян - Фигерас.**

*Охарактеризована деятельность франко-испанского консорциума TP Ferro, получившего концессию на право строительства и эксплуатации новой высокоскоростной линии сроком на 50 лет. Протяжённость линии 44,5 км, в том числе на территории Франции 25,5 км и 19,9 км - Испании. Отмечены финансовые трудности компании TP Ferro в связи недостаточно высоким объёмом перевозок и отсутствием ожидавшихся доходов. Обсуждены возможные пути, исправления ситуации.*

682. Bent, Mike. **LGV Est Européenne completed** / M. Bent // Railvolution. - 2016. - Vol. 16, № 4. - P. 42-44. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Завершено строительство высокоскоростной железнодорожной линии LGV Est Européenne** : [Франция].

*Обзорная иллюстрированная информация о строительстве восточного участка линии Париж - Страсбург длиной 106 км, введённого в эксплуатацию 3 июля 2016 г. спустя 9 лет после запуска проекта. Общая стоимость строительства участка составила порядка 2 млрд. евро (по состоянию на 2008 г.), финансирование проекта главным образом осуществляли SNCF Réseau (26,47%) и государство (33,83%); перечислены другие источники финансирования. Представлена информация о компаниях, ответственных за различные аспекты строительных работ. Приведены цифровые данные по отходным материалам и искусственным сооружениям. Особое внимание уделено строительству тоннеля близ Саверна. Указано на значимость проекта как внутри страны, так и в международных перевозках. Упоминается также о проекте по строительству высокоскоростной линии Тур – Бордо как об очередном этапе развития высокоскоростного движения в стране.*

683. Bent, Mike. **Saudi Talgo deliveries continue** / M. Bent // Railvolution. - 2016. - Vol. 16, № 4. - P. 10. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Строительство высокоскоростной железнодорожной линии между Мединой и Меккой** : [Саудовская Аравия].

*Сообщено о завершении на 70% проекта по строительству высокоскоростной железнодорожной линии Медина - Джидда – Мекка. При этом отмечается 14-месячная задержка в реализации проекта в связи с разногласиями между арабской стороной и испанскими компаниями, участвующими в строительстве;*

*в настоящее время завершение работ намечено на март 2018 г. Уточнено, что за строительство, эксплуатацию и текущее содержание пути ответствен испанский консорциум Al-Shoula. Основная сложность проекта, как отмечено, заключается в экстремальных климатических условиях, в особенности, в необходимости регулярной очистки пути от песка. Указано, что, несмотря на все сложности, поставка 36 высокоскоростных поездов Talgo (в том числе одна его VIP-конфигурация) продолжается; уже проведены их тестовые испытания. Упоминается о подготовке машинистов к управлению высокоскоростными поездами при участии технической школы испанского оператора Renfe.*

684. Benton, Andrew. **An Olympic challenge** / A. Benton // Railway Gazette International. - 2017. - № 4. - P. 32-34. - На англ. яз. - **Пер. опубл.:** // Железные дороги мира. - 2017. - № 8. - С. 77-80.

**Перевод заглавия: Подготовка железных дорог Китая к проведению Зимних Олимпийских игр 2022.**

*Представлена справка об исторической линии Пекин – Чжанцзякоу, связывающей три города (3-й – Яньцин), выбранных для проведения Олимпиады. Отмечено, что в настоящий момент линия не соответствует транспортным потребностям региона. Рассмотрено содержание проекта по строительству высокоскоростной региональной линии на геологически сложном участке, инициированного в 2015 г. и имеющего целью не только обеспечение связи Пекина с олимпийскими объектами, но и улучшение региональных связей, а также установление связи с автономным районом Внутренняя Монголия. Бюджет проекта оценивается в 58,4 млрд. юаней; его завершение планируется не позднее конца 2019 г. Длина новой линии с восемью станциями составит 174 км. Затронуты вопросы проектирования трассы и строительства искусственных сооружений. Предполагаемый пассажиропоток составит 60 млн. пассажиров в год; максимальная скорость – 250-350 км/ч; время движения – 1 час. Особое внимание уделено строительству станции в тоннеле, проходящем под Великой Китайской стеной. Оценена потенциальная выгода от эксплуатации будущей линии; намечены планы на перспективу.*

685. Benton, Andrew. **Firmly on the fast track** / A. Benton // Railway Gazette International. - 2017. - № 4. - P. 26-30. - На англ. яз. - **Пер. опубл.:** // Железные дороги мира. - 2017. - № 6. - С. 11-18.

**Перевод заглавия: Развитие высокоскоростного движения в Китае.**

*Рассмотрено содержание 13-го пятилетнего плана Китая на 2016-2020 гг., предусматривающего инвестиции в размере 3,5 трлн. юаней в развитие национальной сети железных дорог, в том числе строительство новых высокоскоростных коридоров, модернизацию существующих линий и повышение их пропускной способности – удвоение пути и электрификацию. Прогнозируется увеличение объёмов перевозок как в пассажирском, так и в грузовом сообщении; приведены необходимые цифровые данные. Отдельно рассмотрено содержание программы «10-на-10» по увеличению количества высокоскоростных линий в направлениях Север-Юг и Восток-Запад до 10, а также других проектов по строительству высокоскоростных и междугородних линий, в частности проект Jing-Jin-Ji (Цзин-Цзинь-Цзи) по объединению агломераций Пекина и Тяньцзиня с примыкающими районами провинции Хэбэй в единую транспортную сеть.*

686. **Betriebsaufnahme der Neubaustrecke Erfurt-Halle/Leipzig ohne ortsfeste Signale** // ZEVrail. - 2016. - № 3. - S. 108-109. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Ввод в эксплуатацию новой линии Эрфурт - Халле/Лейпциг без стационарных сигналов** : [Германия].

*В рамках транспортного проекта «Германское единство 8» (VDE 8) консорциум компаний Siemens и Kapsch CarrierCom Deutschland оборудует новую линию Эбенсфельд-Эрфурт-Халле / Лейпциг системой безопасности ETCS по 2-му уровню и мобильной радиотехникой GSM-R. В середине декабря 2015 года на первых 123 км пути новой линии было начато высокоскоростное движение поездов со скоростями до 300 км/ч. При этом впервые в Германии отказались от традиционных стационарных сигналов. Коммуникация между поездом и участком пути достигается с помощью железнодорожной мобильной радиосистемы GSM-R. Проект VDE 8 охватывает новое строительство и модернизацию имеющихся линий общей длиной порядка 500 км. Говорится о сокращении времени движения поездов на разных участках железных дорог Германии в связи с внедрением проекта.*

687. Blandin, Ch. **La LGV des princes** / Ch. Blandin // La Vie du Rail. - 2015. - № 3503. - P. 4-5. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **О проекте высокоскоростной линии Пуатье - Лимож** : [Франция].

*Обсуждены целесообразность проекта, его общественная полезность, вопросы финансирования.*

688. **Bordeaux - Toulouse/Dax high-speed moves forward** // International Railway Journal. - 2016. - № 7. - P. 10. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Развитие проекта высокоскоростной линии Бордо – Тулуза** : [Франция].

*Сообщено, что Французский Государственный Совет признал общественно полезным железнодорожный проект GPSO (Grand Southwestern Railway Project) стоимостью 8,3 млрд. евро, нацеленный на расширение высокоскоростной линии Юг Европы – Атлантика за счёт строительства линии Бордо – Тулуза (с отдельным участком в Дакс). Указано, что строительные работы были начаты ещё в сентябре 2015 г.; открытие линии для эксплуатации ожидается в 2024 г. (открытие движения на маршруте Бордо – Дакс ожидается к 2027 г.). Отмечено сокращение времени движения поездов на линии, названы промежуточные станции – Ажен и Монтобан.*

689. Boudy, Alain. **Les différentes phases d'essais** / A. Boudy, V. Rambeaud // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2017. - № 273(7/8). - P. 130-133. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Тестовые испытания на новой высокоскоростной линии Юг Европы – Атлантика (LGV SEA)** : [Франция].

*Рассмотрено содержание каждой из 5 фаз тестовых испытаний, произведённых на линии, начиная от испытаний подвижного состава на местах производства до динамических тестов. Приведены некоторые примеры, в том числе статические испытания систем сигнализации и телекоммуникации; железнодорожной связи GSM-R. Перечислены ответственные компании; ресурсы и средства. Проанализированы результаты испытаний.*

690. Bratschi, Oliver. **NEAT – Verkehrliche Grundlagen und Anforderungen** / O. Bratschi // Eisenbahntechnische Rundschau. - 2016. - № Spezial - ETR Swiss (Mai). - S. 25-27. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Концепция эксплуатационной платформы NEAT** :

[Швейцария].

*Рассматривается концепция эксплуатационной системы нового высокоскоростного трансальпийского железнодорожного сообщения (NEAT), которая в ходе реализации проекта дважды пересматривалась. Приведено описание эксплуатационной платформы в соответствии с программой развития железнодорожной инфраструктуры Швейцарии (ZEB - Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur), программой финансирования общественного транспорта Швейцарии (FinöV - Finanzierung öffentlicher Verkehr/Angebots- und Betriebskonzept) и в соответствии с планом развития NEAT, принятым Федеральным советом в 1990 г. Кроме этого, даются прогнозы по ожидаемому объему грузового и пассажирского потока по NEAT.*

691. **Brèves. Arabie saoudite / Espagne. [Un accord a mis fin...]** // Chemins de Fer. - 2017. - № 562. - Р. 4. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Новое соглашение по строительству высокоскоростной железнодорожной линии Haramain** : [Саудовская Аравия].

*Сообщается, что соглашение, подписанное 18 ноября 2016 г., положило конец судебному разбирательству между ответственными за строительство высокоскоростной линии Haramain Медина – Мекка протяжённостью 444 км и испанским строительным консорциумом Al Shoula. Противоречия между сторонами возникли вследствие задержек в реализации проекта и превышении затрат, что в свою очередь было вызвано экстремальными погодными условиями на строительном участке. Отмечено, что конфликт потребовал вмешательства представителей верховной власти Испании – короля и министра по развитию. По условиям нового соглашения, высокоскоростная линия Haramain будет открыта в марте 2018 г. Уточнено, что перевозки на ней будут осуществляться 36 поездами Talgo, производными от подвижного состава серии S 102, принадлежащего оператору Renfe; 10 из них уже начали курсировать в тестовом режиме на ряде участков линии.*

692. **Brèves. Chine. [La mise en service...]** // Chemins de Fer. - 2017. - № 563. - Р. 4. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Ввод в эксплуатацию высокоскоростной железнодорожной линии Гуйян – Куньмин** : [Китай].

*Мероприятие состоялось 28 декабря 2016 г. на вокзале Куньмин Нан. Новая 465-километровая линия является частью высокоскоростного железнодорожного коридора, связывающего восток и запад Китая Шанхай – Куньмин длиной 2252 км. Упоминается, что его первая секция Шанхай – Ханчжоу была открыта в 2009 г. Указано на сокращение времени движения на линии с 34 часов (на традиционной линии) до 11 часов. Общая протяжённость высокоскоростных линий Китая (4 в направлении с севера на юг и 4 с востока на запад) составляет 20 тыс. км; на них курсируют поезда скоростью от 250 до 350 км/ч. К 2030 г. предполагается удвоение высокоскоростной сети до 8 линий в каждом направлении; общая протяжённость сети в этом случае возрастёт до 45 тыс. км.*

693. **Brèves. France. [La LGV SEA Tours – Bordeaux...]** // Chemins de Fer. - 2017. - № 563. - Р. 6. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Открытие высокоскоростной линии LGV SEA Тур – Бордо** : [Франция].

*Краткая информация о мероприятии, проведённом в Вильоньоне 28 февраля 2017 г. при участии президента (бывшего) Франции Франсуа Олланда и обозначившем окончание 5-летних работ по строительству линии. Указано, что 302-километровая LGV SEA будет введена в эксплуатацию 2 июля 2017 г. и обеспечит сообщение между Парижем и Бордо за 2 часа 4 минуты.*

694. **Brèves. Indonésie / Chine. [La ligne à grande vitesse Jakarta - Bandoung...]** // Chemins de Fer. - 2017. - № 564. - P. 6. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Об участии Китая в строительстве высокоскоростной железнодорожной линии Джакарта - Бадунг : [Индонезия].**

*Сообщается о проекте высокоскоростной линии Джакарта - Бадунг протяжённостью 142 км, который будет осуществлён консорциумом в составе китайских и индонезийских предприятий. По сведениям посла Китая в Индонезии, срок завершения строительства - 2019 г. Затраты по проекту оценены в 5,5 млрд. долларов США. Эксплуатация и текущее содержание линии будет осуществляться на правах концессии, которая будет продана сроком на 50 лет. Перечислены компании-партнёры, ответственные за реализацию проекта.*

695. **Brèves. Royaume-Uni. [La phase 1...]** // Chemins de Fer. - 2017. - № 563. - P. 50. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Фаза 1 высокоскоростной линии HS2 получила королевскую санкцию : [Великобритания].**

*Полученная 23 февраля 2017 г. королевская санкция сделала возможным строительство железнодорожной линии из Лондона в Бирмингем, входящей в первую фазу проекта HS2. Ввод в эксплуатацию указанной линии ожидается в 2026 г. Рассмотрено также содержание фазы проекта 2а.*

696. Briginshaw, David. **Construction of Britain's second HS line to start in 2017** / D. Briginshaw // International Railway Journal. - 2015. - № 7. - P. 18-21. - На англ. яз. - Пер. опубл.: // Железные дороги мира. - 2015. - № 9. - С. 11-13.

Перевод заглавия: **Строительство второй высокоскоростной железнодорожной линии в Великобритании начнётся в 2017 году.**

*Дается обоснование необходимости строительства 338-километрового железнодорожного сообщения из Лондона через Бирмингем к Манчестеру и Лидсу, решение о котором было принято в июне 2015 года британским правительством. Представлено общее содержание проекта, в частности, 1-й очереди строительства 190-километрового участка из Лондона к Бирмингему. Общая стоимость проекта оценивается в 42,6 млрд. фунтов стерлингов.*

697. Briginshaw, David. **High-speed rail projects gain momentum despite challenges** / D. Briginshaw // International Railway Journal. - 2017. - № 7. - P. 4. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **К вопросу о реализации высокоскоростных железнодорожных проектов.**

*Несмотря на сложности в реализации высокоскоростных железнодорожных проектов, подчеркнута их значимость и устойчивое развитие. Перечислены основные проекты, находящиеся на стадии разработки – HS2 в Великобритании, строительство трёх новых высокоскоростных линий во Франции, железнодорожная линия Rail Baltica в странах Прибалтики, высокоскоростная линия Куала-Лумпур – Сингапур и другие; обсуждены спорные моменты их реализации, в том числе экономического, политического и экологического*

характера; намечены перспективы их развития.

698. Briginshaw, David. **HS2 poised for start of construction** / D. Briginshaw // International Railway Journal. - 2017. - № 7. - P. 36-39. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Начало строительных работ в рамках первой фазы проекта HS2 : [Великобритания].**

*Уточнено, что в рамках первой фазы предусмотрено создание 220-километровой высокоскоростной линии между Лондоном и Бирмингемом. Рассмотрена предыстория развития проекта, а также содержание фаз 2А и 2В; затронуты вопросы его реализации. В общей сложности планируется построить 338-километровую линию между Лондоном, Бирмингемом, Манчестером и Лидсом; стоимость проекта составляет 55,7 млрд. фунтов стерлингов; ответственность за реализацию проекта несёт компания HS2 Ltd. Открытие первой фазы для коммерческой эксплуатации ожидается в 2026 г.; её стоимость – 22,2 млрд. фунтов стерлингов. Сообщено о присвоении первых контрактов на реализацию строительных работ. Раскрывается содержание контрактов, ожидающихся к передаче, в том числе на прокладку тоннелей; модернизацию и строительство новых станций; поставку и текущее содержание подвижного состава; электрификацию линии; создание систем энергоснабжения, вентиляции, контроля движения, связи и оборудования депо; эксплуатацию линии HS2, которая войдёт в будущую франшизу WCML. Обсуждены детали будущих сделок. Указано, что максимальная скорость на линии составит 360 км/ч (в перспективе – 400 км/ч); пассажирооборот – 1000 человек в час при интенсивности движения 18 поездов в час. Отмечена значимость линии для населения. Прогнозируется, что HS2 станет самой востребованной высокоскоростной линией в мире.*

699. Briginshaw, David. **Rail Baltica** / D. Briginshaw // International Railway Journal. - 2017. - № 7. - P. 40-43. - На англ. яз. - **Пер. опубл.:** // Железные дороги мира. - 2017. - № 10. - С. 36-38.

Перевод заглавия: **Высокоскоростной железнодорожный проект Rail Baltica : [Латвия, Литва, Эстония].**

*Публикация по итогам одноимённого форума, прошедшего в Риге с участием представителей 200 компаний. Оценена текущая ситуация с железнодорожными перевозками в прибалтийских государствах. В частности, отмечено, что развитие торгово-экономических отношений с Польшей стимулирует развитие трансграничной линии шириной колеи 1435 мм, что и является целью проекта Rail Baltica. Линия, которая соединит Талин, Ригу и Каунас (Литва), протяжённостью 870 км, будет электрифицирована на переменном токе 25 кВ, оснащена европейской системой контроля движения ETCS 2-го уровня и предназначена для движения грузовых поездов с максимальной скоростью 120 км/ч и пассажирских со скоростью 240 км/ч. Стоимость проекта составляет 5,79 млрд. евро; из них 4,634 млрд. предоставлены Европейским союзом (ЕС); остальные 1,154 млрд. – правительствами стран-участниц. Оценен социально-экономический эффект от реализации проекта не только для балтийских государств, но и для сопредельных стран (Польши, Финляндии и др.); приведены необходимые цифровые данные. Перечислены промежуточные результаты; намечены перспективы развития. Ожидается, что движение поездов на линии будет открыто в 2026 г. Дополнительно помещены сведения о модернизации железнодорожных участков между Польшей и странами Прибалтики,*

*реализуемой польской стороной.*

700. Bruner, Massimiliano. **Francia: Torino – Lione, completato l'iter di ratifica parlamentare nei due paesi** = France: Lyon – Turin, completed the process of parliamentary ratification in both countries / M. Bruner // *Ingegneria Ferroviaria*. - 2017. - № 3. - P. 220-221. - На итал. и англ. яз.

Перевод заглавия: **Завершена ратификация высокоскоростной линии Лион – Турин парламентом Франции и Италии.**

*В результате договорённости между правительствами Франции и Италии, получено разрешение на организацию в 2017 г. компанией Telt (Tunnel Euralpin Lyon – Turin) тендеров на проведение работ по строительству базового тоннеля Мон-Сенис. Руководящим документом в этой связи являются Предписания для контрактов, основанные впервые в Европе на антикоррупционном законодательстве. Ожидается, что предварительные работы будут начаты уже в 2017 г., в то время как основная их стадия намечена на 2018 г. Отмечена значимость проекта как для стран-участниц, так и для Европейского союза в целом.*

701. Cambier, Hervé. **Les superstructures** / H. Cambier, É. Dillenschneider // *Revue Générale des Chemins de Fer*. - 2017. - № 273(7/8). - P. 58-67. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Верхнее строение пути на новой высокоскоростной линии Юг Европы – Атлантика (LGV SEA) : [Франция].**

*Определён фронт путевых работ на линии SEA, проведение которых было осуществлено специализированным подразделением компании COSEA – SGS, объединившим в себе 6 компаний. Указано, что работы были разделены на три лота: лот «Управление», лот «Контактная сеть» и лот «Путь». Затронуты вопросы планирования и организации путевых работ; перечислены использованные технические решения. Рассмотрено содержание работ, сконцентрированных вокруг двух основных центров – Нуатра и Вильоньона. Особое внимание уделено работам, организованным с использованием автомобильного транспорта, в том числе установке опор контактной сети, доставке шпал, предварительной балластировке. Сообщено, что, благодаря грамотной организации, ответственному объединению компаний удалось достичь скорости выполнения работ в 650 м в день. Дополнительно рассмотрена конструкция пути на асфальтовой подушке.*

702. **China opens Three Gorges HSL** // *International Railway Journal*. - 2017. - № 1. - P. 62. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Открытие высокоскоростной железнодорожной линии в регионе «Три ущелья» : [Китай].**

*Коммерческая эксплуатация 247-километровой железнодорожной линии Чунцин – Ваньчжоу началась 28 ноября 2016 г. Максимальная скорость движения на новой линии – 250 км/ч; время в пути было сокращено до 1 час 44 минут, из них большая часть (71%) проходит в тоннелях или на мостах. Строительные работы на линии были начаты в 2013 г.*

703. **China will 529 Mrd. EUR bis 2020 investieren** // *Eisenbahntechnische Rundschau*. - 2016. - № 1/2. - S. 8. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Планы Китая инвестировать в железнодорожное строительство 529 млрд. евро до 2020 г.**

*Об этом сообщается в деловом издании Caixin со ссылкой на документы*



планирования Национального железнодорожного ведомства. Из предполагаемых инвестиций 3,0 трлн. юаней (418 млрд. евро) планируется субсидировать в строительство железнодорожной сети, 800 млрд. юаней (110 млрд. евро) в модернизацию материалов подвижного состава включая исследовательскую работу. В течение 5 лет предполагается строительство 30 тыс. км новых железнодорожных линий, в т.ч. 44-х высокоскоростных участков линий, что позволит к 2020-му г. связать все города страны с населением более 200 тыс. жителей единой сетью железных дорог с пассажирским сообщением.

704. **Chinese eye Swedish Y** // Railway Gazette International. - 2015. - № 11. - P. 27. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **О строительстве высокоскоростной железной дороги в Швеции.**

*Сообщается о предложении группы китайских компаний Scandinavian Bridge & Rail Consortium предоставить помощь Швеции в строительстве высокоскоростной железной дороги. Scandinavian Bridge & Rail Consortium предлагает социально-экономические выгоды при строительстве высокоскоростного участка Стокгольм - Линчёпинг с эксплуатационной скоростью 320 км/ч.*

705. Dayal, Raghu. **On the threshold of progress** / R. Dayal // Railway Gazette International. - 2016. - № 7. - P. 36-37. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Планы развития высокоскоростного железнодорожного транспорта в Индии.**

*Представлены планы строительства к 2030 г. первой в Индии высокоскоростной линии Дели - Ахмедабад длиной 500 км с техническим и финансовым участием Японии. Рассмотрены также перспективы развития высокоскоростной железнодорожной сети в рамках стратегии Vision 2020 на основе 7 сообщений. Публикуются различные цифровые данные, в том числе по примерным затратам на строительство.*

706. Del Prete, Massimo. **Varo travata metallica di scavalco della A14 e della tangenziale di Bologna** / M. Del Prete, P. Foglietto // La Tecnica Professionale. - 2016. - № 12. - P. 16-21. - На итал. яз.

Перевод заглавия: **Монтаж надвигом металлической фермы пролётного строения в зоне автотрассы A14 и участка железнодорожной линии в Болонье : [Италия].**

*В статье речь идёт о сооружении участка высокоскоростной соединительной линии в железнодорожном узле Болоньи с линией Болонья - Падуа. Были проложены 17,8 км петли AV/AC для высокоскоростного интенсивного движения, из которых 10,5 км - в тоннеле; также была построена новая подземная станция для высокоскоростных поездов AV в зоне станции Болонья Центральная. В связи с повышением пропускной способности нового участка и объёма перевозок были упразднены некоторые железнодорожные переезды и был возведён мост над автотрассой и железнодорожными путями. Рассмотрены его технические характеристики, методы и этапы монтажа.*

707. Dulez, R. **Poitiers Limoges: la DUP scandaleuse** / R. Dulez // Le Rail. - 2015. - № 213. - P. 12-15. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **О проекте высокоскоростной линии Пуатье - Лимож : [Франция].**

*Освещён ход дискуссии вокруг проекта новой линии протяжённостью 112 км со скоростью движения 320 км/ч. Линия будет обслуживать 8 департаментов с населением 2,5 млн. человек. Затраты по проекту оцениваются в 1,6 млрд. евро. Несмотря на критические замечания Счётной палаты и негативную оценку проекта Государственным советом премьер-министр и министр экологии согласовали Декларацию об общественной полезности (DUP) проекта. Прогнозируемый объём перевозок - 2,1 млн. пассажиров/год.*

708. Dulez, Romain. **Lyon-Turin: arrêtez la gabegie financière!** / R. Dulez // Le Rail. - 2015. - № 221/222. - P. 26-30. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **О проекте высокоскоростной линии Лион - Турин.**

*Статья посвящена экономической рентабельности проекта, оценке вложенных средств и объёмов перевозок. Также оценивается степень участия в проекте заинтересованных сторон. По мнению некоторых экспертов, в реализации проекта линии Лион - Турин имеет место финансовая неразбериха. Высказана критика по поводу прогноза спроса на перевозки и их реального объёма.*

709. Dumont, François. **1<sup>er</sup> juillet: double fête pour les TGV de l'Atlantique** / F. Dumont // La Vie du Rail. - 2017. - № 3622. - P. 6. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Открытие высокоскоростных линий на побережье Атлантики : [Франция].**

*Информация о планируемом 1 июля 2017 г. торжественном вводе в эксплуатацию высокоскоростной линии Юг Европы – Атлантика (SEA), в ходе которого ряд высокопоставленных лиц совершат поездку на поезде L'Océane из Парижа в Рен через Бордо и обратно. Также до указанной даты ожидается открытие ещё одной высокоскоростной линии Бретань – Земли Луары, строительство которой осуществлялось на правах государственно-частного партнёрства. Отмечена значимость открытия двух линий для страны.*

710. Dumont, François. **Comment Philippe Essig a trouvé la voie** / F. Dumont // La Vie du Rail. - 2016. - № 3579. - P. 17. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **О реализации проектов высокоскоростных линий во Франции.**

*В связи с завершением строительства новой линии LGV Париж - Страсбург бывший президент SNCF Филипп Эссиг анализирует ситуацию с другими проектами, с поиском средств на их реализацию. В частности, он рассказывает о своём предложении обратиться за помощью к регионам, заинтересованным в строительстве линий LGV, и о достигнутых результатах.*

711. Dumont, François. **L'opération déminage de Guillaume Pepy** / F. Dumont // La Vie du Rail. - 2017. - № 3622. - P. 4-5. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **К вопросу о создании высокоскоростной линии Бордо – Тулуза : [Франция].**

*Критически рассмотрена негативная реакция метрополии Тулузы на заявление президента SNCF Гийома Пепи об отсутствии намерений начать строительные работы на будущей линии. Автор заявляет, что данный вопрос не находится в компетенции общества; решение о выделении средств принимает государство и выборные представители, которые на данный момент не готовы предоставить столь значительную сумму, необходимую для реализации проекта. Так, например, подсчитано, что стоимость только строительных работ составит порядка 13,5 млрд. евро при долге SNCF Réseau в 44 млрд. евро.*

*Обсуждается возможность организации государственно-частного партнёрства (PPP) для проведения строительных работ. Затронуты вопросы тарифной политики, а также оценены предполагаемые затраты на содержание будущей линию Бордо – Тулуза. Помещена информация о планах администрации региона Окситании инвестировать 13 млрд. евро в железные дороги в течение 15 лет.*

712. Dumont, François. **La nouvelle vague** / F. Dumont // La Vie du Rail. - 2017. - № 3625. - P. 4-5. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **О новом этапе развития высокоскоростной линии (LGV) Atlantique : [Франция].**

*Статья посвящена проекту продления линии в направлении Аквитании на 302 км и в направлении Бретани - на 182 км. Таким образом, спустя 18 лет после начала эксплуатации линии LGV Atlantique был реализован второй этап её строительства, который позволил сократить затраты времени на поездку из Парижа в Бордо на 1 час 10 минут и из Парижа в Рен - на 40 минут. Вторая очередь линии открыта для эксплуатации поездами Oséane со 2 июля 2017 г. Рассмотрены преимущества для жителей прилегающих территорий. Обсуждается выбор формы управления линией.*

713. Dumont, François. **Le Conseil d'État enterre Poitiers - Limoges** / F. Dumont // La Vie du Rail. - 2016. - № 3569. - P. 4-5. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **О проекте высокоскоростной линии Пуатье - Лимож : [Франция].**

*Обсуждается решение Государственного совета отказаться от проекта новой высокоскоростной линии Пуатье - Лимож, несмотря на то, что в 2015 г. он был признан общественно полезным. Одной из причин отказа называют отсутствие чёткой информации об источниках и форме финансирования и о распределении средств.*

714. Dumont, François. **Le première LGV d'Afrique attendue pour 2018** / F. Dumont // La Vie du Rail. - 2016. - № 3590. - P. 26-27. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Первая высокоскоростная линия в Африке : [Марокко].**

*Публикация посвящена проекту строительства высокоскоростной железнодорожной линии Кенитра – Танжер длиной 200 км, стоимость которого составляет 3,5 млрд. евро (50% предоставлены французским правительством). В день на линии планируется совершить 15 поездов между Касабланкой, Рабатом, Кенитрой и Танжером; время в пути при этом составит 2 часа 10 минут по сравнению с 5 часами 45 минутами в настоящее время; предполагаемый объём пассажиропотока оценивается в 6 млн. человек в год; максимальная скорость – 320 км/ч. Уточнено, что изначально ввод линии в эксплуатацию был намечен на 2015 г., однако из-за проблем с покупкой земли сроки реализации проекта были перенесены на 2018 г. Указано, что за генеральное проектирование отвечают компании Egis (на северном участке) и Systra (на южном); перечислены другие компании, ответственные за реализацию проекта. Завершение строительных работ ожидается к концу 2016 г., в 2017 г. планируется проведение тестовых испытаний на линии. Отмечено, что на линии будет эксплуатироваться подвижной состав Euroduplex, заказанный у компании Alstom в количестве 12 единиц; контрактом предусмотрено также его текущее содержание сроком на 15 лет. Представлены планы по расширению будущей линии, а также другие железнодорожные проекты Марокко.*

*Дополнительно помещены сведения о строительстве будущих станций.*

715. Dumont, Pascal. **Les équipements ferroviaires de la LGV SEA** / P. Dumont, P. Meyer // *Revue Générale des Chemins de Fer*. - 2017. - № 273(7/8). - P. 121-124. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **К вопросу об организации работ на новой высокоскоростной линии Юг Европы – Атлантика (LGV SEA) : [Франция].**

*Указано, что завершение строительных работ на линии SEA в сжатые сроки (73 месяца), было достигнуто за счёт грамотно организованного управления проектом, а именно, строго планирования, специально выработанных технологий работы, консолидации и интеграции профессиональных навыков всех компаний-участников. Подробно рассмотрены 5 основных признаков управления проектом. Особое внимание уделено роли интеграции профессиональных навыков и организации тестовых испытаний для всех подсистем комплексной железнодорожной системы, коей является LGV SEA. Касаясь планирования рассмотрен процесс распределения реализуемых при помощи автомобильного и железнодорожного транспорта работ; оценены результаты применения такого подхода.*

716. **Erfurt – Leipzig/Halle HSL inaugurated** // *International Railway Journal*. - 2016. - № 1. - P. 52. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Открытие высокоскоростной железнодорожной линии Эрфурт – Лейпциг/Галле : [Германия].**

*Открытие высокоскоростной железнодорожной линии Эрфурт - Лейпциг/Галле, стоимость строительства которой составила 2,74 млн. евро, состоялось 9 декабря 2015 г. при участии канцлера Германии Ангелы Меркель и Министра транспорта и цифровых технологий Александра Добриндта. Линия выполнена на плитном основании, рассчитана на движение поездов со скоростью до 300 км/ч, оснащена системой ETCS, имеет 3 тоннеля общей протяженностью 15,4 км и 7 путей общей длиной 14,4 км. После начала коммерческой эксплуатации линии время в пути на маршруте Эрфурт – Дрезден сократится на 40 минут и составит 1 час 50 минут, на маршруте Эрфурт – Берлин сократится на 45 минут и составит 1 час 45 минут.*

717. **Et si c'était les TGV de trop?** // *La Vie du Rail*. - 2015. - № 3540. - P. 4-5. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **О проектах высокоскоростных линий Бордо - Тулуза и Бордо - Дакс : [Франция].**

*Обсуждается судьба проектов в ситуации, когда государство поддержало их реализацию, а проведенное анкетирование на общественную полезность дало отрицательный ответ, учитывая предстоящие финансовые затраты. В опросе участвовали 14 тыс. человек.*

718. **États-Unis. Une LGV au Texas?** // *Chemins de Fer*. - 2015. - № 553. - P. 6. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Будет ли построена высокоскоростная линия в Техасе? : [США].**

*Упомянут проект, который рассматривался в начале 1990-х годов и предполагал строительство высокоскоростной связки между Хьюстоном, Далласом и Сан Антонио при участии компании Alstom но от которого в итоге отказались из-за нехватки финансовых средств. Сообщено о намерении частной компании Texas*

*Central реализовать проект высокоскоростной линии Даллас - Хьюстон протяжённостью 400 км, который мог бы быть профинансирован преимущественно за счёт частного капитала. Texas Central планирует перевозить по линии до 12 млн. пассажиров в год поездами типа японских № 700. В настоящее время исследуется проект с точки зрения экологии.*

719. **Eurostar confirms plans for new routes** // International Railway Journal. - 2016. - № 6. - Р. 6. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Новые маршруты высокоскоростного сообщения компании Eurostar** : [Европа].

*В статье сообщается о намерении компании Eurostar открыть в декабре 2017 г. высокоскоростное сообщение Лондон - Амстердам с новыми поездами Siemens Velaro e320 (серии 374). Так же говорится о перспективах запуска высокоскоростного сообщения на линии Лондон - Бордо.*

720. **Fast line groundbreaking** // Railway Gazette International. - 2016. - № 2. - Р. 11. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Начало строительства высокоскоростной железнодорожной линии Джакарта - Бандунг** : [Индонезия].

*Консорциум с 40-процентным участием китайской стороны построит 142-километровую линию за 3 года. Запуск в эксплуатацию планируется в первой половине 2019 года. Затраты на строительство оцениваются в 5,5 млрд. долларов. Ожидается, что на 3/4 финансирование проекта будет осуществляться в виде китайских займов, а остальная часть - местными фирмами и компаниями, без участия государства. При максимальной скорости 250 км/ч время движения на линии составит от 40 до 60 минут.*

721. **Faster to the Gironde** // Railway Gazette International. - 2015. - № 3. - Р. 38-41. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Строительство высокоскоростной железнодорожной линии Sud Europe Atlantique Тур - Бордо** : [Франция].

*Обзорная иллюстрированная статья о содержании и ходе выполнения проекта 302 км-линии Тур-Бордо макс. скоростью 320 км/ч, открытие которой планируется в июле 2017 г. Оценивается стоимость проекта, реализуемого в рамках государственно-частного партнёрства (PPP).*

722. **Faut-il continuer le Lyon - Turin?** // La Vie du Rail. - 2015. - № 3525. - Р. 16-17. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Следует ли продолжать проект высокоскоростной линии Лион - Турин?** : [Франция - Италия].

*В статье представлена точка зрения на проблему двух экспертов: Доминика Бюссера, депутата, президента генерального совета департамента совета департамента Приморская-Шаранта, вице-президента FART, и Жиля Савари, депутата департамента Жиронда и бывшего вице-президента комиссии по транспорту Европейского парламента. В итоге, оба эксперта сошлись во мнении, что проект фундаментален, очень важен, имеет геополитическую тональность и должен быть продолжен.*

723. Fazio, Alfred E. **HSR in the Northeast : What next? Part I : Defining and expanding high speed** / A. E. Fazio // Railway Age. - 2015. - № 9. - Р. 60-65, 67. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **К вопросу о развитии высокоскоростного железнодорожного транспорта в США. Часть 1.**

*Рассмотрены перспективы развития высокоскоростных железнодорожных сообщений, в частности, в Северо-восточном коридоре, эксплуатируемом пассажирской компанией Amtrak (Вашингтон - Нью-Йорк - Бостон). Определяются критерии высокоскоростного движения на железнодорожной сети США (начиная со скорости 144 км/ч). Отмечены факторы развития высокоскоростной железнодорожной сети, прежде всего, затраты на строительство, эксплуатацию и обеспечение безопасности.*

724. Fazio, Alfred E. **HSR in the Northeast: What next? Pt. 2 : Feasibility vs. Complexity** / A. E. Fazio // Railway Age. - 2015. - № 10. - P. 24-28. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростные железные дороги Северо-восточного региона США. Часть 2.**

*Краткий обзор возможностей и технических требований для обновления высокоскоростной железной дороги Северо-восточного коридора США. Рассматривается, что может быть достигнуто с точки зрения реализации в противопоставлении с тем, что должно быть сделано с учетом технической сложности и бюджета в 459 миллионов долларов в рамках проекта модернизации высокоскоростной железной дороги Нью-Джерси NJHSRIP (New Jersey High Speed Rail Improvement Project).*

725. Fender, Keith. **Plans for new high speed line shelved** / K. Fender // Modern Railways. - 2016. - № 6(813). - P. 81 : m. - На англ. яз. - Содержание: Launch plans for new LGVs.

Перевод заглавия: **Планы развития высокоскоростной железнодорожной сети Франции.**

*Планы развития высокоскоростной железнодорожной сети Франции представлены в 2-х небольших заметках. Сообщается о планы запуска 2017 г. 2-х новых высокоскоростных железнодорожных линий в западной Франции, планируемых новых и модернизируемых участках высокоскоростной железнодорожной сети. Публикуется схема высокоскоростных железнодорожных линий Франции – действующих, запускаемых в 2017 г., строящихся, линий на продвинутой стадии изучения либо только обсуждаемых.*

726. **Floating on** // Railway Gazette International. - 2016. - № 9. - P. 35-36. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **К вопросу о строительстве высокоскоростного направляемого сообщения Chujo Shinkansen (Токио - Нагоя - Осака) на магнитном подвесе : [Япония].**

*Кратко представлены планы строительства второго после Tokaido Shinkansen крупного транспортного сообщения между основными городами острова Хонсю. Стоимость проекта нового сообщения максимальной скоростью 500 км/ч оценивается в 9 триллионов иен. Первая очередь сообщения Токио - Нагоя длиной 286 км будет сдана в эксплуатацию в 2027 г., а вторая очередь (Нагоя - Осака) длиной 152 км - в 2037 г. при условии предоставления государственных займов пассажирской железнодорожной компании JR Central, которая берёт на себя основные расходы на строительство.*

727. **Forging ahead** // Railway Gazette International. - 2017. - № 2. - P. 22-23. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Развитие систем рельсового транспорта в Китае.**

*Согласно заявлению Китайских железных дорог, в 2017 г. в Китае будет построено 2100 км железных дорог и электрифицировано 4000 км. Основное значение уделено развитию высокоскоростных городских железных дорог, включая строительство порядка 3000 км новых линий метро в городах с населением от 3 млн. человек. Проекты будут реализовываться как при государственной поддержке, размер которой в 2017 г. составит 800 млрд. юаней, так и в рамках государственно-частного партнерства: в 2016 г. было заключено порядка 1000 договоров государственно-частного партнерства на общую сумму 1,6 трлн. юаней, а в течение следующих 5 лет это сумма составит не менее 4,5 трлн. юаней.*

728. **Fortschritte beim Projekt Lyon - Turin** // Eisenbahn Österreich. - 2015. - № 5. - S. 234. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Проект высокоскоростной линии Лион – Турин.**

*Сообщается о начале строительства высокоскоростной линии в 2016 г. Лион - Турин с базисным тоннелем Мон-Сени. Обсуждаются политические и экономические проблемы сооружения. Приводятся необходимые цифровые данные.*

729. Garicoïx, Michel. **Dissensions financières autour du «TGV des sables»** / M. Garicoïx // La Vie du Rail. - 2016. - № 3582. - P. 14. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Проект высокоскоростной линии TGV между Мединой и Меккой** : [Саудовская Аравия].

*Сообщается о разногласиях между арабской стороной и испанскими компаниями, участвующими в строительстве 450-километровой линии, по двум основным вопросам: во-первых, речь идёт о превышении стоимости работ на 1,8 млрд. евро к первоначальной 6,7 млрд. (2011 г.) и, во-вторых, о низких темпах выплаты. Подчёркнуто, что объект уже на 70% готов, ведутся испытания, ввод в эксплуатацию мог бы произойти в начале 2018 г.*

730. Garicoïx, Michel. **Médine – La Mecque, la LGV pionnière dans le désert** / M. Garicoïx // La Vie du Rail. - 2016. - № 3590. - P. 22-23. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Медина – Мекка – первая высокоскоростная линия в пустыне** : [Саудовская Аравия].

*Обзорная информация о ходе проекта по строительству высокоскоростной линии протяжённостью 453 км, связующей два центра мусульманской культуры. Проект был инициирован в 2011 г. и передан консорциуму с участием 12 испанских компаний, Al Shula Group; критерием выбора явились уровень развития технологий и более низкие цены по сравнению с группой французских компаний под руководством Alstom. Подписанный в 2012 г. контракт «Naramain» стоимостью 6,736 млрд. евро предполагал как проведение инфраструктурных работ и 12-летнее текущее содержание, так и поставку подвижного состава; окончание работ было намечено на декабрь 2016 г. Уточнено, что к концу июля 2016 г. проект был завершён на 70%: был построен участок до Джидды, проведены тестовые испытания на скорости 200 км/ч, ожидалась поставка 36 единиц подвижного состава Talgo максимальной скоростью 320 км/ч. Задержка в реализации проекта была связана с тяжёлыми климатическими условиями на участке линии, увеличением стоимости работ и задержкой платежей, а также внутренними разногласиями участников*

консорциума; в результате национальным оператором Саудовской Аравии, SRO, срок реализации проекта был перенесен на 14 месяцев. Указано, что предполагаемый пассажиропоток на линии составит 244 тыс. пассажиров в день и 60 млн. в год.

731. Gibb, Chris. **Texan link could be first true US high speed project** / Ch. Gibb // Railway Gazette International. - 2015. - № 7. - P. 41-43. - На англ. яз. - Пер. опубл.: // Железные дороги мира. - 2015. - № 11. - С. 26-29.

Перевод заглавия: **Проект высокоскоростной железнодорожной линии в штате Техас : [США].**

Обзорная иллюстрированная статья, в которой даётся обоснование необходимости строительства высокоскоростного железнодорожного сообщения Даллас - Хьюстон в штате Техас. Рассмотрено содержание проекта 386 км железнодорожной линии максимальной скоростью 330 км/ч, на которой будут эксплуатироваться японские высокоскоростные поезда со временем движения в сообщении не более 90 минут. Освещены вопросы подготовки к выполнению проекта с финансированием целиком за счёт частных инвестиций. Публикуются необходимые цифровые данные.

732. Godinot, Bernard. **La construction de la LGV par COSEA** / B. Godinot, H. Herode // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2017. - № 273(7/8). - P. 36-37. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Организация строительных работ на высокоскоростной линии Юг Европы – Атлантика (LGV SEA) объединением подрядчиков COSEA : [Франция].**

Упомянуется, что концессионер проекта – компания LISEA – поручила проведение строительных работ группе компаний COSEA; перечислены участники группы. Указано, что дирекция COSEA распределила весь объём работ на 5 направлений, за каждое из которых будет отвечать соответствующее подразделение: разработка проекта (SGC), инфраструктура (SGI), путевые работы (SGS), сигнализация и связь (SGST), энергоснабжение (SGE). Перечислены организации, осуществляющие надзор за деятельностью COSEA. Названы основные задачи группы-подрядчика с указанием сроков их выполнения.

733. **Going global** // Railway Gazette International. - 2017. - № 1. - P. 21-22. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Международная железнодорожная политика Китая.**

Сообщено о подписании соглашения о намерениях между Железнодорожной корпорацией Китая (China Railway Corp, CRC) и гонконгской корпорацией MTR, направленного на развитие стратегического сотрудничества как внутри Китая, так и за его пределами (стратегия 'Go-Global') в области строительства высокоскоростных линий, операторской деятельности, подготовки персонала и других. Перечислены примеры международной железнодорожной политики Китая, в частности планируемое приобретение подразделением компании CRRC, компанией ZELC производственного подразделения Škoda Transportation чешской компании Škoda; контракт с частным чешским оператором LEO Express на поставку электровозов. Уточнено, что CRRC и Škoda уже работают совместно над рядом проектов, в том числе по разработке трамваев с низким уровнем пола, а также участвуют в тендере на поставку 330 двухэтажных вагонов для железных дорог Израиля (наряду с Alstom, Bombardier, Hitachi, Siemens и Stadler).



734. **Grande vitesse chinoise entre Las Vegas et Los Angeles** // La Vie du Rail. - 2015. - № 3539. - P. 9. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **О проекте высокоскоростной линии между Лас-Вегасом и Лос-Анджелесом** : [США].

*Статья посвящена участию Китая в строительстве первой на американской территории высокоскоростной линии. Проектом предусмотрено сооружение двухпутной электрифицированной линии с максимально допустимой скоростью движения 240 км/ч. Затраты по проекту оцениваются от 5 до 12 млрд. долларов.*

735. **Guertin, R. Et pourquoi pas un train de nuit entre Montréal et New York?** / R. Guertin, L. Ampleman // Le Rail. - 2015. - № 214. - P. 10-15. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Возможно ли сообщение высокоскоростными ночными поездами между Монреалем и Нью-Йорком?**

*Обсуждаются возможности, в том числе финансовые, строительства высокоскоростной линии между крупнейшими городами на северо-востоке Америки. Исследуются разные варианты проекта, возможные режимы скорости, пассажиропоток.*

736. **Haramain contractors given notice to make up lost time** // Railway Gazette International. - 2015. - № 2. - P. 47-48. - На англ. яз. - Пер. опубл.: // Железные дороги мира. - 2015. - № 5. - С. 11-12.

Перевод заглавия: **Строительство высокоскоростной железнодорожной линии Haramain (Мекка - Медина)** : [Саудовская Аравия].

*Обзорно рассмотрен ход строительства железнодорожной линии длиной 450 км. Отмечены проблемы с задержками в строительстве. В результате чего нарушены планы сдачи в эксплуатацию линии в конце 2014 г. Урегулирование вопросов, связанных с продолжением строительства железнодорожной линии, а также с поставками из Испании высокоскоростных поездов Talgo.*

737. **Haramain deal ratified** // Railway Gazette International. - 2017. - № 2. - P. 43. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростное движение в Саудовской Аравии.**

*Сообщается, что высокоскоростная железная дорога Haramain между городами Саудовской Аравии Мекка, Джидда и Медина откроется в марте 2018 г. Talgo, входящий в состав консорциума Al Shoula, поставит 36 поездов серии 350 для эксплуатации на новой линии.*

738. **Haramain deal reached** // Railway Gazette International. - 2016. - № 12. - P. 22-23. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростная железнодорожная линия Медина – Мекка** : [Саудовская Аравия].

*Сообщается о том, что открытие высокоскоростной линии Haramain между Мединой, Джиддой и Меккой намечено на март 2018 г. При этом уточнено, что разногласия по вопросам финансирования между национальным оператором Саудовской Аравии, SRO и испанским консорциумом Al-Shoula, ответственным за строительство линии, были успешно разрешены после согласия SRO на выплату дополнительных средств в размере 150 млн. евро. Указано, что линия уже частично введена в эксплуатацию (кроме двух строящихся участков), а поставка 36 единиц подвижного состава Talgo осуществляется в нормальном*

режиме, проводятся их тестовые испытания. Отмечено, что основные трудности при реализации проекта линии связаны с экстремальными погодными условиями.

739. Harvey, Dan. **Elizabeth broken up** / D. Harvey // Modern Railways. - 2015. - № 9(804). - P. 97. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **О ходе строительства городской высокоскоростной железной дороги Crossrail в Лондоне** : [Великобритания].

*Сообщается о ходе выполнения работ проекта Crossrail по строительству высокоскоростной железной дороги в Лондоне, направленного на решение транспортных проблем столицы. Работы по бурению подземных туннелей осуществляются туннелепроходными комплексами «Елизавета» и «Виктория», первая из которых завершила свою работу, проложив туннель от полуострова Лиммо до Фаррингтона.*

740. Harvey, Dan. **Track laying progress** / D. Harvey // Modern Railways. - 2016. - № 8(815). - P. 95. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **К вопросу о строительстве высокоскоростной железной дороги Elizabeth Line** : [Великобритания].

*Описан процесс доставки материалов для укладки пути, в частности, бетона специальными поездами. Представлены проекты по улучшению доступа к станциям линии, в том числе по установке новых лифтов, пешеходных дорожек и мостиков, а также по строительству новой станции.*

741. **High Speed 2 Hybrid Bill receives Royal Assent** // International Railway Journal. - 2017. - № 4. - P. 7. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Фаза 1 высокоскоростной линии HS2 получила королевскую санкцию** : [Великобритания].

*Полученная 23 февраля 2017 г. королевская санкция сделала возможным начало строительных работ в рамках первой фазы проекта HS2. Ожидается, что предварительные работы на 190 км линии между Лондоном и Бирмингемом будут начаты весной 2017 г. Отмечено, что линия будет сообщаться с железнодорожной магистралью западного побережья (WCML) для организации перевозок в северо-западную Англию и Шотландию.*

742. **High speed line procurement** // Railway Gazette International. - 2016. - № 3. - P. 11. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **План строительства высокоскоростного железнодорожного сообщения Ostlänken в Швеции**.

*Ожидается, что в 2017 г. начнётся строительство 150-километровой железнодорожной линии Йерна (Järna) - Линчёпинг (восточное сообщение) с максимальной скоростью движения 320 км/ч. Строительство будет осуществляться в несколько этапов с привлечением зарубежных компаний, имеющих опыт в строительстве высокоскоростных железных дорог. Отмечено, что в дальнейшем данная линия станет началом высокоскоростной железнодорожной сети с ответвлениями в сторону Стокгольма, Гётеборга и Мальмё.*

743. **High speed links to the northeast** // Railway Gazette International. - 2015. - № 10. - P. 7. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Открытие высокоскоростного сообщения между Китаем и**

**Северной Кореей.**

*1 сентября 2015 года в Китае открыто движение по высокоскоростной линии протяжённостью 207 км от Шеньяна до северокорейского пограничного города Даньдун. Даньдун обслуживает около 80% товарооборота между двумя странами. На 1 октября 2015 года запланировано открытие движения по высокоскоростной линии Гирин - Хуньчунь, которая будет иметь 9 станций, включая Тюмень. Регион Хуньчунь является узким коридором между Россией и Северной Кореей. Также сообщается, что после 9-летнего перерыва возобновил свою деятельность пограничный переход Махалино - Хуньчунь, где в дальнейшем планируется развитие и пассажирских перевозок.*

744. **High speed to Essaouira** // Railway Gazette International. - 2015. - № 11. - P. 10. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Вторая высокоскоростная железнодорожная линия в Марокко.**

*Правительство Марокко заявило о планах по строительству второй высокоскоростной железнодорожной линии Марракеш - Эй-Сувейра, с перспективой расширения до Касабланки. Линия протяжённостью 180 км станет продолжением высокоскоростной линии соединяющей Танжер и Кенитру, открытие которой запланировано на 2018 год. В планах правительства страны строительство 1500 км высокоскоростных дорог до 2035 года на общую сумму 100 миллиардов дирхам.*

745. **Hokkaido Shinkansen between Shin-Aomori and Shin-Nakodate-Hokuto Opens** // Japanese Railway Engineering. - 2016. - Vol. 56, № 3(193). - P. 1-2. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Открытие высокоскоростного железнодорожного сообщения Shinkansen с островом Хоккайдо** : [Япония].

*Открытие высокоскоростного железнодорожного сообщения Shinkansen с островом Хоккайдо состоялось 26 марта 2016 г. Представлена подборка фотоинформации о новом сообщении длиной 149 км, 54 км из которых приходится на тоннель Seikan. Показана инфраструктура и эксплуатируемые в сообщении 10-вагонные поезда серий H5 и E5.*

746. **Hokkaido Shinkansen opening** // Railway Gazette International. - 2016. - № 5. - P. 7. - На англ. яз..

Перевод заглавия: **Высокоскоростное железнодорожное сообщение Hokkaido Shinkansen с островом Хоккайдо** : [Япония].

*Высокоскоростное железнодорожное сообщение Hokkaido Shinkansen с островом Хоккайдо - третьим основным островом Японии - запущено в марте 2016 г. Линия длиной 149 км с 54-километровым тоннелем Seikan соединяет острова Хонсю и Хоккайдо и обеспечивает сообщение острова Хоккайдо с Токио прямыми поездами Hayabusa, которые преодолевают 863 км пути за 4 ч 2 мин. В дальнейшем (до 2035 г.) планируется продление железнодорожной линии на острове Хоккайдо еще на 211 км до Саппоро. При этом время движения между Токио и Саппоро составит примерно 5 ч.*

747. Holness, Nigel. **The Elizabeth Line. An exercise in collaboration** / N. Holness // Modern Railways. - 2017. - № 3(822). - P. 54-55. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Железная дорога Elizabeth Line: сотрудничество – путь к успеху** : [Великобритания].

Отмечена значимость строительства линии, известной также как проект *Crossrail* и планируемой к вводу в эксплуатацию в 2018 г., для развития экономики Великобритании (дополнительный доход от её эксплуатации оценивается в 42 млрд. фунтов стерлингов), увеличения пропускной способности железнодорожной сети Лондона (предполагаемый пассажиропоток – 200 млн. пассажиров в год), снижения нагрузки на метрополитен. Затронут вопрос строительства объектов инфраструктуры. Компанией-оператором была выбрана корпорация MTR – оператор метро Гонконга, известный также своими контрактами в Китае, Австралии, Швеции и Великобритании. Упоминается о программе по привлечению персонала, в частности, машинистов к работе на линии. Указано на значимость сотрудничества MTR в рамках проекта *Crossrail* с Управлением транспорта Лондона (TfL), рядом других операторских компаний и компанией *Bombardier* в качестве поставщика и организатора технического обслуживания подвижного состава для обеспечения более эффективной операторской деятельности. В табличном виде представлена информация об этапах реализации проекта с указанием сроков и о сокращении времени движения на линии.

748. **HS 2 Britain's high-speed spine** // *Modern Railways*. - 2015. - № 12(807). - P. 51-57, 59-65. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Вторая высокоскоростная железнодорожная линия Великобритании (HS2).**

Раздел журнала с подборкой иллюстративных материалов, в том числе о плане поэтапного строительства HS 2 в сообщении Лондон - Бирменгем - Манчестер/Лидс (с. 52-53); технических аспектах проекта HS 2 (путь, железнодорожные станции, управление движением, подвижной состав) (с. 54-56); планируемой организации пассажирских перевозок на будущей линии (с. 57); модернизации вокзала *Euston* Лондона в рамках проекта HS 2 (с. 59-61); планах создания пересадочного узла на железнодорожной станции *Old Oak Common* между HS 2 и железнодорожной магистралью *Great Western* (с. 62-63); значение будущей линии HS 2 для развития транспортных сообщений в регионе *West Midlands* (Западный Мидленд) (с. 64-65).

749. **HS2 contracts awarded** // *Railway Gazette International*. - 2016. - № 12. - P. 10. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Контракты на реализацию проекта HS2 : [Великобритания].**

15 ноября Правительство Великобритании объявило о присвоении контрактов на реализацию 1-й фазы проекта HS2 на общую сумму 900 млн. фунтов стерлингов. Раскрывается содержание контрактов. Также было утверждено содержание 2-й фазы проекта, основными целями которой являются сокращение времени движения на ряде железнодорожных линий и строительство коридора, связующего несколько магистральных линий. Общий бюджет проекта HS2 оценивается в 55,7 млрд. фунтов стерлингов. Открытие фазы 2b намечено на 2033 г.

750. **HS2: Neun Konsortien auf Shortlist** // *Der Eisenbahningenieur*. - 2016. - № 5. - S. 81. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Девять консорциумов для реализации проекта HS2 : [Великобритания].**

В заметке названы 9 консорциумов и составляющие их компании для

строительства высокоскоростной железнодорожной линии HS2 Лондон – Бирмингем. Приводятся семь строительных лотов данного проекта. Стоимость строительства линии длиной 190 км оценивается от 7,1 до 11,8 млрд. фунтов стерлингов.

751. Huau, Christophe. **La concession entre SNCF Réseau et LISEA** / Ch. Huau // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2017. - № 273(7/8). - P. 9-10. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Концессионное соглашение между компаниями SNCF Réseau и LISEA на строительство высокоскоростной железнодорожной линии Юг Европы – Атлантика (LGV SEA) : [Франция].**

Подробно рассмотрена предыстория заключения соглашения, состоявшегося 16 июня 2017 г. Указано, что данным документом предусмотрено совместное финансирование, разработка проекта, строительные работы, текущее содержание и операторская деятельность сроком на 50 лет. Отмечено, что строительные работы продолжались 72 месяца; ввод линии в коммерческую эксплуатацию состоялся 2 июля 2017 г. Подведены итоги сотрудничества компаний на этапе окончания строительных работ; намечены планы на перспективу.

752. Hughes, Murray. **Faster to the west** / M. Hughes // Railway Gazette International. - 2017. - № 3. - P. 38-41. - На англ. яз. - Пер. опубли.: // Железные дороги мира. - 2017. - № 5. - С. 23-29.

Перевод заглавия: **Развитие высокоскоростного движения во Франции.**

Рассмотрено содержание проектов по строительству высокоскоростных линий (LGV) SEA (Юг Европы – Атлантика, Тур – Бордо), BPL (Бретань – Земли Луары), а также Ним – Монпелье; указано на сокращение времени движения; затронуты вопросы организации движения поездов; описаны маршруты их следования; рассмотрены перспективы развития проектов. Указано, что строительство линий осуществляется Национальным обществом железных дорог Франции (SNCF) на условиях государственно-частного партнёрства (PPP) с компаниями LISEA (LGV SEA), Eiffage Rail (LGV BPL) и Os'Via (LGV Ним – Монпелье); ввод линий в эксплуатацию ожидается 2 июля 2017 г. (SEA и BPL) и 11 декабря 2017 г. (Ним – Монпелье). Рассмотрены особенности нового высокоскоростного подвижного состава TGV L'Océane, заказанного SNCF у компании Alstom для эксплуатации на линии SEA.

753. Hughes, Murray. **Transforming the economy through high speed rail** / M. Hughes // Railway Gazette International. - 2016. - № 12. - P. 24-25. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Развитие высокоскоростного движения в азиатском регионе.**

Раскрываются детали проекта японской высокоскоростной железнодорожной сети Shinkansen на магнитном подвесе, протестированной в ходе форума Международной ассоциации высокоскоростного железнодорожного транспорта, прошедшего 17 ноября 2017 г. в Киото. В общем, обосновывается необходимость развития высокоскоростного движения в регионе для обеспечения социально-экономического роста. В свою очередь, такая политика требует сотрудничества и взаимодействия между странами организации АСЕАН. Сообщено о намерении индийских властей перенять технологию Shinkansen, в первую очередь для проекта Мумбаи – Ахмадабад, оценены возможные перспективы сотрудничества. Упоминается также о проекте высокоскоростной линии Сингапур – Куала-Лумпур между Малайзией и

Сингапуром.

754. **Il sistema alta velocità in Italia** // Ingegneria Ferroviaria. - 2017. - № 2. - P. 148. - На итал. яз.

Перевод заглавия: **Строительство высокоскоростного транспорта в Италии.**

*Рекламная информация. Союз итальянских железнодорожных инженеров (CIFI) представляет новый документальный фильм «Система высокоскоростного транспорта в Италии», созданный режиссером А. Фонтанелли для компании RFI (подразделение инжиниринга в сфере текущего содержания). Фильм продолжительностью 26 минут состоит из 6 частей, посвященных устройству верхнего строения пути, гражданским сооружениям; системе энергоснабжения с напряжением в сети 25 кВ; системе управления и контроля устройств СЦБ и связи; текущему содержанию инфраструктуры высокоскоростных линий; комплексным технологиям, используемым на железнодорожном транспорте. Фильм доступен на DVD стоимостью 13,50 евро в версиях на итальянском и английском языках.*

755. **Images et chiffres du chantier** // La Vie du Rail. - 2017. - № 3627. - P. 18-19. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростная линия Бретань - Земли Луары (LGV BPL) в фотографиях и цифрах : [Франция].**

*Своего рода краткий отчет о выполненных работах по строительству линии LGV BPL - западной ветки высокоскоростной линии LGV Atlantique, открытой для эксплуатации в 1989 г. Строительство новой линии было осуществлено компанией Eiffage Rail Express (ERE), которая в дальнейшем взяла на себя обязательства по текущему содержанию линии в рамках соглашения о партнерстве сроком на 25 лет. Согласно проекту, было проложено 182 км двухпутной линии между Конере (к востоку от Ле-Мана) и Реном, 410 км воздушной контактной сети, построены 2 новые электрические подстанции, 10 мостов и 1 эстакада, уложены 820 км рельсов, 680 тыс. шпал, 1,6 млн. т балласта. Стоимость проекта составляет примерно 3,4 млрд. евро.*

756. **Implementation of Japanese high-speed railway technologies and experiences in development of high-speed railway between Mumbai and Ahmedabad in India** reconfirmed in joint state after summit conference between Japan and India // Japanese Railway Engineering. - 2016. - Vol. 56, № 2(192). - P. 4. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Сотрудничество Японии и Индии в области высокоскоростного железнодорожного транспорта.**

*В соответствии с подписанным на высшем уровне в декабре 2015 г. договоре о сотрудничестве, предусмотрена, в частности, разработка проекта по японским технологиям для высокоскоростного железнодорожного сообщения Мумбаи – Ахмадабад в Индии длиной примерно 500 км и максимальной коммерческой скоростью 320 км/ч. Кратко рассмотрены некоторые аспекты нового проекта.*

757. **Inbetriebnahme VDE 8.2 Neubaustrecke Erfurt – Leipzig/Halle** // Elektrische Bahnen. - 2016. - № 1/2. - S. 19. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Ввод в эксплуатацию новой железнодорожной линии Эрфурт – Лейпциг/Халле в рамках проекта «Германское единство 8.2» :**

[Германия].

*Представлена процедура официального открытия железными дорогами Германии высокоскоростной железнодорожной линии Эрфурт – Лейпциг/Халле, состоявшееся 9 декабря 2015 г. Коммерческая эксплуатация была начата 13 декабря 2015 г. Даются технические характеристики линии и суммы инвестиций в проект.*

758. **Inde / Japon // Chemins de Fer.** - 2016. - № 556. - Р. 8. - На фр. яз.

**Перевод заглавия: О планах строительства в Индии высокоскоростной железной дороги по японской технологии.**

*В декабре 2015 г. на правительственном уровне подписан протокол о договорённости по проекту сооружения высокоскоростной линии Мумбаи - Ахмадабад протяжённостью 508 км, под который японская сторона предоставит кредит 10,6 млрд. евро (под 0,1%) сроком на 50 лет, а также передаст свою технологию и обеспечит подготовку и обучение персонала. По результатам проведённых в 2015 г. изыскательных работ, строительство этой линии LGV обойдется в 13,2 млрд. евро, а предполагаемые срок её реализации составит 7 лет.*

759. **Inde. Financement de la LGV Mumbai-Ahmedabad // Le Rail.** - 2015. - № 220. - Р. 9. - На фр. яз.

**Перевод заглавия: О финансировании проекта высокоскоростной линии Mumbai - Ahmedabad : [Индия].**

*Япония предложила Индии кредит в 15 млрд. долларов США под 1% на строительство 505-километровой линии LGV, которая свяжет Мамбей с Ахмадабадом, коммерческой столицей страны. Позднее был заключён контракт с Китаем на выполнение экспертизы возможности осуществления проекта линии LGV между Дели и Мамбеем протяжённостью 1200 км с бюджетом, превышающем почти в 2 раза затраты на проект при участии Японии, обсуждена позиция Индии в железнодорожном строительстве при участии Японии и Китая; оценено желание Японии противостоять китайской экспансии.*

760. **Indonesian high-speed loan agreed // International Railway Journal.** - 2017. - № 6. - Р. 8. - На англ. яз.

**Перевод заглавия: Совместное строительство высокоскоростной железной дороги в Индонезии.**

*мая 2017 г. китайский банк развития (CDB) подписал соглашение с консорциумом китайских и индонезийских железнодорожных компаний Kereta Cerat Indonesia-China (KCIT) о предоставлении займа в размере 4,5 млрд. долларов на строительство высокоскоростной железной дороги протяжённостью 142,3 км между индонезийскими городами Джакарта и Бандунг. Заем покрывает 75% проектной стоимости, остальную часть вы платит консорциум KCIT.*

761. **Japan and India sign high-speed agreement // International Railway Journal.** - 2016. - № 1. - Р. 52. - На англ. яз.

**Перевод заглавия: Сотрудничество Японии и Индии при строительстве высокоскоростной железной дороги по технологии Синкансен.**

*12 декабря 2015 г. премьер-министрами двух стран было подписано соглашение*

по строительству в Индии 505-километровой высокоскоростной железной дороги Мумбаи - Ахмедабад со стандартной колеёй и скоростью движения до 350 км/ч. 80% стоимости строительства (18,6 млрд. долларов) будет профинансировано Японией с льготным периодом кредитования в 15 лет и ставкой 0,1%. Сроки строительства линии 2017-2023 гг.

762. **Japan offers low-interest loan for Indian HS line** // International Railway Journal. - 2015. - № 8. - P. 8. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Япония предлагает заем под низкий процент для финансирования первой в Индии высокоскоростной железнодорожной линии Мумбаи - Ахмедабад.**

Япония предлагает заем под низкий процент для финансирования первой в Индии высокоскоростной железнодорожной линии Мумбаи - Ахмедабад при условии заказа 30% подвижного состава для новой линии у японских компаний. Несмотря на увеличившуюся в сравнении с первоначальной стоимостью проекта 505-километровой линии (до 988,05 миллионов рупий), предполагаемая процентная ставка составляет лишь 0,25%. Открытие сообщения с пропускной способностью 40 тысяч пассажиров в день ожидается в 2024 году. При этом время движения составит 2 часа вместо 6 часов 45 минут в настоящее время.

763. **Japan Overseas Infrastructure Investment Corporation for Transport & Urban Development (JOIN) finances a high-speed Texas railway** // Japanese Railway Engineering. - 2016. - Vol. 56, № 2(192). - P. 21. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Японские технологии и финансы для строительства высокоскоростной железнодорожной линии в штате Техас (США).**

Рассмотрены планы строительства в 2017-2022 гг. 385-километровой железнодорожной линии Даллас - Хьюстон на основе японской системы Синкансен и с поездами на основе серии N700. Это частный проект, в финансировании которого участвует Японская корпорация по инвестициям в зарубежную транспортную инфраструктуру (JOIN). Приведены необходимые цифровые данные.

764. **JR East наращивает инвестиции** // Железные дороги мира. - 2015. - № 12. - С. 21-23. - Материалы компании JR East ([www.jreast.co.jp](http://www.jreast.co.jp)), портала GetAroundJapan ([www.getaroundjapan.jp](http://www.getaroundjapan.jp)). - Пер.ст. из журн.: // International Railway Journal. - 2015. - № 8. - P. 21-23. - Англ.

Железнодорожная компания JR East, завершив два крупных проекта в начале 2015 г., обнародовала планы наращивания инвестиций с целью расширения сети и повышения сейсмостойкости ее инфраструктуры.

765. Keseljevic, Christophe. **La LGV marocaine s'achève, les TGV débutent leurs essais** / Ch. Keseljevic // Chemins de Fer. - 2016. - № 559. - P. 12-15. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростная линия Танжер - Кенитра : [Марокко].**

Освещён ход завершающего этапа работ по подготовке к эксплуатации первой на африканском континенте высокоскоростной линии протяженностью 200 км/ч. В связи с проблемами, сопряжёнными с приобретением земель и размещением заказов, сроки открытия линии были смещены в сторону увеличения и перенесены на середину 2018 г. Указано на сложности трассы, отдельные участки которой проходят в сейсмически опасных зонах. Сообщается о сооружении в Танжере ремонтного депо на 12 поездов RGV 2N2, построенных компанией Alstom. Локомотивный парк представлен



электровозами 3-х серий СС Hitachi для грузового движения со скоростью - 160 км/ч, а также 27-ю серии ВВ и 20-ю ВВ Alstom Prima 2.

766. Kingsley, Nick. **Forging ahead with a TSI-compliant high speed line** / N. Kingsley // Railway Gazette International. - 2016. - № 7. - P. 52-53., m. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Первая высокоскоростная железнодорожная линия для Ирана.**

*Обзорная иллюстрированная статья о содержании и ходе выполнения проекта железнодорожной линии Тегеран - Исфахан длиной 410 км, максимальной скоростью 250 км/ч, начало эксплуатации которой ожидается в 2021 г. Рассмотрены некоторые вопросы строительства линии в соответствии с европейскими стандартами TSI (Технические спецификации по interoperability), с участием китайской компании-подрядчика CREC и итальянской консультативной компании Italferr.*

767. **KL – Singapore to open by 2026** // Railway Gazette International. - 2016. - № 8. - P. 8. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростное железнодорожное сообщение между Малайзией и Сингапуром.**

*Небольшая заметка о подписании меморандума о взаимопонимании правительствами Малайзии и Сингапура по вопросу строительства высокоскоростной железнодорожной линии, которая соединит столицы двух государств. Начало коммерческой эксплуатации линии Куала-Лумпур - Сингапур намечено на 2026 г. со скоростью движения до 300 км/ч.*

768. **Korea approves Seoul - Sokcho HSL** // International Railway Journal. - 2016. - № 8. - P. 7. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Одобрены планы высокоскоростного железнодорожного сообщения Сеул – Сокчхо** : [Южная Корея].

*Обсуждавшийся неоднократно в последние 30 лет, проект высокоскоростного железнодорожного сообщения Сеула и Сокчхо (на восточном побережье Кореи), предусматривает строительство в Северном регионе Канвондо однопутной линии длиной 83,9 км Сокчхо - Чхунчхон с 3 промежуточными станциями. Скорость движения в новом сообщении составит до 250 км/ч, а время движения между Сеулом и Сокчхо 1 ч 15 мин, что вдвое быстрее в сравнении с существующим в настоящее время автобусным сообщением. Стоимость строительства новой линии оценивается в 2,06 триллиона вон (2,3 млрд. долларов). На реализацию проекта потребуется 8 лет, хотя дата начала строительства пока неизвестна.*

769. Kossak, A. **BER - «Zweitflughafen» Leipzig/Halle durch Schnellbahnanbindung? Bahnanbindung von Flughäfen** / A. Kossak // Eisenbahntechnische Rundschau. - 2015. - № 6. - S. 52-57. - На нем. яз.. - Пер. опубли.: // Железные дороги мира. - 2016. - № 2. - С. 29-34.

Перевод заглавия: **BER - «второй аэропорт» Лейпциг - Галле** : [Германия].

*Обсуждается вопрос, выдвинутый премьер-министром Саксонии господином Тиллихом и федеральным министром транспорта господином Добринчем, о целесообразности строительства в Лейпциге второго аэропорта и присоединении его к высокоскоростной линии Берлина. Приводятся примеры и доказательства абсурдности данного проекта во всех отношениях.*

770. Kossak, Andreas. **Projekt «California Bullet Train» ... und was daraus zu lernen ist** / A. Kossak // Eisenbahntechnische Rundschau. - 2016. - № 10. - S. 35-41., К. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Проект высокоскоростного железнодорожного сообщения Калифорнии («California Bullet Train») – полезные уроки на будущее : [США].**

*Представлена история разработки самого противоречивого в США проекта транспортной инфраструктуры, дискуссии вокруг которого по политическим, юридическим, финансовым и техническим аспектам продолжаются до сих пор. Рассмотрены наиболее спорные вопросы проекта 1200-километрового железнодорожного сообщения Калифорнии, максимальной (конструктивной) скоростью 350 км/ч, реализация которого началась в 2015 г. Подчеркивается, что отмеченные проблемы и недостатки могут послужить хорошим уроком на будущее для других крупных проектов транспортной инфраструктуры в других странах, в т.ч. в Германии.*

771. **Kuala Lumpur – Singapore high speed line agreement** // Railway Gazette International. - 2017. - № 1. - P. 8. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Соглашение по высокоскоростной линии Куала-Лумпур – Сингапур** : [Малайзия, Сингапур].

*Указано, что соглашение о развитии 350-км линии, в котором оговорены технические требования, требования по безопасности и финансовый аспект проекта, было подписано 13 декабря 2016 г. Перечислены компании, ответственные за гражданское строительство, управление и консультационную поддержку, разработку, производство и текущее содержание подвижного состава; операторской компанией была выбрана OpCo International. Уточнено, что максимальная скорость на линии составит 350 км/ч; названы 8 будущих станций. Начало движения на линии намечено на 31 декабря 2026 г.*

772. **Kuala Lumpur – Singapore high-speed accord signed** // International Railway Journal. - 2017. - № 1. - P. 61. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Соглашение по высокоскоростной линии Куала-Лумпур – Сингапур** : [Малайзия, Сингапур].

*Соглашение о строительстве линии было подписано 13 декабря 2016 г. вслед за меморандумом о взаимопонимании от июля 2016 г. Максимальная скорость на будущей линии протяжённостью составит 350 км/ч, время движения – 1,5 часа (в экспресс сообщении); перечислены 8 будущих станций. Рассмотрено содержание строительных работ и компании, ответственные за их проведение. Так, компании MuHSR с малазийской стороны и LTA с сингапурской будут отвечать за инфраструктуру. Тендеры на поставку подвижного состава, систем электроснабжения, телекоммуникации и связи ожидаются к проведению в 2017 г.; операторской компанией была выбрана OpCo International. Ввод линии в эксплуатацию намечен на 31 декабря 2026 г.*

773. Kurkut, Seekin. **VDE 9 ABS Leipzig - Dresden: 4-gleisiger Ausbau zwischen Coswig (b. Dresden) und Dresden-Neustadt** / S. Kurkut, W. Förster // Eisenbahntechnische Rundschau. - 2015. - № 9. - S. 35-40. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Проект VDE 9 ABS Лейпциг - Дрезден** : [Европа].

*Дается описание проекта строительства высокоскоростной 4-х путной*

железнодорожной линии между станциями Косвиг и Дрезден Нойштадт, являющегося частью крупного железнодорожного сообщения между Скандинавией и Балканами. Представлен обзор строительных мероприятий, приведены краткие схемы станции Дрезден Нойштадт. Приведены многочисленные схемы и фотографии.

774. **L'île d'Hokkaido reliée par Shinkansen** // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2016. - № 262(7). - P. 59. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Открытие высокоскоростного железнодорожного сообщения Shinkansen с островом Хоккайдо** : [Япония].

*Кратко сообщено об открытии для эксплуатации с 26 марта 2016 г. линии Shinkansen, соединившей Токио с Син-Хакодате-Хокуто на острове Хоккайдо. Длина маршрута составляет 863 км, время в пути – 4 часа. Ранее сообщение обеспечивалось однопутной линией, которая пересекала пролив Цугару в тоннеле Сейкан. В рамках нового проекта расстояние между островами было увеличено на 149 км, из которых 54 км пришлось на железнодорожный тоннель, строительство которого обошлось в 4,4 млрд. евро.*

775. **La Chine construira les LGV thaïlandaises** // Le Rail. - 2015. - № 213. - P. 10. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Китай построит высокоскоростную линию в Таиланде.**

*В рамках межправительственного соглашения о сотрудничестве в сфере развития транспортной инфраструктуры на 2015-2022 гг. Китай осуществит строительство высокоскоростной линии в Таиланде. Отмечено, что Китай примет участие во всех этапах реализации проекта, начиная от разработки концепции, финансирования выбора трассы и непосредственно строительных работ.*

776. **La LGV Est européenne intégralement en service** // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2017. - № 270(4). - P. 51. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростная линия LGV Est européenne в полной эксплуатации** : [Франция].

*После процедуры допуска к коммерческой эксплуатации, проведенной 6 декабря 2016 г. Государственной администрацией по железнодорожной безопасности (EPSF), был открыт участок линии LGV Est européenne в Венденайм. Уточнено, что с этого момента высокоскоростная линия полностью находится в коммерческой эксплуатации. Указано, что время движения поездов на LGV Est européenne составляет 1 час 44 минуты на маршруте Париж - Страсбург и 1 час 45 минут – в обратном направлении.*

777. **La LGV Houston – Dallas sera conçue par l'espagnol Ferrovial** // La Vie du Rail. - 2015. - № 3544. - P. 7. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Испанская компания Ferrovial разработает проект высокоскоростной линии Хьюстон – Даллас** : [США].

*Небольшая информация о проекте линии LGV длиной 386 км в штате Техас. Затраты по проекту оцениваются в 8,8 млрд. евро, из которых компании Ferrovial будут выделены 115 млн. евро на проведение изысканий и разработку концепции линии. Ferrovial – не новичок на американском рынке, ею уже выполнялись работы по строительству автодорог.*

778. **La ligne HS2: la phase 2 du projet enclenchée** // Revue Générale des Chemins de

Fer. - 2017. - № 268(2). - P. 37. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Вторая фаза проекта высокоскоростной железнодорожной сети HS2** : [Великобритания].

*15 ноября 2016 г. было опубликовано содержание 2-й фазы проекта HS2. Отмечены приоритетные направления 2-й фазы – развитие сети высокоскоростных линий на севере Великобритании, а именно на маршрутах Бирмингем – Лидс и Бирмингем – Манчестер. Также упоминается контракт стоимостью 1 млрд. евро на строительство железнодорожной инфраструктуры на маршруте Лондон – Бирмингем, относящемуся к 1-й фазе HS2. Начало работ назначено на 2017 г.*

779. Lafargue, Gilbert. **La LGV Est (2-e phase) à 6 mois de l'ouverture** / G. Lafargue // Chemins de Fer. - 2015. - № 554. - P. 9-13. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Вторая очередь новой высокоскоростной линии LGV Est будет открыта через 6 месяцев** : [Франция].

*В форме репортажа с многочисленными фотографиями, сделанного французским журналистом, посетившим строительные площадки на линии, представлены этапы, техника и технология сооружения инфраструктуры, искусственных сооружений.*

780. Lafaurie, Matthieu. **Une ligne pour tout le Grand Sud-Ouest** / M. Lafaurie // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2017. - № 273(7/8). - P. 13-14. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростная линия для юго-западного региона Франции.**

*Оценена выгода региона от ввода в эксплуатацию 2 июля 2017 г. новой 340-километровой высокоскоростной линии Юг Европы – Атлантика (LGV SEA). В том числе указано на сокращение времени движения (например, между Парижем и Бордо – до 2-х часов) в результате реализации проекта, инициированного в 1992 г. Рассмотрены детали проекта линии, построенной на условиях государственно-частного партнёрства (PPP); перечислены его участники; прослежена история развития. Уточнено, что максимальная скорость поездов на линии составит 320 км/ч.*

781. **Lancement des travaux de la LGV indonésienne** // Le Rail. - 2016. - № 223. - P. 9. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Первая высокоскоростная линия в Юго-восточной Азии.**

*Небольшая информация о проекте линии длиной 160 км между Джакартой и Бандунгом на острове Ява. Затраты по проекту оценены в 5,1 млрд. евро. За право на участие в его реализации конкурировали Япония и Китай; в результате китайская группа China Railway International оказалась победительницей. В соответствии с проектом максимальная скорость движения на линии составит 350 км/ч. Оценено значение проекта для экономического развития Индонезии.*

782. Laval, Patrick. **Contre-attaque en Inde face à la grande vitesse chinoise** / P. Laval // La Vie du Rail. - 2015. - № 3551. - P. 14. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Об участии Японии в высокоскоростных проектах в Индии.**

*Сообщается о двухстороннем соглашении, подписанном 12 декабря 2015 г., на строительство новой 505-километровой линии между Бомбеем и Ахмадабадом. Отмечено, что это большой успех Японии, которая не так часто*

экспортировала свою высокоскоростную технологию. Кроме того, в этом сегменте рынка активно завоёвывает позиции Китай. К примеру, китайская компания *China Railway International* получила право на реализацию проекта линии Джакарта - Бандунг длиной 150 км, причём, выбор был определён её участием в финансировании. Следуя примеру Китая, Япония, в свою очередь, также предложила Индии кредит на строительство линии Бомбей - Ахмедабад сроком на 50 лет, несмотря на то, что её доля в проекте всего 0,5%.

783. Laval, Patrick. **Lancement de la grande vitesse ferroviaire à la chinoise** / P. Laval // *La Vie du Rail*. - 2016. - № 3558. - P. 15. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Запуск высокоскоростной линии при участии Китая : [Индонезия]**.

*Рассказывается о начале строительства новой линии Джакарта – Бандунг, длиной 142,3 км и рассчитанную на скорость 250 км/ч. Новая линия позволит осуществить сообщение между городами за 40-60 мин вместо 3-х часов в настоящее время. Сообщено, что реализация данного проекта началась после подписания контракта между Индонезией и Китаем на сумму в 5 млрд. евро. Затраты по проекту оцениваются в 5 млрд. евро и на ¾ будут профинансированы Китайским банком развития. На 40% проект будет организован консорциумом под руководством компании *China Railway International Co Ltd*, также перечислены индийские участники. Работы по строительству линии предполагается завершить в конце 2018 г., запуск назначен на первое полугодие 2019 г. Отмечено, что линия Джакарта – Бандунг – часть железнодорожной сети, длиной 750 км.*

784. Laval, Patrick. **Marmaray, un RER ouvert par étapes entre Europe et Asie** / P. Laval // *La Vie du Rail*. - 2015. - № 3531. - P. 14. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Проект скоростной сети региональной железной дороги RER между Европой и Азией : [Турция]**.

*Освещён ход работ по сооружению железнодорожной линии, которая соединила европейскую и азиатскую части Стамбула и была проложена частично под землёй и частично под водой (при впадении Босфора в Мраморное море). Проект получил название «Marmaray» и обошёлся в 3,3 млрд. евро. В его финансировании приняли участие в т.ч. Европейский инвестиционный банк, Японское агентство по международному сотрудничеству (Jica) и др. Перевозочная способность - 75 тыс. пассажиров в час в одном направлении.*

785. Laval, Patrick. **Pas de candidat français pour la grande vitesse en Californie** / P. Laval // *La Vie du Rail*. - 2017. - № 3621. - P. 8. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **О выборе компаний для строительства высокоскоростной линии в Калифорнии : [США]**.

*Сообщается о контракте, который должен быть подписан в ближайшее время администрацией *California High-Speed Rail Authority* с одной из компаний мирового уровня на создание высокоскоростного поезда как системы в целом. Контракт общей стоимостью 30 млн. долларов рассчитан на 6 лет. Перечислены 5 компаний-кандидатов на участие в проекте из Китая, Германии, Италии, Испании и Великобритании. Отмечается отсутствие Франции. Оценены шансы кандидатов.*

786. Le Caigne, Hervé. **Un nouveau modèle pour une nouvelle ligne** / H. Le Caigne // *Revue Générale des Chemins de Fer*. - 2017. - № 273(7/8). - P. 6. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Новая модель финансирования для новой высокоскоростной железнодорожной линии Юг Европы – Атлантика (LGV SEA) : [Франция].**

*Рассмотрены детали концессионного соглашения между оператором инфраструктуры SNCF Réseau и компанией LISEA на строительство высокоскоростной линии SEA, впервые во Франции реализованного на условиях государственно-частного партнёрства (PPP). Указано, что стоимость контракта составила 7,8 млрд. евро, из них 3,8 млрд. предоставлены компанией LISEA; 1 млрд. – SNCF Réseau; оставшиеся 3 млрд. – местными организациями, государством и Европейским союзом. Подрядчиком проекта является группа компании COSEA, возглавляемая VINCI Construction; ответственным за текущее содержание – группа MESEA, созданная VINCI Construction и Systra. Уточнено, что срок действия соглашения, подписанного 16 июня 2011 г., составляет 50 лет.*

787. **Le Gautrain va tripler son réseau** // La Vie du Rail. - 2015. - № 3531. - P. 16. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Расширение сети Gautrain : [ЮАР].**

*Изложены предпосылки и планы удлинения скоростной региональной сети в провинции Gauteng, соединяющей Преторию с Йоханнесбургом. Проводятся изыскательские работы. Предусмотрено увеличить протяжённость сети Gautrain с 77 до 200 км и профинансировать проект по схеме «PPP».*

788. **Le gouvernement prévoit 16,5 dessertes quotidiennes en 2017** // La Vie du Rail. - 2015. - № 3545. - P. 7. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **О проекте высокоскоростной линии TGV Париж – Бордо : [Франция].**

*Оценены объёмы работы линии, которая будет введена в коммерческую эксплуатацию в 2017 г. Ожидается, что уже в 2017 г. ежедневно поездами TGV будут выполняться в среднем 16,5 поездов.*

789. **Le Japon construira les LGV indiennes** // Le Rail. - 2015. - № 221/222. - P. 7. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростные проекты в Индии при участии Японии.**

*В соответствии с подписанным соглашением между странами Япония примет участие в строительстве 508-километровой линии между Мумбаем и Ахмедабадом. На эти цели Япония выделит Индии кредит в 10,8 млрд. евро сроком на 50 лет с отсрочкой на 15 лет и процентной ставкой 0,1%. Анализ рентабельности и осуществимости проекта выполнен на средства JR и Japan International Cooperation Agency. Три других проекта находятся в стадии изысканий; причём один из них профинансирован Китаем (Дели - Нагпур). Отмечено усиление присутствия Японии на рынках в Юго-Восточной Азии.*

790. **Le Japon va construire le premier TGV de l'Inde** // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2016. - № 258(3). - P. 49. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Япония построит первую высокоскоростную линию для Индии.**

*Сообщено о соглашении между странами на строительство 505-километровой высокоскоростной линии Бомбей - Ахмедабад, на северо-западе страны. Затраты по проекту оцениваются в 13,5 млрд. евро. Ранее Япония*

экспортировала свою технологию только на Тайвань. Условием для получения этого контракта Японией стало предоставление ею кредита индийской стороне в 10,9 млрд. евро под 0,1%. Эти средства позволят профинансировать 80% проекта. Новая линия будет открыта в 2024 г.; время в пути на маршруте будет сокращено с 8 до 2 часов.

791. **Les chemins de fer italiens choisis pour deux lignes à grande vitesse** // La Vie du Rail. - 2016. - № 3562. - P. 13. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Участие Италии в строительстве высокоскоростной линии Тегеран - Исфахан** : [Иран].

*Кратко сообщается об участии итальянской инженеринговой компании Italferr (группа FS) в предстоящем строительстве высокоскоростной линии Тегеран - Исфахан через Кум, протяжённостью 400 км. Также между сторонами подписано соглашение о сотрудничестве в разработке проекта, строительстве и вводе в эксплуатацию ещё двух высокоскоростных линий, соединяющих Тегеран с Хамаданом и Эрак с Кумом.*

792. **Les exigences d'une ligne mixte** // La Vie du Rail. - 2016. - № 3604. - P. 16. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростная линия для смешанного (грузового и пассажирского) сообщения** : [Франция].

*Статья о сооружении 60-км участка между Нимом и Монпелье, где с октября 2017 г. поезда TGV будут следовать со скоростью 220 км/ч, а грузовые - со скоростью 100 км/ч. Оценено значение проекта, в том числе с точки зрения высвобождения ниток графика для пропуска поездов TER на традиционной линии этого направления, которая уже близка к перенасыщению (230 поездов проходят по ней ежедневно). Полностью статья опубликована в №3588 от 19 августа 2016г.*

793. **Les images et chiffres du chantier** // La Vie du Rail. - 2017. - № 3626. - P. 16-17. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростная линия LGV SEA в иллюстрациях и цифрах** : [Франция]

*Краткий отчёт о строительных работах, выполненных компанией Lisea (группа Vinci) в рамках концессии сроком на 50 лет. В частности, было проложено 302 км новой двухпутной линии, построено 19 мостов, уложено 1100 тыс. шпал, 680 км контактной сети, 1360 км рельсов. Линия адаптирована к скорости движения пассажирских поездов 320 км/ч в коммерческой эксплуатации; оснащена системой сигнализации ERTMS уровня 2 (наложение на оборудование TVM 300). Указано на наличие 1 дистанционного центра управления и 4 центров техобслуживания и ремонта.*

794. **Les pays Baltes signent un accord sur la Rail Baltica** // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2017. - № 270(4). - P. 83. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Соглашение между странами Балтии о строительстве железной дороги Rail Baltica** : [Эстония, Латвия, Литва].

*Отмечается, что соглашение, подписанное Эстонией, Латвией и Литвой 31 января 2017 г., позволит расширить связи между Западной и Восточной Европой, в дальнейшем свяжет Таллинн с Берлином через Польшу, обеспечит движение грузовых поездов со скоростью 120 км/ч и пассажирских - со скоростью 240 км/ч. Линия будет построена по европейским стандартам с*

шириной колеи 1435 мм. Предусматривается продление линии в направлении Финляндии через паромную переправу либо подводный тоннель. Данный проект является одним из приоритетных TEN-T Европейского союза (ЕС); затраты оценены в 4 млрд. евро, из которых 85% ассигнует ЕС.

795. **Les pertes se confirment pour le consortium espagnol** // Le Rail. - 2016. - № 224. - Р. 6. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **О проекте высокоскоростной линии в Саудовской Аравии.**

Обращено внимание на финансовые проблемы, возникшие в ходе реализации проекта линии Медина - Мекка. Убытки испанского консорциума, которому поручено строительство, достигли в 2015 г. 367 тыс. евро; в 2014 г. Потери составили 322 тыс. евро. Предприятия, входящие в концерн, анализируют причины увеличения сроков строительства и обвиняют представителей саудовской стороны в том, что они ответственны за чрезмерное превышение стоимости работ и отклонение от бюджета. Они, в частности, не согласны с расчётом стоимости строительства ремонтного депо и с оплатой работ по очистке путей от песка.

796. **L'Espagne, l'Égypte signent un accord pour une LGV** // Le Rail. - 2015. - № 215. - Р. 6. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **О планах строительства высокоскоростной линии в Египте.**

Между Испанией и Египтом на правительственном уровне подписано соглашение на разработку проекта высокоскоростной линии между Каиром и Луксором. Исследовательские работы будут профинансированы из Фонда интернационализации торговли (FIEM). На первом этапе соглашением предусматривается развитие технологического сотрудничества между странами. В планах египетского правительства - модернизация железнодорожной сети и строительство линий LGV между важнейшими городами. Испания заинтересована в освоении новых рынков за рубежом в условиях падения спроса внутри страны.

797. **LGV Est complete** // Railway Gazette International. - 2016. - № 8. - Р. 7. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Завершение строительства высокоскоростной железнодорожной линии Париж – Страсбург : [Европа].**

3 июля 2016 г. открытием второй очереди (протяженностью 106 км) завершилось строительство высокоскоростной железнодорожной линии Париж - Страсбург. По прогнозам SNCF к 2020 г. пассажиропоток на линии составит 12,8 млн. пассажиров в год. Обзорно представлена информация о ходе строительства, бюджете и другие данные по проекту.

798. Lustig, David. **Return of the inter-city train** / D. Lustig // Railway Gazette International. - 2015. - № 10. - Р. 31-34. - На англ. яз. - Пер. опубли.: // Железные дороги мира. - 2016. - № 4. - С. 24-30.

Перевод заглавия: **Строительство пассажирской железнодорожной линии на восточном побережье Флориды : [США].**

В статье рассказывается о ходе строительных работ 385-километрового участка пути вдоль восточного побережья Флориды, соединяющего между собой Майами и Орlando. Говорится о поэтапном подходе к строительству, планах по закупке парка подвижного состава компании-производителя Siemens,



*разработке новых станций и экономическом развитии между городами. Приводятся различные цифровые данные.*

799. **Lyon – Turin bill adopted** // International Railway Journal. - 2017. - № 3. - P. 8. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Соглашение по высокоскоростной линии Лион – Турин : [Франция, Италия].**

*Согласно договорённости между правительствами Франции и Италии, тендеры на строительство высокоскоростной линии Лион – Турин будут организованы в течение 2017 г.; их общая стоимость составляет 26,1 млрд. евро. Сами строительные работы будут начаты в 2018 г.; открытие линии намечено на 2028-2029 гг. Указано на сокращение времени движения между двумя городами до 1 часа 47 минут (в настоящее время – 3,5 часа).*

800. **Lyon-Turin: une nouvelle étape vers la réalisation de la ligne ferroviare** // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2017. - № 271(5). - P. 63. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **К вопросу о строительстве высокоскоростной линии Лион – Турин : [Франция, Италия].**

*Краткая информация об одобрении 26 января 2017 г. французским Сенатом документа, определяющего условия организации строительных работ на международной высокоскоростной линии Лион – Турин и их стоимость, а также устанавливает необходимость создания средств для недопущения коррупционных вмешательств. В результате одобрения проекта правительственными организациями двух стран, компания-оператор TELT получает право объявления тендеров на проведение строительных работ, окончание которых намечено на 2030 г.*

801. Mängel, S. **Verkehrsprojekte Deutsche Einheit «Schiene»: Versprechen eingelöst** / S. Mängel // Der Eisenbahningenieur. - 2015. - № 8. - S. 10-1. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Транспортные проекты Объединения железнодорожных дирекций Германии.**

*Дётся описание и реализация проекта VDE8 (путь), касающегося строительства и реконструкции высокоскоростной линии Nürnberg-Erfurt-Halle-Berlin. Приводится характеристика двухпутного участка пути протяжённостью 500 км. Ввод в эксплуатацию предполагается в конце декабря 2015 г.*

802. Masse, J.-P. **LGV Tours-Bordeaux: la pose des voies se poursuit** / J. -P. Masse // Chemins de Fer. - 2015. - № 551. - P. 7-9. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростная линия Тур – Бордо.**

*Информация о ходе работ по проекту линии протяжённостью 302 км получившей название SEA (Sud Europe Atlantique) Юг Европы - побережье Атлантики. Строительство ведётся на 2-х участках: Тур-Пуатье-Бордо (180 км). Укладка пути выполняется с производительностью 650 м/день, то есть 7 км в неделю. Указаны затраты времени на поездку на отдельных участках маршрута в 2007 и 2017 гг. SEA - первая во Франции линия и управление LGV, строительство которой осуществляется на правах концессии.*

803. Mesnil, Hubert. **«La seule façon de réussir le Lyon-Turin est de le financer via l'eurovignette»** / H. Mesnil // La Vie du Rail. - 2015. - № 3526. - P. 20-21. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **О проекте высокоскоростной линии Лион - Турин: [Франция].**

*Интервью с президентом компании Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT) г-ном Юбером дю Меснилом, бывшим руководителем компании RFF (Национальная железнодорожная сеть Франции). Затронуты вопросы целесообразности проекта, оцениваются протестные выступления оппозиционеров в Италии, проблемы экологии, конкуренции между железнодорожным и автотранспортом, прогнозируются объёмы перевозок. Особое внимание уделено финансовым вопросам. Затраты составят 23 млрд евро.*

804. **Metropolitan PDL approved** // Railway Gazette International. - 2017. - № 1. - P. 10. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Проект высокоскоростной пассажирской железной дороги Пекин – Тяньцзинь – Хэбэй : [Китай].**

*Проект железнодорожной сети из 9 линий общей длиной 1104 км был принят 28 ноября 2016 г. Китайским национальным советом по реформированию и развитию. Его общая стоимость составляет порядка 250 млрд. юаней; реализация назначена на 2020 г. Предполагается сообщение на максимальной скорости 200 км/ч между китайской столицей и рядом городов, а также аэропортами. Данная сеть входит в первую фазу программы по созданию высокоскоростной пассажирской сети общей протяжённостью 3453 км.*

805. Michaud, Frédéric. **Le partenariat public-privé: un outil au service du système ferroviaire** / F. Michaud // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2017. - № 273(7/8). - P. 7-8. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Государственно-частное партнёрство (PPP) на службе железнодорожного транспорта : [Франция].**

*Обоснована эффективность использования государственно-частного партнёрства как модели финансирования крупных инфраструктурных проектов. Рассмотрено содержание 5 контрактов, заключённых SNCF Réseau (ранее – RFF) на условиях PPP, в том числе на строительство высокоскоростных линий Юг Европы – Атлантика (LGV SEA) и Бретань – Земли Луары (LGV BPL). Дополнительно помещено сравнение условий контрактов на строительство линий SEA и BPL.*

806. **Moroccan high-speed line 70% complete** // International Railway Journal. - 2015. - № 8. - P. 7. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Первая высокоскоростная железнодорожная линия Африки в Марокко.**

*Первая высокоскоростная железнодорожная линия Африки в Марокко откроется весной 2018 года, на 2,5 года позже ранее назначенного срока, в том числе по финансовым проблемам. Проект 183-километровой линии Танжер - Кенитра стоимостью 1,8 миллиардов евро выполнен на 70%. Стоимость одного километра пути оценивается в 8,5 миллионов евро. Для новой линии предусмотрены 14 200-метровых поездов TGV с 2-этажными вагонами.*

807. Nakamura, Akihiro. **Hokkaidō Shinkansen inaugurated** / A. Nakamura, B. Kotál // Railvolution. - 2016. - Vol. 16, № 2. - P. 30-31. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Открытие высокоскоростной железнодорожной линии Hokkaidō Shinkansen : [Япония].**

26 марта 2016 г. состоялось открытие высокоскоростной 148,8-километровой железнодорожной линии между о. Хонсю и о. Хоккайдо (Япония). 82 км линии имеют две колеи для осуществления грузового железнодорожного сообщения между островами. Транспортное обслуживание осуществляет компания-оператор JR Hokkaidō на электропоездах серии H5 Shinkansen с максимальной скоростью 260 км/ч. Приводятся данные по тестовым испытаниям и планам по продлению линии на 211,3 км до Саппоро к марту 2031 г.

808. Navarro, Th. **ERTMS niveau 2 sur la LGV Est européenne** / Th. Navarro // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2015. - № 250(6). - P. 18-25. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Европейская система железнодорожной сигнализации ERTMS уровня 2 на высокоскоростной линии LGV Est européenne** : [зарубеж. опыт].

*Имеются сведения по истории проекта сооружения железнодорожной магистрали, которая пройдет через Францию, Германию, Австрию и Словакию; указаны источники финансирования, а также организации участвующие в проекте (с распределением функций). Отмечены трудности, возникающие в ходе совмещения европейской системы ERTMS с уже существующей национальной TVM 430, и найденные решения для их преодоления. Оценено значение внедрения железнодорожной радиосвязи GSM-R. Прокомментированы полученные результаты.*

809. **Neubaustrecke Erfurt – Leipzig** / Halle in Betrieb // Eisenbahn Österreich. - 2016. - № 2. - S. 74-76. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Новая железнодорожная линия Эрфурт – Лейпциг/Галле уже в эксплуатации** : [Германия].

*Обзорно представлено содержание выполненного проекта 123-километровой железнодорожной линии Эрфурт - Лейпциг/Галле, являющейся важной составной частью скоростного сообщения Мюнхен - Берлин в рамках предпринятого с 1991 г. транспортного проекта VDE 8 (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit - «Германское единство»). Характеризуется инфраструктура новой линии, мероприятия по запуску в эксплуатацию (в т.ч. по оборудованию европейской системой железнодорожной сигнализации ETCS по 2-му уровню и железнодорожной GSM-R-связью). Представлены планы перевозочной деятельности на новой линии высокоскоростными поездами ICE-T.*

810. **Neues Schnellbahnnetz in Hongkong - Spezialpumpen zur Streckenentwässerung bei besonders nassem Baugrund** // ZEVrail. - 2015. - № 1/2. - S. 24-26. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Новая скоростная железнодорожная сеть Гонконга - использование специальных дренажных насосов на участках с высокой влажностью грунта.**

*Кратко рассмотрено развитие скоростной железнодорожной сети Гонконга, часть которой проходит в условиях высокой влажности грунта. Представлены используемые с этой целью на ряде участков дренажные насосы германской фирмы НОМА Pumpenfabrik GmbH. Показана модульная конструкция и работа насосов НОМА.*

811. **New lines approved** // Railway Gazette International. - 2016. - № 9. - P. 17. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Одобрено строительство 4 новых железнодорожных линий в Китае.**

*Общая длина новых линий - 1025 км, из них две линии длиной 97,8 км и 362 км для пассажирских перевозок 250 км/ч, ещё две линии длиной 264 км и 302 км и максимальной скоростью, соответственно, 120 км/ч и 160 км/ч, для грузовых и пассажирских перевозок. Оценивается стоимость проектов и отмечены источники финансирования, а также планы эксплуатации будущих железнодорожных линий.*

812. **Nigeria. La Chine signe un contrat de ligne ferroviaire au Nigeria** // *Revue Générale des Chemins de Fer*. - 2015. - № 245(1). - P. 55. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Об участии Китая в железнодорожном строительстве в Нигерии.**

*Краткая информация о контракте с китайской компанией CRCC (China Railway Construction Corp.) на сооружение железнодорожных линий длиной 1402 км между экономической столицей Нигерии Лагосом и Калабаром, на востоке страны. Общая стоимость проекта 12 млрд. долларов. К строительству будут привлечены 200 тысяч человек. Ранее, в 2012 г. китайская компания получила заказ на 1,5 млрд. долларов на строительство высокоскоростной линии Лагос-Ибадан.*

813. **Now it's eight by eight** // *Railway Gazette International*. - 2016. - № 8. - P. 29. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Развитие пассажирских железнодорожных линий в Китае.**

*Комиссия по национальному развитию Китая (NDRC – National Development & Reform Commission) обозначила планы по развитию железнодорожной сети страны на 2016-2025 гг. Планируется строительство 18 железнодорожных линий в направлении север-юг и восток-запад, сокращение времени движения поездов между городами с населением свыше 2 млн. человек, а также развитие железнодорожных транспортных коридоров со странами Центральной Азии в рамках инициативы «Один пояс - одна дорога» («One belt, one road»). Таким образом, общая протяженность железных дорог Китая, которая составляла 121 000 км в 2015 году (19 000 км высокоскоростные пассажирские железные дороги), вырастет до 175 000 км (38 000 км - пассажирские) к 2025 г.*

814. **Ontario commits to Toronto – Windsor HSL** // *International Railway Journal*. - 2017. - № 6. - P. 8. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Первая высокоскоростная железнодорожная линия Канады.**

*19 мая 2017 г. премьер-министр канадской провинции Онтарио сообщил о планах строительства первой в Канаде высокоскоростной железнодорожной линии Торонто - Виндзор. Рассматриваются различные варианты: строительство новых путей для скорости движения поездов 300 км/ч или сочетание новых путей с существующими для скорости 250 км/ч. Строительство линии планируется начать в 2022 г., коммерческую эксплуатацию – в 2025 г.*

815. **Opening of the Hokuriku Shinkansen between Nagano and Kanazawa** // *Japanese Railway Engineering*. - 2015. - Vol. 55, № 3(188). - P. 1, 22. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Открытие высокоскоростной железнодорожной линии Hokuriku Shinkansen в сообщении Нагано - Канадзава : [Япония].**

*Небольшой иллюстрированный материал об открытии линии 14 марта 2015 г. для совместной эксплуатации на 2-х участках пассажирскими железнодорожными компаниями JR East и JR West. Представлена схема*

сообщения, сведения о 4-х типах эксплуатируемых поездов (в том числе в виде сводной таблицы), а также общий вид некоторых железнодорожных станций в данном сообщении.

816. **Paris à 1 heure 50 de Strasbourg** // La Vie du Rail. - 2016. - № 3604. - P. 12, 14. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Из Парижа в Страсбург за 1 час 50 минут** : [Франция].

*Статья посвящена проекту линии LGV Восток Европы протяжённостью 406 км, полностью открытой для эксплуатации в июле 2016 г. Строительство осуществлялось поэтапно с 2002 г.; движение на первом участке было открыто в июне 2007 г. с допустимой скоростью 320 км/ч. Проект на 77% был реализован за счёт государственных и региональных средств, поддержки Евросоюза и Европейского инвестиционного банка. Ввод в эксплуатацию II очереди линии обеспечил дополнительно 1000 посадочных мест в день. Статья доступна полностью в №3579 от 8 июля 2016 г.*

817. **PDL complete** // Railway Gazette International. - 2017. - № 2. - P. 7. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Открытие высокоскоростной железнодорожной линии Гуйян – Куньмин** : [Китай].

*28 декабря 2016 г. на новой станции Куньмин Хан состоялась торжественная церемония открытия железнодорожной линии Гуйян – Куньмин, которая стала заключительным этапом в строительстве высокоскоростного коридора Шанхай – Куньмин протяженностью 2252 км. С вводом в эксплуатацию нового участка время в пути между Шанхаем и Куньмином сократилось с 34 до 11 часов. В Китае сейчас эксплуатируется более 20 000 км высокоскоростных линий со скоростью движения 350 км/ч и 250 км/ч и согласно генеральному плану развития железных дорог этот показатель достигнет 45000 км к 2030 г.*

818. **Phase one enabling contractors** // Modern Railways. - 2016. - № 12(819). - P. 8. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Контракты на реализацию проекта HS2** : [Великобритания].

*Приведено содержание подготовительных работ, осуществляемых в рамках первой фазы проекта HS2 – строительства железнодорожной линии Лондон - Бирмингем. В этой связи, три контракта на общую сумму 900 млн. фунтов стерлингов были присуждены следующим объединениям компаний: CS (Costain и Skanska), Fusion (Morgan Sindall, BAM Nuttall и Ferrovial Agroman) и LM joint venture (Laing O'Rourke и J. Murphy & Sons). Начало строительных работ намечено на весну 2017 г.; ввод линии в эксплуатацию – на 2026 г. Уточнено, что основные строительные работы были разделены на 7 пакетов, на их передачу в настоящее время объявлены торги.*

819. Poingt, M.-H. **Le gouvernement envisage un péage poids lourds pour financer le projet** / M. -H. Poingt // La Vie du Rail. - 2015. - № 3504. - P. 10-11. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **О проекте высокоскоростной линии Лион - Турин**.

*Обсуждены проблемы финансирования проекта, общая стоимость которого составляет порядка 26 млрд. евро. В правительственных кругах Франции дискутируется возможность частичного погашения затрат за счёт взимания дорожной пошлины, которой облагается грузовой автотранспорт.*

820. Poingt, Marie-Hélène. **La SNCF pile face aux élus** / M.-H. Poingt // La Vie du Rail. -

2016. - № 3568. - Р. 14-15. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **О проекте новой высокоскоростной линии Тур - Бордо : [Франция].**

*Освещён ход дискуссии о возможностях и целесообразности строительства линии, её рентабельности. Обсуждается план перевозок.*

821. Poingt, Marie-Hélène. **Le Lyon – Turin sur la bonne voie** / М.-Н. Poingt // La Vie du Rail. - 2017. - № 3610. - Р. 11. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **К вопросу о строительстве железнодорожной линии Лион – Турин : [Франция, Италия].**

*Сообщено об одобрении проекта по прокладке 57-километрового тоннеля через Альпы между Францией и Италией, инициированного 24 февраля 2015 г., со стороны Национальной Ассамблеи и Сената. Таким образом, операторская компания Telt, ответственная за реализацию проекта и эксплуатацию будущей линии, объявила об открытии приёма заявок на тендеры на проведение строительных работ в срок до 2030 г. Затронуты вопросы финансирования; указано на предоставление средств со стороны Европейского союза (ЕС) в размере 2 млрд. евро к 2020 г.; а также обеих стран-участниц. Намечены перспективы развития проекта в условиях смены власти во Франции.*

822. Poingt, Marie-Hélène. **Paris à 1h50 de Strasbourg** / М. -Н. Poingt // La Vie du Rail. - 2016. - № 3579. - Р. 12-15. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростная линия LGV Est européenne : [Франция].**

*Специальное досье посвящено завершению строительства и вводу в эксплуатацию второй очереди линии LGV Est, которая связала Париж со Страсбургом за 1 ч 48 минут (406 км). Даны общие сведения по проекту. Проанализированы итоги эксплуатации I очереди линии; отмечено, что спрос на перевозки превысил все ожидания, однако рентабельность линии оказалась в 2 раза ниже рассчитанной первоначально. Количество поездов в день сохраняется на прежнем уровне, а число посадочных мест - увеличено на 1 тыс. в обоих направлениях.*

823. Poingt, Marie-Hélène. **Stupeur et financement** / М.-Н. Poingt // La Vie du Rail. - 2015. - № 3521. - Р. 14-15. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростная линия Тур - Бордо : [Франция].**

*Обсуждаются вопросы финансирования проекта и его рентабельности. По расчётам SNCF, эксплуатация новой линии LGV Sud Europe Atlantique (SEA) обойдётся группе SNCF в 150 млн. евро в год.*

824. Point, François-Xavier. **Tours-Bordeaux. Jean Auroux réveille les tensions** / F. -X. Point // La Vie du Rail. - 2015. - № 3525. - Р. 12. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **О высокоскоростной линии Тур - Бордо : [Франция].**

*Представлена миссия бывшего министра труда Ж. Ору, направленного в качестве посредника для урегулирования взаимоотношения с органами власти тех территорий, которые затронуло сооружение новой линии. Ж. Ору даёт рекомендации по поиску компромиссного решения, предлагает варианты оптимизации эксплуатационного процесса.*

825. Ries, Roland. **«Un impact positif pour l'Eurométropole»** / R. Ries ; propos recueillis par М. -Н. Poingt // La Vie du Rail. - 2016. - № 3579. - Р. 18. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Значение проекта LGV Est européenne для Страсбурга** : [Франция].

*Помещено интервью с мэром Страсбурга, Роланом Ри, в котором он даёт положительную оценку проекта для Страсбурга в статусе столицы Евросоюза; также отмечает определённую выгоду и для других городов на маршруте и даёт рекомендации для тех, кто такой выгоды не получил, но может улучшить транспортное обслуживание на местах.*

826. Riihimäki, Juha. **Project preparation advances for Sweden's First HSL** / J. Dvořák, J. Riihimäki // Railvolution. - 2016. - Vol. 16, № 2. - P. 53. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Первая в Швеции высокоскоростная железнодорожная линия.**

*Информация по проекту строительства высокоскоростной железнодорожной линии на участке Стокгольм – Мальмё – Гётеборг. Ориентировочная стоимость проекта оценивается от 20 до 35 млрд. евро, начало строительства запланировано на весну 2017 г., завершение - 2028 г. С введением линии в эксплуатацию с коммерческой скоростью в 320 км/ч время в пути на участке Стокгольм – Гётеборг сократится с 3 ч до 2 ч, на участке Стокгольм – Мальмё с 4 ч 26 мин до 2 ч 30 мин. Линия с шириной колеи 1435 мм будет электрифицирована на 15 кВ переменного тока 16,7 Гц и оборудована системой ETCS по уровню 2.*

827. Rivey, Jean-Marie. **Aux deux bouts de la LGV Tours - Bordeaux** / J. -M. Rivey, J. Porcher // Chemins de Fer. - 2016. - № 557. - P. 9-14. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **О проекте высокоскоростной линии Тур - Бордо** : [Франция].

*Иллюстрированный обзор строительных работ на линии, представляющей собой часть высокоскоростной магистрали Юг Европы - Атлантическое побережье (SEA). Также уделено внимание проекту обновления вокзала Сен-Жан в Бордо.*

828. Roseau, Delphine. **LGV. Quand Bordeaux change d'époque** / D. Roseau // La Vie du Rail. - 2015. - № 3530. - P. 12-15. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Проблемы развития транспортного обслуживания Бордо**: [Франция].

*В Бордо сооружается линия под высокоскоростное движение LGV к 2017 году. По опросам, регион Бордо очень популярен среди французов. В нем сосредоточены достопримечательности, привлекательные как для туристов, так и для постоянных жителей. Обсуждаются ожидаемый спрос на перевозки и возможности его удовлетворения.*

829. Rossberg, Ralf Roman. **Faster and further** / R. R. Rossberg // Railway Gazette International. - 2016. - № 1. - P. 21. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Новая высокоскоростная линия Лейпциг - Эрфурт - Нюрберг** : [Германия].

*Торжественное открытие высокоскоростной железнодорожной линии Лейпциг - Эрфурт - Нюрберг состоялось 9 декабря 2015 года при участии главы железных дорог Германии (DB), министра транспорта, а также канцлера Германии Ангелы Меркель. Новая линия рассчитана на скорость до 300 км/ч и оборудована системой ETCS по второму уровню, в соответствии с которой*

*модернизированы используемые на линии поезда серии ICE-T.*

830. Sander, Jörg. **Technische Ausrüstung der Neubaustrecke quer durch Thüringer** / J. Sander, F. Weigelt // Der Eisenbahningenieur. - 2016. - № 1. - S. 10-15. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Техническое оснащение новой железнодорожной линии через Тюрингию** : [Германия].

*Сообщается о завершении строительства высокоскоростной линии Эбенсфельд - Эрфурт как части проекта Германское единство (транспортный проект VDE 8.1.2). Линия соединяет земли Баварию и Тюрингию и является частью ветки Мюнхен - Берлин. Она включает в себя 107 км железнодорожного полотна с 22 тоннелями и 29 эстакад. В статье приводится описание проекта, техническое оснащение, электроэнергооборудование тоннелей и другие характеристики железнодорожной линии.*

831. Scasso, Ch. **La LGV ne sera pas mise en service avant 2018** / Ch. Scasso // Le Rail. - 2015. - № 218. - P. 38-40. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Ввод в эксплуатацию высокоскоростной линии в Марокко откладывается до 2018 г.**

*Приведены общие сведения о так называемом «Плане 2030», которым предусмотрено расширение железнодорожной сети, строительство новых линий между населёнными пунктами, где раньше не было железнодорожного сообщения. Указано, что правительство к 2035-2045 гг. намеревается обеспечить наземным транспортом, в частности, железнодорожным, 85% городов с населением более 50 тыс. человек. Рассмотрены реализуемые и намеченные к реализации проекты, в том числе строительства линии LGV Танжер - Кенитра. В связи с техническими трудностями срок строительства перенесён ещё на 2 года. Показано распределение финансовых средств на проекты.*

832. Scasso, Christian. **Hokkaido enfin relié au réseau de Shinkansen** / Ch. Scasso // Le Rail. - 2016. - № 224. - P. 5. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Наконец Хоккайдо соединён с высокоскоростной железнодорожной сетью Shinkansen** : [Япония].

*Редакционная статья посвящена открытию для эксплуатации 26 марта 2016 г. новой линии, связавшей о. Хоккайдо с центральным о. Хонсю, где с начала 1960-х гг. сконцентрировано большинство высокоскоростных линий страны. Расстояние в 148,9 км между Аомори и Хакодате - Хокуто поезд преодолевает за 1 ч 01 мин. На линии пробурён подводный тоннель длиной 54 км через пролив Цугару. В планах - продление линии до Саппоро (211 км) к 2030 г. Затронуты финансовые вопросы и прокомментированы другие проекты.*

833. **Schwedisches Hochgeschwindigkeitsprojekt im Gegenwind** // Eisenbahn Österreich. - 2016. - № 7. - S. 352. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Проект высокоскоростного сообщения в Швеции.**

*В исследовании, проведенном Королевской технической высшей школой в Стокгольме, высказана критика в адрес проекта высокоскоростного сообщения инфраструктурного ведомства Trafikverket как слишком дорогого. Бюджет проекта оценивается в пределах от 190 до 320 млрд. шведских крон; предполагается строительство 720 км новых путей для скоростей движения 320 км/ч на участках Стокгольм – Гётеборг и Стокгольм – Мальмё. В исследовании предложено уменьшить запланированный радиус кривых с 6700 до*



4700 м и отказаться от пути на плитном основании, что (при увеличении времени пути всего на 3 минуты) дало бы экономию расходов до 80 млрд. крон (8,6 млрд. евро). Сообщается, что в конце мая Министерством транспорта Швеции был представлен новый проект в 3-х вариантах, направленный на перестройку существующих железнодорожных линий для адаптации их под высокоскоростное движение со скоростями от 200 до 250 км/ч. Бюджет данного проекта оценивается от 90 до 130 млрд. крон, что повышает шансы для его реализации.

834. **Singapore – KL HS development partner chosen** // International Railway Journal. - 2017. - № 3. - Р. 7. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Выбраны партнёры по развитию проекта высокоскоростной железнодорожной линии Куала-Лумпур – Сингапур** : [Малайзия, Сингапур].

Управление наземного транспорта Сингапура (LTA) и Высокоскоростная железнодорожная корпорация Малайзии (MyHSR) выбрали консорциум, состоящий из компаний WSP Engineering Malaysia, Mott MacDonald Malaysia и Ernst & Young Advisory Services в качестве ответственного за помощь в управлении проектом, технические рекомендации по высокоскоростным железнодорожным системам и разработку технических стандартов и стандартов безопасности для проекта. В обязанности компаний также входит помощь в подготовке тендерной документации, а также документов о найме компаний assetCo и OpCo International. Указано, что проведение инжиниринговых исследований в области строительства инфраструктуры на сингапурском участке будущей линии было поручено компании AES. Уточнено, что 350-километровая линия Куала-Лумпур - Сингапур будет иметь 8 станций; время в пути было сокращено до 1,5 часов; окончание строительных работ намечено на 2026 г.

835. **Singapore - Kuala Lumpur High-speed line to open in 2016** // International Railway Journal. - 2016. - № 8. - Р. 6. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Планы создания высокоскоростного железнодорожного сообщения Сингапур - Куала-Лумпур** (Малайзия).

Планы создания высокоскоростного железнодорожного сообщения между Сингапуром и Куала-Лумпуром (Малайзия) подтверждены межправительственным соглашением от 19 июля 2016 г. в дальнейшем будут определены основные подходы и условия строительства и эксплуатации 350-километровой железнодорожной линии, большая часть которой (335 км) пройдет в Малайзии. Ожидается, что линия максимальной скоростью более 300 км/ч будет открыта в 2026 г. Интервал движения пассажирских поездов составит 15 мин.

836. **Sistema AV/AC: RFI La siglato tre importanti accordi per nuove linee** // La Tecnica Professionale. - 2015. - № 4. - Р. 60-61. - На итал. яз.

Перевод заглавия: **На железных дорогах Италии.**

Информация о новых проектах в сфере высокоскоростного строительства. Сообщено о подписании 3-х крупных контрактов на сооружение новых высокоскоростных линий с высокой пропускной способностью (AV/AC): Брешиа-Верона, Верона-Виренца и Милан-Венеция. Имеются сведения о финансировании строительных работ.

837. Sivardière, J. **Les écologistes et le projet Lyon-Turin: une opposition incompréhensible** / J. Sivardière // Le Rail. - 2015. - № 220. - P. 26-28. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Экология и проект высокоскоростной линии Лион - Турин** : [Европа].

*Приводятся аргументы экологов против сооружения железнодорожного тоннеля в Альпах между Францией и Италией в рамках проекта линии LGV Лион - Турин. По их оценке, его строительство станет экологической катастрофой; в этой связи оправдан ли юридически данный проект.*

838. Smith, K. **Korean president launches KTX Honam** / K. Smith // International Railway Journal. - 2015. - № 5. - P. 6. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Новая высокоскоростная железнодорожная линия Южной Кореи**

*Новая высокоскоростная железнодорожная линия Южной Кореи длиной 182,3 км в сообщении Oson-Gwangji была официально открыта 1 апреля 2015 г., что позволит сократить время движения высокоскоростных поездов на существующей сети, в частности, в сообщениях с Сеулом. Оценивается социально-экономическое значение новой линии стоимостью 9,28 млрд. долларов в рамках государственной программы по обеспечению железнодорожного сообщения между всеми крупными городами страны в течение половины дня.*

839. Sperlich, Rudolf. **Die Steuerung der NEAT auf Behördenstufe** / R. Sperlich // Eisenbahntechnische Rundschau. - 2016. - № Spezial - ETR Swiss (Mai). - S. 36-39. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Регулирование проекта нового высокоскоростного трансальпийского железнодорожного сообщения (NEAT) на уровне административных органов власти** : [Швейцария].

*Взгляд за кулисы одного из самых крупных инфраструктурных проектов последних лет - нового высокоскоростного железнодорожного сообщения через Альпы (NEAT). Рассматриваются вопросы согласования проекта, взаимодействия государственных, строительных и эксплуатационных организаций и структур, осуществление контроля затрат, сроков, внесения изменений, управления рисками и другое.*

840. Stempel, Artur. **NBS Erfurt - Leipzig/Halle: Meilenstein für den Bahnbetrieb** / A. Stempel // Deine Bahn. - 2015. - № 12. - S. 7-9. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Новый скоростной участок железной дороги Эрфурт - Галле/Лейпциг** : [Германия].

*Дается описание проекта VDE 8.2., представляющий собой участок протяженностью 120 км с максимальной скоростью движения поездов 300 км/ч, позволяет сократить время пребывания поездов в пути на 30 минут. Ввод в эксплуатацию был осуществлён 13 декабря. Это первый в Германии железнодорожный участок без стационарных сигналов. Приведены схемы и фотографии.*

841. **Suède** // Chemins de Fer. - 2016. - № 559. - P. 9-10. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростное строительство на железных дорогах Швеции.**

*Сообщается о критике, высказанной профессорами королевского политехнического института в Стокгольме, в адрес первоначального варианта*

проекта высокоскоростной линии с бюджетом от 170 до 320 млрд. шведских крон. По их мнению, можно было бы уменьшить радиус кривых с 6700 до 4700 м и отказаться от укладки пути на бетонное плитное основание; при этом время поездки по маршруту увеличилось бы только на 3 минуты, а расходы сократились бы на 80 млрд. крон (8,6 млрд. евро). В результате в конце мая 2016 г. Министр транспорта Швеции представил новый проект в 3-х вариантах, предусматривающий по большей части адаптацию существующей сети под высокоскоростное движение (200 и 250 км/ч); укладку пути на балласт (либо без балласта) и окончательный объём затрат от 90 до 130 млрд. крон. Всё это даёт надежду на то, что проект будет реализован.

842. Suter, Peter. **NEAT-Projektsteuerung auf Behördenstufe und Aufbau NEAT-Controlling-Weisung NCW ab 1993** / P. Suter // Eisenbahntechnische Rundschau. - 2016. - № Spezial - ETR Swiss (Mai). - S. 32-35. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Организация и система регулирования проекта NEAT : [Швейцария].**

*В статье рассматривается организация и система регулирования проекта нового высокоскоростного трансальпийского железнодорожного сообщения NEAT со стороны государственных, строительных и эксплуатационных структур и организаций с 1993 г. Также поднимаются вопросы транспортной политики, стоимости и успешности проекта.*

843. **TELT: inizia fase esecutiva della Torino-Lione** = Telt: starts the execution phase of the Turin-Lyon // Ingegneria Ferroviaria. - 2015. - № 4. - P. 388-390. - На итал. яз.

Перевод заглавия: **О проекте высокоскоростной линии Турин - Лион.**

*Отражены функции недавно созданной организации TELT (Tunnel Euralpin Lyon Turin) по продвижению реализации проекта линии и управлению её приграничным участком длиной 65 км под грузовое и пассажирское движение. Что касается финансирования строительных работ, то 40% необходимых средств выделит Европа, 35% - Италия и 25% - Франция.*

844. Thakur, Raghav. **Is India ready for high-speed rail?** / R. Thakur // International Railway Journal. - 2015. - № 7. - P. 22-24. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **К вопросу о строительстве первой в Индии высокоскоростной железнодорожной линии Мумбаи - Ахмедабад.**

*Обзорно представлены результаты проведённого Японским агентством по международному сотрудничеству (Jica - Japan International Cooperation Agency) технико-экономического обоснования проекта строительства в 2017-2023 годах 505-километровой железнодорожной линии Мумбаи - Ахмедабад оценочной стоимостью 700,13 млрд. рупий. Рассмотрена также текущая перевозочная деятельность на железнодорожной сети Индии и планы её дальнейшего развития, в частности, в пассажирских перевозках. Приведены необходимые цифровые данные.*

845. **The high speed line between Jakarta and Bandung has started** // Railway Engineering. - 2016. - № 1. - P. 61. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростная железнодорожная линия Джакарта – Бандунг : [Индонезия].**

*Небольшая информация о начале строительства 142-километровой*

высокоскоростной железнодорожной линии Джакарта – Бандунг при частичном финансировании (40%) со стороны Китая. Коммерческую эксплуатацию планируется начать в первой половине 2019 г. со скоростью движения поездов до 250 км/ч.

846. **The second joint committee meeting held in Tokyo to discuss the high-speed railway project in India** // Japanese Railway Engineering. - 2016. - Vol. 56, № 4(194). - P. 20. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Вторая совместная встреча в Токио для обсуждения проекта высокоскоростной железной дороги в Индии.**

*Информация о состоявшейся 16 мая 2016 г. встрече официальных представителей обеих стран по вопросам подготовки к реализации проекта высокоскоростной железнодорожной линии Мумбаи - Ахмадабад с использованием японской технологии. Во встрече участвовали японские и индийские профильные фирмы и компании.*

847. **Three Gorges PDL opens** // Railway Gazette International. - 2017. - № 1. - P. 10. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Открытие пассажирской железнодорожной линии в регионе «Три ущелья»** : [Китай].

*Железнодорожная линия Чунцин – Ваньчжоу была введена в эксплуатацию 28 ноября 2016 г. Компанией-оператором новой линии является компания Chengdu Railway Bureau; ежедневно совершается 21 поездка в каждую сторону с использованием подвижного состава CRH2A; время в пути составляет 1 час 45 минут. Строительные работы на линии, проходящей в одном из самых бедных регионов Китая, были начаты в 2013 г., их целью было улучшение сообщения между юго-западом и северо-западом Китая, а также поддержание экономического развития в регионе. Упоминается о работах по продлению линии до Чжэнчжоу в рамках проекта по созданию 8 высокоскоростных железнодорожных коридоров в Китае. Максимальная скорость движения на новой линии – 250 км/ч; минимальный радиус кривой – 4000 м; на линии построены 216 мостов и путепроводов общей длиной 92,5 км и 57 тоннелей общей длиной 76 км.*

848. **Travaux en mode ferroviaire – Nouâtre** // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2017. - № 273(7/8). - P. 68-70. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Путевые работы с использованием железнодорожного транспорта в районе Нуатра на новой высокоскоростной линии Юг Европы – Атлантика (LGV SEA)** : [Франция].

*Описан процесс укладки шпал, транспортировки и укладки длинных сварных рельсов на участке LGV SEA близ Нуатра. Представлена информация об используемой в процессе работ путевой технике.*

849. **Travaux en mode ferroviaire – Villognon** // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2017. - № 273(7/8). - P. 71-73. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Путевые работы с использованием железнодорожного транспорта в районе Вильоньона на новой высокоскоростной линии Юг Европы – Атлантика (LGV SEA)** : [Франция].

*Описан процесс прокладки запасного пути, укладки длинных сварных рельсов и шпал на участке LGV SEA близ Вильоньона. Представлена информация об*

*используемой в процессе путевой техники.*

850. **Travaux en mode ferroviaire: ballastage, revelage** // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2017. - № 273(7/8). - P. 74-76. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Путевые работы с использованием железнодорожного транспорта на новой высокоскоростной линии Юг Европы – Атлантика (LGV SEA): балластировка, подъём основания : [Франция].**

*Описан процесс проведения указанных работ; проиллюстрирована используемая путевая техника. Уточнено, что работы по подъёму основания пути проводились в несколько этапов.*

851. Turner, J. **Deux ans de retard pour la LGV Hong Kong-Guangzhou** / J. Turner // Le Rail. - 2015. - № 216. - P. 36-37. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Высокоскоростная линия Гонконг-Гуанджоу.**

*Приведены общие сведения о проекте строительства линии LGV, которая должна связать Гонконг с высокоскоростной сетью Китая, освещён ход строительства, начато в 2011 г. Затраты на проект первоначально оценены в 7,7 млрд. евро. 26 км линии пройдёт по территории Гонконга. Общая длина её 142 км. Указано на превышение бюджета строительства уже до 8,7 млрд. евро к марту 2015 г. и на изменение сроков завершения работ в сторону их увеличения на 2 года. Высказаны претензии в сторону китайской стороны.*

852. Turner, John. **Le Shinkansen Hokuriku poursuit sa route** / J. Turner // Le Rail. - 2015. - № 219. - P. 36-38. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Новая высокоскоростная линия Синкансен Хокурику (Япония).**

*Сообщается об открытии для эксплуатации нового участка линии между Нагано и Канадзавой, длиной 228,1 км благодаря чему время в пути между Токио и Канадзавой сокращено с 4 ч. 38 мин. традиционным поездом до 2 ч. 28 мин., то есть выигрыш во времени составил 1 ч. 19 мин. Дана характеристика трассы, проходящей в гористой местности. Прокомментирована программа дальнейшего строительства линии. Затронуты проблемы связанные с необходимостью сопряжения разных систем переменного тока (по частоте).*

853. Turner, John. **Les projets HS3 et Crossrail 2 officiellement lancés** / J. Turner // Le Rail. - 2016. - № 224. - P. 29-32. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **О проектах высокоскоростной линии HS3 и линии 2 сети Crossrail городской железной дороги в Лондоне : [Великобритания].**

*Помещена информация о двух масштабных проектах, призванных значительно расширить транспортную инфраструктуру страны и отнесённых к числу приоритетных Национальной комиссией по инфраструктуре (NIC), учреждённой в 2015 г. и возглавляемой бывшим министром транспорта Тони Блэром. Указаны сроки строительства, финансовые затраты. Приведены карты-схемы линий. Оценивается экологичность проектов, спрос на перевозки и динамика численности населения.*

854. **Une LGV Las Vegas-Los Angeles made in Cina** // Le Rail. - 2015. - № 219. - P. 6. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **О проекте сооружения высокоскоростной линии Лас-Вегас - Лос-Анжелес при участии Китая.**

Консорциуму в составе китайской и американской компаний поручено сооружение новой высокоскоростной линии протяжённостью 370 км. Отмечено, что железнодорожная индустрия впервые экспортирует свою технологию в экономически развитую страну. Новый консорциум, получивший название *Sout Rail Network*, имеет первоначальный капитал в размере 88 млн. евро. Информация о стоимости и сроках строительства линии пока не разглашается. Ранее был подписан контракт с Китаем на поставку поездов метро для Бостона на сумму 496 млн. евро.

855. **Une nouvelle ligne pour le KTX // Le Rail.** - 2015. - № 213. - P. 8. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **На железных дорогах Южной Кореи.**

Сообщается о вводе в эксплуатацию в апреле 2015 новой высокоскоростной линии, которая пройдёт в направлении юго-запада. Продолжительность поездки по маршруту Сеул-Кванчжу составит 93 мин.; в настоящее время на традиционной линии это расстояние в 330 км поезда преодолевают за 2 часа 50 минут. Строительство линии начато в 2009 г., затраты оценены в 6,4 млрд. евро. Помещена карта-схема линии. Затронуты кратко проблемы эксплуатации.

856. **Vertice ed accordi tra FS Italiane ed Ferrovie Iraniane // Ingegneria Ferroviaria.** - 2016. - № 1. - P. 59-60. - На итал. яз.

Перевод заглавия: **О сотрудничестве железных дорог Италии и Ирана.**

Обсуждено участие FS в реструктуризации Иранских железных дорог (RAI) и строительстве новых высокоскоростных линий. В частности, компания *Halferr* примет участие в приоритетном проекте сооружения 410-километровой высокоскоростной линии Тегеран - Кум - Исфахан, а также в электрификации линии Тегеран - Мешхед длиной около 1000 км. Компании *Halcertifer* по сертификации (группа FS) предстоят работы по предварительному проекту испытательного центра RAI. Прокомментированы другие совместные проекты.

857. Walke, Patrick. „LGV BPL: La voie c'est moi“ – Teil 1 / P. Walke // *Der Eisenbahningenieur.* - 2017. - № 1. - S. 46-51. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Строительство высокоскоростной железнодорожной линии Ле-Ман - Рен. Часть 1 : [Франция].**

Обзорная иллюстрированная статья о содержании и ходе реализации с 2012 г. проекта строительства новой 214-километровой высокоскоростной железнодорожной линии между Бретанью и регионом Луары, к юго-западу от Парижа. Освещены вопросы трассировки линии, проведения геодезических работ, устройства балластного пути с использованием современной путевой механизации. Оценивается опыт французских железнодорожных строителей глазами автора статьи - германского инженера. Публикуются различные данные, в том числе по стоимости проекта.

858. Walke, Patrick. „LGV BPL: La voie c'est moi“ – Teil 2 / P. Walke // *Der Eisenbahningenieur.* - 2017. - № 2. - S. 19-23. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Строительство высокоскоростной железнодорожной линии Ле-Ман – Рен : [Франция].**

Вторая часть статьи (первая часть опубликована в журнале «*Der Eisenbahningenieur*», 2017, №1) о содержании и ходе реализации проекта строительства высокоскоростной железнодорожной линии Ле-Ман – Рен. Рассматриваются сроки реализации проекта, вопросы менеджмента данных, документации, логистических процессов, безопасности, работы по измерению

геометрии пути с помощью путеизмерительной системы GEDO CE vosys и путеизмерительного поезда Mauzin.

859. Zelki, Benjamin. **Making tracks to Bursa** / В. Zelki // Railway Gazette International. - 2017. - № 2. - P. 46-47. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Реализация проектов рельсового транспорта в г. Бурса** : [Турция].

*Представлена информация о реализации проектов рельсового транспорта в Бурсе, 4-м по величине турецком городе, который на данный момент не имеет сообщения с железнодорожной сетью страны. Строительство железнодорожного сообщения с Бурсой осуществляется в рамках национальной программы развития пассажирских перевозок и строительства 4000 км высокоскоростных и скоростных железных дорог до 2023 г. Сообщается о ходе строительства высокоскоростной железнодорожной линии Бурса – Османели и ее электрификации по системе 25 кВ 50 Гц. Отмечаются проблемы при реализации проекта и увеличении окончания сроков строительства с 2015 г. до конца 2019 г. Также говорится о строительстве трамвайной линии T2, которая свяжет железнодорожный узел Бурсы с автобусным терминалом дальнего следования, и перспективах сообщения с аэропортом Енишехир.*

860. Муцио, Эудженио. **Евразийское высокоскоростное метро для грузовых перевозок** / Э. Муцио // Коммерсант-Власть. - 2016. - № 34. - С. 30-32.

*Создатель СЕМАТ, второго оператора интермодальных перевозок в Европе, Эудженио Муцио - о перспективах реализации крупного проекта высокоскоростного движения между Европой и Азией.*

*Строительство высокоскоростной железнодорожной системы для нужд пассажиров, без всякого сомнения, является одним из величайших примеров технологической эволюции, которая меняет конфигурацию транспортной системы во многих государствах Евразии. А в будущем это сможет привести к ощутимым изменениям также в организации жизнедеятельности разных народов и в их взаимоотношениях между собой, что с трудом можно было представить в прошлом.*

861. Набережнов, Д. **Экономика расстояний: на пороге нового мира** / Д. Набережнов // Коммерсант-Власть. - 2016. - №17/18. - С. 38-40.

*Транспорт и коммуникации влияют на интеграцию и строительство новой Европы. Одним из проектов европейского транспортного объединения региона METR (Ближний Восток, Европа, Турция, Россия) является создание Форума городов Нового Шёлкового пути.*

*На протяжении веков стоимость и время преодоления расстояний определяли карту цивилизации. Каждая новая технология, сокращающая стоимость и время передвижения, меняла картину миру — и не важно, о чем идет речь, о лошадях, строительстве железных дорог или баллистических ракетах. Экономика расстояний и сейчас играет определяющую роль в том, где компании будут производить и продавать свои товары, где работодатели будут создавать рабочие места, где люди будут селиться, работать, делать покупки и развлекаться. Что случится, если новейшие технологии позволят резко снизить затраты на преодоление расстояний? Если люди смогут работать, находясь в любой точке мира, то не начнет ли сокращаться численность населения в густонаселенных районах? Люди смогут выбирать места проживания дальше от центра городов, поскольку развитие транспорта и*

доступ к телекоммуникационным сетям позволят сочетать преимущества проживания в небольшом городе с широкими возможностями трудоустройства и приобретения товаров и услуг, которые до сих пор были доступны только в крупных городах. Это позволит городам стать центрами более обширных зон и обеспечить еще более высокую концентрацию экономического, информационного и культурного потенциала, создавая дополнительный импульс к развитию. В Китае примером такого пространства может быть планируемый мегагород Цзин-Цзинь-Цзи, который объединит Пекин и прилегающие к нему поселения и территории с общим населением 130 млн человек. Сейчас время проезда от спального района Пекина до его центра может составить пять часов. В создаваемом же мегаполисе Цзин-Цзинь-Цзи разные центры будут связаны сетью скоростных поездов, и время поездки от одного субцентра до другого не превысит одного часа.

862. **Проекты строительства вторых путей в Таиланде** // Железные дороги мира. - 2017. - № 2. - С. 32-34. - Пер.ст. из журн.: // Railway Gazette International. - 2016. - № 12. - Р. 52-53. - Англ.

Строительство пересекающей страну высокоскоростной линии колеи 1435 мм пока не начато в силу нерешенности финансовых вопросов, но правительство Таиланда приступило к реализации программы, состоящей из семи проектов по удвоению числа путей и направленной на увеличение скорости и пропускной способности сети линий колеи 1000 мм. В декабре 2014 г. правительства Таиланда и Китая подписали меморандум о взаимопонимании по поводу совместного строительства высокоскоростной пассажирской железной дороги колеи 1435 мм общей длиной 734 км от города Нонгкхай на границе между Таиландом и Лаосом до глубоководного порта Маптанхут в провинции Районг на восточном побережье страны. Работы стоимостью 11 млрд долл. предполагалось закончить к концу 2015 г., но их не удалось завершить и к концу 2016 г. В свое время японские консультанты продвигали проект строительства высокоскоростной линии длиной 750 км из Бангкока на север — в Чиангмай. Интерес к этому проекту, судя по всему, также ослабел. Основным препятствием здесь является условие принятия технологий Синкансен, причем и в расчете на дальнюю перспективу. Напротив, в случае использования китайских технологий в будущем возможен переход на европейскую систему управления движением поездов ETCS уровней 2 и 3. Реализация намерений правительства в сфере планов по развитию железных дорог в значительной мере зависит от весьма ограниченных возможностей SRT по обеспечению программы инфраструктурных работ. Национальная железная дорога имеет крупную задолженность, поэтому инфраструктурные программы финансирует государство. В то же время министерство финансов оказывает давление на SRT, с тем чтобы компания за счет продажи недвижимости погасила долговые обязательства, приближающиеся в сумме к 2,9 млрд долл.

863. **Развитие сети Синкансен продолжается** // Железные дороги мира. - 2016. - № 9. - С. 13-18. - Пер. ст. из журн.: // Railway Gazette International. - 2016. - № 7. - Р. 28-31. - Англ.

В Японии ускоренными темпами ведется строительство трех участков высокоскоростной сети железных дорог Синкансен. В соответствии с актуализированными планами ввод их в эксплуатацию перенесен на более ранние сроки. Несмотря на то что первая линия Синкансен, связавшая высокоскоростными сообщениями Токио и Осаку, была введена в регулярную эксплуатацию в 1964 г., юридический фундамент под строительство большей



части высокоскоростной электрифицированной железнодорожной сети колеи 1435 мм был подведен лишь в 1970 г. принятием Закона о строительстве и развитии национальной железнодорожной сети Синкансен. Согласно этому закону Министерство земельных ресурсов, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии утверждает генеральный план, а также последующие детализированные планы развития сети Синкансен. В рамках программы развития высокоскоростного железнодорожного транспорта Японии знаковой вехой явилось открытие для движения поездов 26 марта 2016 г. первого участка линии Хоккайдо Синкансен. Планы соединения эффективной транспортной связью северного японского острова Хоккайдо с главным островом страны - Хонсю появились на высшем государственном уровне еще в 1970-е годы, но стали реальностью только полвека спустя. Развитие сети Синкансен благотворно сказывается на состоянии дел в индустрии туризма. Однако нельзя не отметить и возможный отрицательный эффект развития Синкансен, состоящий в том, что отдельные проявления деловой активности на местах могут быть подавлены конкурентами из крупных городов, транспортная доступность которых возрастет. Но при этом возможно и обратное, когда лучшая доступность провинциальных предприятий увеличивает спрос на их продукцию и услуги в крупных городах. Именно такая ситуация наблюдалась в Кагосиме после открытия линии Кюсю Синкансен.

864. **Расширение высокоскоростной сети Франции** // Железные дороги мира. - 2017. - № 5. - С. 23-29. - Материалы компаний LISEA ([www.lisea.fr](http://www.lisea.fr)) и Alstom ([www.alstom.com](http://www.alstom.com)). - Пер.ст. / М. Hughes из журн.: // Railway Gazette International. - 2017. - № 3. - Р. 38-41. - Англ.

В 2017 г. во Франции планируется ввести в регулярную эксплуатацию три высокоскоростные линии суммарной протяженностью свыше 700 км. По двум из них наряду с поездами TGV будут проходить и обычные грузовые. Новые линии построены на условиях государственно-частного партнерства, суммарная стоимость проектов равна 13,6 млрд евро. Намеченный на июль 2017 г. пуск в эксплуатацию двух линий - Sud Europe Atlantique (LGV SEA), известной также под брендом TGV L'Océane, и Bretagne - Pays de la Loire (Бретань - Земли Луары, LGV BPL) сделает поездку к городам Атлантического побережья Франции гораздо более удобной. К концу 2017 г. предполагается также открыть движение поездов по обходу Нима и Монпелье, что даст пассажирам возможность быстрее добираться в западные районы Средиземноморского побережья. В апреле 2016 г. после длительных переговоров руководство SNCF согласовало размеры движения по новой магистрали. Ежедневно между Бордо и столичным регионом Иль-де-Франс будут курсировать не менее 33 пар поездов. В октябре 2017 г. компания-подрядчик Os'Via должна сдать в эксплуатацию оператору SNCF Réseau высокоскоростную линию, ведущую в обход городов Ним и Монпелье. Открытие ее регулярной эксплуатации, намеченное

на 11 декабря 2017 г., позволит сократить продолжительность поездки по маршруту Париж - Монпелье в поездах TGV на 20 мин, в результате она составит менее 3 ч. При этом изменится организация железнодорожных сообщений на юго-западе Франции. Высвобождение пропускной способности существующих линий даст возможность увеличить на 30 % интенсивность движения поездов региональных сообщений TER.

865. **Техническое оборудование новой высокоскоростной линии Эбенсфельд - Эрфурт** // Железные дороги мира. - 2017. - № 1. - С. 65-69. - Пер.ст. / Й. Зандер,

Ф. Вайгельт из журн.: // Eisenbahningenieur. - 2016. - № 1. - S. 10-15.

*Транспортный проект VDE 8.1.2, предусматривающий строительство новой высокоскоростной линии длиной 107 км между Эбенсфельдом и Эрфуртом, находится на заключительном этапе реализации. Ввод линии в эксплуатацию запланирован на конец 2017 г. Строящаяся высокоскоростная линия VDE 8.1.2 (Эбенсфельд - Эрфурт), являющаяся частью комплексного транспортного проекта VDE 8 («Германское единство»), должна соединить две федеральные земли - Баварию и Тюрингию. Эта линия длиной 107 км с 22 тоннелями и 29 мостами пересекает горный массив Тюрингский Лес в его самом узком месте. На юге вблизи верхнефранкского города Лихтенфельс она примыкает к линии VDE 8.1.1. Затем линия следует на север мимо Кобурга (к этому городу ведет отдельное ответвление) и после пересечения гор Тюрингского Леса линия VDE 8.1.2 идет мимо Ильменау и Арнштадта и затем соединяется в Эрфурте с новой линией VDE 8.2 Эрфурт - Галле/Лейпциг, введенной в эксплуатацию в 2015 г. Концепция безопасной работы линии VDE 8.1.2 была доработана на основе опыта, накопленного при эксплуатации высокоскоростных линий Кёльн - Рейн/Майн и Нюрнберг - Ингольштадт, а также с учетом местных условий. Стандартным вариантом является расположение аварийных выходов из тоннелей с быстрым доступом к аварийно-спасательным площадкам. Рядом с ними предусмотрены также посадочные площадки для спасательных вертолетов. С середины октября 2016 г. по линии выполняются опытные поездки со скоростью до 330 км/ч с использованием испытательного поезда ICE-S.*

866. Фассино, П. **Шелковое метро** / П. Фассино, А. Мишарин // Коммерсант-Власть. - 2015. - № 46. - С. 38-40.

*Организованный при поддержке MIR Initiativ форум Нового железнодорожного шелкового пути объединяет мэров городов региона METR. В учредительном заседании форума будут участвовать руководители крупнейших железнодорожных и строительных компаний, в том числе руководители РЖД.*

*Уже сегодня скорости на высокоскоростных железных дорогах достигают более 350 км/ч. При этом реализуются, проектируются и планируются линии и под более высокие скорости. Соответственно, открывается возможность перехода к совершенно новому уровню жизни. Города в этом случае становятся станциями, и уже от них зависит посещаемость и популярность среди пассажиров этого высокоскоростного метро. Одни будут развиваться как хорошие места для жизни, другие как торговые, деловые или промышленные площадки, третьи как образовательные центры. Собственно эту концепцию мы и постарались отразить в рамках разработанной совместно с компанией IBS интерактивной карты будущего высокоскоростного метро региона METR. В рамках европейской интеграции уже используется понятие или образ метро. Коридоры трансъевропейских транспортных сетей (TEN-T) образуют девять линий со столицами и другими населенными пунктами в качестве станций. Уже сегодня даже при средних скоростях в 300 км/ч люди могут позволить себе комфортно жить в одном городе, работать в другом, а ужинать в третьем. Причем, проезжая за день несколько сот километров, человек тратит не больше времени, чем житель пригорода. Так, например, житель парижского или лондонского предместья, а таких около 20% работающих, тратит в среднем на поездку в одну сторону 75 минут. Среднее расстояние в этом случае составляет от 27 км до 38 км. Если пользоваться услугами высокоскоростного поезда, то, экономя во времени, можно выбрать место жительства как минимум в 250-300*

км от центра. Причем экология, стоимость жилья и условия жизни на некотором удалении от столицы обычно бывают гораздо лучше.

### **Обеспечение безопасности при организации высокоскоростного движения**

867. Блажко, Л. С. **Требования безопасности к конструкции уравнительного стыка для высокоскоростных железнодорожных линий** / Л. С. Блажко, В. Б. Захаров, Е. В. Черняев // Известия Петербургского университета путей сообщения. - 2016. - Вып. 4. - С. 443-450.

*Разработанные требования безопасности к уравнительным стыкам для высокоскоростного движения и определенные методы их контроля направлены на повышение качества изготовления, монтажа и эксплуатационной надежности конструкции в современных условиях эксплуатации бесстыкового железнодорожного пути для высокоскоростного движения. Применение заявленных требований предприятиями-изготовителями, предъявляемых к конструкции уравнительного стыка, используемого в железнодорожном пути высокоскоростных железнодорожных линий, создаст возможность внедрения прогрессивных конструкций уравнительных стыков для высокоскоростного железнодорожного транспорта, требующих повышенного уровня технологии и точности изготовления, и позволит гарантировать безопасность эксплуатации пути и перевозочного процесса.*

868. Горчаков, А. **Опыт применения интеллектуальных тепловизионных систем для охраны высокоскоростных железнодорожных магистралей** / А. Горчаков // Транспортная безопасность и технологии. - 2016. - № 3. - С. 154-156.

*После трагических событий – террористических актов, в том числе подрыва поезда «Невский экспресс» на железнодорожной линии Санкт Петербург – Москва в 2008 году – стала очевидной уязвимость для подобных террористических атак важнейших объектов транспортной инфраструктуры. Среди них – высокоскоростные железнодорожные магистрали. Критически важным стал вопрос обеспечения их охраны и создания высокоэффективных инженерно-технических систем безопасности.*

869. Джаббаров, С. Т. **К вопросу безопасности пассажира на высокой железнодорожной платформе при прохождении высокоскоростного поезда** / С. Т. Джаббаров, М. Мирахмедов, Б. Мардонов // Инновационный транспорт (ИННОТРАНС). - 2016. - № 3. - С. 39-44.

*В статье приведены результаты теоретических исследований по моделированию движения высокоскоростного поезда, установлению распределения зоны скоростей и аэродинамического давления для определения минимально допустимого расстояния нахождения пассажира на высокой железнодорожной платформе при прохождении высокоскоростного поезда. Обеспечение безопасности пассажиров, находящихся на платформе, и работников железной дороги в непосредственной близости от проходящего высокоскоростного поезда является актуальной задачей. Это связано с изменением аэродинамического поля, возникающим из-за вовлечения в движение воздушной массы, скорость и создаваемое давление которой зависят от скорости и геометрии высокоскоростного поезда, присутствия окружающих объектов инфраструктуры железной дороги. Сила воздействия на человека и объекты инфраструктуры зависит не только от максимальной скорости*

воздушного потока, но и от его продолжительности, места расположения объектов относительно движущегося поезда. Поэтому исследование аэродинамических особенностей воздушных потоков, возникающих при движении скоростного и высокоскоростного поезда, и их воздействия на людей и объекты инфраструктуры железной дороги следует рассматривать как один из основных критериев безопасности. Дело в том, что значительное увеличение скорости движения пассажирских поездов в начале XXI в. сопровождалось изменением физики воздушных потоков вокруг скоростных поездов. Движение высокоскоростных поездов имеет свойственные ему особенности, которые не позволяют использовать аэродинамические законы летательных аппаратов. До настоящего времени исследования носили эмпирический характер. В частности, в 80-е годы XX в. учеными Японии, Франции, Германии, США, России и других стран были экспериментально установлены скорости воздушных потоков, значение аэродинамического давления вокруг скоростного поезда, его воздействие на людей, находящихся на пассажирской платформе, и конструкции объектов инфраструктуры железной дороги, однако эти явления изучены недостаточно.

870. Никитин, А. Б. **Обеспечение безопасности на станционных переездах при организации высокоскоростного движения на действующих линиях** / А. Б. Никитин, С. Т. Болтаев // Известия ПГУПС. - 2016. - Вып. 2. - С. 206-214.

*Выявлены способы обеспечения безопасности станционных переездов при высокоскоростном движении (ВСД) на станциях линий высокоскоростных магистралей. Применен метод математического моделирования параметров переездной сигнализации на основе модели движения высокоскоростного поезда (ВСП). Результаты: Рассмотрены вопросы особенностей оборудования переездов на станциях при вводе высокоскоростного движения на действующих линиях. Оценено обеспечение длины извещения к переездам при ВСД при регламентном извещении. Приведены характеристики особенностей реализации технологических функций электрической централизации на станциях для ВСД при установке маршрутов в режимах «скоростное движение» и «обычное движение», которые влияют на работу станционных переездов. Выявлено, что для подачи извещения на переезд о приближении ВСП требуется удлинить участок приближения или упреждающего закрытия переезда организационными мероприятиями. Использование микропроцессорных устройств переездной автоматики, реализующих адаптивные алгоритмы заграждения с учетом динамики и маршрутов движения ВСП по станции, предусматривает взаимную зависимость переездных устройств и систем интервального регулирования движения поездов, что позволит сократить скопление автотранспорта, пешеходов и, следовательно, уменьшит количество нарушений на станционных переездах.*

871. Розенберг, Е. Н. **Интеллектуальная система управления и обеспечения безопасности движения на ВСМ** / Е. Н. Розенберг, В. В. Батраев // Бюллетень Объединенного ученого совета ОАО «РЖД». - 2017. - № 1. - С. 10-22.

*Системообразующим проектом, определяющим перспективы инновационного развития Российских железных дорог, является проект создания интеллектуальной системы управления железнодорожным транспортом (ИСУЖТ). В его основу положены принципы применения методологии искусственного интеллекта и экспертных систем, моделирования и регулирования транспортных потоков, интеграции современных информационных, телекоммуникационных, спутниковых и геоинформационных*

технологий. Высокоскоростное движение предъявляет новые требования к организации интеллектуальной системы управления движением на основе многоуровневой системы безопасности, в том числе и с точки зрения кибербезопасности.

872. **Современная нормативная база обеспечения безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта** / А. А. Зайцев, В. В. Шматченко, П. А. Плеханов, Д. Н. Роенков, В. Г. Иванов // Транспорт Российской Федерации. - 2015. - № 5. - С. 60-63.

*В статье рассмотрены вопросы нормативного обеспечения безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта, проанализирован международный опыт и сделаны выводы применительно к российской практике.*

873. **Шепитько, Т. В. Рационализация скоростных режимов для безопасного движения поездов** / Т. В. Шепитько, А. С. Болотов // Мир транспорта. - 2016. - № 5. - С. 184-187.

*При стратегической заданности на строительство высокоскоростных магистралей с неизбежностью встает вопрос о регулировании скоростей поездов с целью обеспечить им безопасность, снизить риски аварийности. Проведенные исследования дают варианты противостояния существующим угрозам, рационализации скоростных режимов на железных дорогах страны. Известно, что протяженность высокоскоростных железнодорожных линий в Европе составляет 7 тыс. км, в бурно развивающемся Китае – 22 тыс. км. В России запроектирована и планируется к строительству высокоскоростная железнодорожная линия ВСМ-2 «Москва–Казань» протяженностью 770 км с реализацией скоростей движения до 400 км/ч (специализированная или выделенная линия). При этом, добавим, «Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года» предусматривается реконструкция сети железных дорог России с целью повышения скоростей движения на действующих совмещенных железнодорожных линиях. Скорости росли и будут расти, тем не менее в ряду других сложных задач одна по этой причине будет оставаться неизменной: повышение уровня безопасности транспортной системы страны, рационализация скоростных режимов движения поездов во имя снижения рисков и аварийности на железных дорогах. Для решения задачи обоснования скоростных режимов поездопоток характеризуется интервалом, заключенным между максимальной скоростью самого быстрого и минимальной скоростью самого медленного (тяжелого) видов поездов. Эти ограничения выражаются сложными зависимостями, действующими для кривых, радиус которых ориентирован на максимальную скорость поездопотока (меньше критерия пологости). Изменение скоростных режимов движения поездов вообще и повышение скоростей движения пассажирских поездов в частности влечет за собой целый комплекс организационно-технических мероприятий, к планированию которых обязателен глубоко продуманный подход. При*

*этом следует понимать, что для надежного прогнозирования экстремальных ситуаций, возникающих при движении поездов с высокими скоростями, необходимо тщательное изучение нормальных ситуаций с разработкой адекватных моделей поведения сложнейшей системы «железная дорога» с учетом взаимодействия всех её составляющих.*

874. **Ядров, С. Скоростной режим** / С. Ядров // Транспортная безопасность и

технологии. - 2016. - № 3. - С. 158-160.

*В статье рассмотрела вопрос об обеспечении транспортной безопасности на высокоскоростных магистралях. Система обеспечения безопасности и защиты ВСМ-2 (проект новой высокоскоростной железнодорожной магистрали между городами Москва, Владимир, Нижний Новгород, Казань и Екатеринбург) должна гарантировать поездку пассажиров по высокоскоростной магистрали с допустимым уровнем риска, заданный уровень безопасности обслуживающего персонала, охрану окружающей среды и нормальное функционирование технических средств магистрали. Таким образом, вопросы безопасности рассматриваются комплексно – это транспортная, техническая, производственная, антитеррористическая, экологическая, антикриминальная и другие виды безопасности.*

\*\*\*

875. Becart, David. **La préservation de l'environnement, une dimension importante du projet de LGV Sud Europe Atlantique** / D. Becart // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2017. - № 273(7/8). - P. 80-89. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Сохранение окружающей среды – важный аспект проекта высокоскоростной линии Юг Европы – Атлантика (LGV SEA) : [Франция].**

*Признано значительное влияние масштабных инфраструктурных проектов, подобных LGV SEA на окружающую среду и экологию затрагиваемых регионов. В этой связи рассмотрено содержание долгосрочного исследовательского проекта, организованного в соответствии с законодательными регулятивными нормами на начальных стадиях проекта высокоскоростной линии с целью минимизации влияния компонентов инфраструктуры на почву, водные ресурсы и местную фауну; её оптимальной интеграции в природный ландшафт и защиты населения от железнодорожного шума.*

876. Blandin, Chantal. **La justice commence par les lampistes** / Ch. Blandin // La Vie du Rail. - 2016. - № 3596. - P. 6-7. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **О расследовании железнодорожной аварии в Экверсайме : [Франция].**

*Сообщается о проведении спустя год после аварии дополнительного допроса троих железнодорожников, находившихся на борту испытательного поезда TGV 14 ноября 2015 г., а именно: руководителя испытаний, ответственного работника службы тяги SNCF и представителя компании Systra - инжинирингового филиала SNCF/RATP, осуществлявшей испытания. Дан комментарий относительно проводимого расследования адвоката пострадавших и семей жертв катастрофы Жерара Шемла, в котором он упрекает судебное ведомство в бестактности в ходе разбирательства и необъективности вынесенных решений.*

877. Blandin, Chantal. **Thalys reconnaît quelques failles** / Ch. Blandin // La Vie du Rail. - 2015. - № 3539. - P. 7-8. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Попытка теракта в высокоскоростном поезде Амстердам - Париж.**

*Сообщается о результатах внутреннего расследования, проведённого компанией Thalys по следам акта вооружённой агрессии в отношении пассажиров поезда. Компания признала свою ответственность, некоторые недостатки в работе персонала и обязалась принять соответствующие меры, в частности, в*

*отношении профессиональной подготовки персонала, умения управлять рисками возникновения паники в кризисных ситуациях и обеспечить эвакуацию людей.*

878. Bleuse, Nicolas. **TGV Test Train Derails On LGV Est** / N. Bleuse // Railvolution. - 2015. - Vol. 15, № 6. - P. 36-37. - На англ. яз.

**Перевод заглавия: Авария испытательного поезда TGV на участке высокоскоростной железнодорожной линии LGV Est : [Франция].**

*Сообщается об аварии 14 ноября 2015 г. со сходом с рельсов французского испытательного поезда TGV в 12 км от Страсбурга. Авария произошла на участке высокоскоростной железнодорожной линии LGV Est, скорость поезда составляла 243 км/ч, вместо запланированных 176 км/ч. Рассматриваются обстоятельства аварии, в результате которой из 53 человек, находившихся в поезде, 11 погибли, 16 госпитализированы, 3 в тяжелом состоянии. В момент аварии в кабине машиниста находились 7 человек вместо максимально допустимых 4.*

879. Charlemagne, Thierry. **Un observatoire environmental** / Th. Charlemagne // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2017. - № 273(7/8). - P. 89. - На фр. яз.

**Перевод заглавия: Деятельность компании LISEA по вопросам окружающей среды : [Франция].**

*Рассмотрены задачи и направления деятельности организации в сфере охраны окружающей среды, направленные на минимизацию воздействия работ по строительству новой высокоскоростной линии LGV SEA на природный ландшафт и накопление в этой связи опыта для будущих инфраструктурных проектов. Помещена информация о двух добровольческих подразделениях: LISEA Biodiversité, целью которого является содействие восстановлению и сохранению природного наследия на прилегающих к линии территориях, и LISEA Carbone, осуществляющего поддержку локальных проектов в области сокращения выбросов парниковых газов в регионах, через которые проходит LGV SEA. Указано, что бюджет каждой из двух вышеуказанных организаций составляет 5 млн. евро.*

880. Chevaleyre, I. **ETCS chez SNCF voyages** / I. Chevaleyre // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2015. - № 250(6). - P. 54. - На фр. яз.

**Перевод заглавия: Европейская система контроля поезда ETCS на службе филиала SNCF Voyages по пассажирским перевозкам : [Франция].**

*Обсуждены проблемы оснащения модулем ETCS, обеспечивающим безопасность движения (благодаря автоматическому контролю скорости и устройствам сигнализации в кабине машиниста), парка высокоскоростных поездов TGV. В настоящее время им оборудованы 150 поездов TGV, 7 поездов Kiss WestBahn и 25 Italo оператора NTV. К 2025 г. 75% парка TGV будут оснащены системой ETCS. На карте-схеме показаны линии LGV, где уже работает система ETCS.*

881. **Development of Automated High-Water Measuring System at the Tokaido Shinkansen Fuji River Bridge** / Sh. Matsumoto, K. Imai, H. Funabashi, T. Shoji // Japanese Railway Engineering. - 2015. - Vol. 55, № 5(190). - P. 10-12. - На англ. яз.

**Перевод заглавия: Разработка автоматизированной системы измерения уровня подъема воды в зоне моста через реку Фудзи на высокоскоростной железнодорожной линии Токайдо Синкансен : [Япония].**

*В связи с наблюдаемыми в последнее время в Японии неблагоприятными погодными условиями (тайфуны, проливные дожди и др. явления), нарушающими*

нормальную эксплуатационную деятельность на железнодорожном транспорте, разрабатываются мероприятия по контролю и защите железнодорожной инфраструктуры, в частности, для мостов при паводке. Представлена разработанная для железнодорожного моста через реку Фудзи автоматизированная система измерения уровня подъема воды. Оцениваются результаты испытаний опытного образца системы.

882. Dulez, Romain. **Catastrophe ferroviaire lors des essais de la LGV Est** / R. Dulez // Le Rail. - 2015. - № 221/222. - P. 12-14. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Железнодорожная авария с высокоскоростным поездом TGV во время испытаний на линии LGV Est** : [Франция].

*Рассмотрены обстоятельства схода с рельсов поезда 14 ноября 2015 года на новом участке Бодрекур - Ванденгейм, в результате которого 11 человек погибли и 42 человека получили ранения. Отмечается, что эта авария - крупнейшая за все 30 лет существования высокоскоростных сообщений на железных дорогах Франции. За все эти годы поезда TGV продемонстрировали самый высокий уровень безопасности в эксплуатации и самую высокую надёжность. SNCF подтвердило версию превышения скорости поездом в момент аварии - 243 км/ч вместо допустимой на участке 176 км/ч. При сходе с рельсов головной вагон врезался в опору моста и вагоны перевернулись, часть из них - в канал.*

883. Dumont, François. **LGV Est. La première catastrophe de la grande vitesse** / F. Dumont, P. Laval // La Vie du Rail. - 2015. - № 3547. - P. 4-10, 12-13. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Первая катастрофа с высокоскоростным поездом** : [Франция].

*Изложены обстоятельства аварии с поездом TGV в ночь с 14 на 15 ноября, проходившим испытания на новой линии LGV-Восток Европы. На борту поезда находились около 50 специалистов высшего звена. За 34 года существования высокоскоростного движения во Франции это – первая авария с погибшими в результате схода с рельсов поезда: 11 человек погибли и 37 человек ранены. Приведена статистика по самым тяжелым авариям на LGV в мире.*

884. Durandal, Didier. **Deuil sur deuil. La catastrophe d'Eckwersheim** / D. Durandal // Chemins de Fer. - 2015. - № 555. - P. 3-4. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Железнодорожная авария в Экверхейме** : [Франция].

*Сообщено о трагедии, произошедшей 14 ноября 2015 года с испытательным поездом TGV на участке новой высокоскоростной линии LGV Est, между Бодрекуром и Ванденемом, близ Экверхейма (Нижний Рейн). В момент аварии на борту находились 53 человека, из которых 12 человек погибли, 41 человек получил ранения, среди жертв - 5 экспертов компании Systra, 4 человека - сотрудники SNCF, директор проекта LGV Est А. Куккарони. Авария произошла после террористического акта в Париже (13 ноября), унесшего жизни 130 человек. Главный редактор журнала от своего имени имени своих коллег выражает соболезнования близким жертв железнодорожной аварии и теракта.*

885. **Essais d'Eckwersheim. Un rapport pointe le manque de rigueur dans l'organisation** // La Vie du Rail. - 2016. - № 3588. - P. 7. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **О расследовании железнодорожной аварии в Экверсайме** : [Франция].

*Замечания к ранее сделанным заключениям судебных инстанций. По данным*



*конфиденциального отчёта, проведённого по заказу CHSCT от Systra, причина трагедии с поездом TGV в ходе его испытаний 14 ноября состоит в отсутствии необходимой требовательности и дисциплины в организации испытаний.*

886. Fender, Keith. **Increased security for international high speed services** / К. Fender // Modern Railways. - 2016. - № 1(808). - P. 82. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Повышение безопасности в международных железнодорожных сообщениях высокоскоростными поездами после теракта в Париже 13 ноября 2015 года** : [Европа].

*Рассмотрены меры по усилению безопасности в пассажирских перевозках, в том числе во Франции и Бельгии, касающиеся, в частности, проверки багажа. Обсуждаются также возможности сопровождения поездов вооружёнными полицейскими или работников служб охраны (инкогнито, то есть под видом обычных пассажиров).*

887. **FRA's Tier III safety standards** // Railway Age. - 2017. - № 1. - P. 6. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Улучшенные стандарты по 3-му уровню безопасности пассажирских поездов со скоростями до 350 км/ч в США.**

*Улучшенные стандарты по 3-му уровню безопасности пассажирских поездов со скоростями до 350 км/ч в США представлены на обсуждение Федеральным железнодорожным управлением (FRA). В результате почти 10-летней работы по данному вопросу определена новая категория оборудования по 3-му уровню безопасности для пассажирских поездов со скоростями до 350 км/ч. Представлен также альтернативный метод оценки ударной устойчивости подвижного состава. Отмечено, что хотя поезда по 3-му уровню безопасности и со скоростями более 200 км/ч должны эксплуатироваться на отдельных железнодорожных линиях, благодаря новым стандартам их можно будет безопасно эксплуатировать на линиях с обычными междугородными и пригородными пассажирскими поездами 1-го и 2-го уровня безопасности, за счет совместимости различных типов оборудования.*

888. **French TGV derails on test** // Modern Railways. - 2015. - № 12(807). - P. 83-84. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Авария со сходом с рельсов французского испытательного поезда TGV** : [Франция].

*Авария со сходом с рельсов французского испытательного поезда TGV произошла 14 ноября 2015 года вблизи Страсбурга, как полагают, из-за превышения допустимой скорости в кривой. Из 53 человек: 11 погибли, остальные были ранены, причём многие - серьёзно. Рассмотрены некоторые обстоятельства аварии на недавно построенной 106-километровой железнодорожной высокоскоростной линии LGV Est européenne в сообщении Париж - Страсбург (до Германии).*

889. Garocoix, Michel. **Espagne. La sécurité s'inspire de l'aérien** / М. Garocoix // La Vie du Rail. - 2015. - № 3536. - P. 7. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **На железных дорогах Испании.**

*Рассмотрены особенности пропуска пассажиров на посадку в высокоскоростные поезда AVE на вокзалах RENFE в режиме «check-in». В целях безопасности каждый пассажир обязан предъявить свой проездной билет при*

выходе на перрон и в случае необходимости - свой паспорт (по требованию). Багаж по транспортёру направляется к месту сканирования с помощью рентгеновских лучей. С тем, чтобы сохранить свою конкурентоспособность, RENE предпринимает максимум усилий не только для обеспечения безопасности, но и для создания комфортных условий поездки для пассажиров.

890. Hebenstreit, Falk. **Monitoring im Überflutungsbereich der Strecke Hannover - Berlin** / F. Hebenstreit, R. Kipper, D. Wegener // Der Eisenbahningenieur. - 2015. - № 10. - S. 6-10, 12-14, 16-17. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Мониторинг в районе затопления высокоскоростной железнодорожной линии (HGV) Ганновер - Берлин : [Германия].**

*Для проверки предусмотренных срочных мероприятий после затопления железнодорожного пути высокоскоростной линии Ганновер - Берлин вследствие наводнения на Эльбе в июне 2013 года были проведены исследования состояния рельсового пути для контроля оседания железнодорожного полотна и мониторинг колебаний, включая оценку динамической стабильности в общей системе (верхнее и нижнее строение пути и грунт). Анализ оседания пути в области затопления показал, что грунт и нижнее строение пути как часть несущей системы высокоскоростной линии обладает высокой стабильностью и пригодностью для использования. В статье приведены результаты мониторинга, в т.ч. в таблицах, графиках и формулах.*

891. **Improvement of the Present Earthquake Early Warning System for Japanese Railways** / Sh. Yamamoto [et al.] // Japanese Railway Engineering. - 2015. - Vol. 55, № 4(189). - P. 1-4. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Усовершенствование существующей системы раннего предупреждения о землетрясении для железных дорог Японии.**

*Кратко рассмотрена применяемая на высокоскоростных железнодорожных линиях в Японии и уже хорошо себя зарекомендовавшая система раннего предупреждения о землетрясении для быстрой остановки поездов. Система основана на анализе данных океанических сейсмографов, в частности, определяющих сейсмическую активность волн типа S и P. Предложен улучшенный алгоритм предупреждения по волне типа P, что позволит повысить точность определения и скорость срабатывания системы раннего предупреждения и, тем самым, повысить безопасность высокоскоростной железнодорожной сети. Обзорно представлены проведённые по данной теме исследования (теоретическая и экспериментальная часть) и полученные результаты с их графической интерпретацией.*

892. **Kollisionssicherheit bei Hochgeschwindigkeitszügen** / M. Zimmermann [u. a.] // Deine Bahn. - 2017. - № 1. - S. 36-39. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Обеспечение безопасности высокоскоростного подвижного состава при столкновении : [Германия].**

*В статье описываются разработки Германского центра авиации и космонавтики (DLR) в рамках обширного научно-исследовательского проекта «Поезд нового поколения» NGT (Next Generation Train). Для обеспечения безопасности при столкновении высокоскоростных подвижных составов был разработан специальный подвесной аварийный модуль, состоящий из высокопрочной стальной рамы и труб, которые выталкиваются с равнодействующей силой при столкновении поездов. Действие аварийного модуля построено на принципе контролируемого процесса деформации*

конструкции модуля, за счет поглощения большей части энергии, возникающей во время столкновения. Дана информация по тестированию и планам внедрения инновационной разработки. После успешного тестирования аварийный модуль был представлен на выставке InnoTrans 2016.

893. Lardy, M. **Ansaldo STS France pionnier de la signalisation à grande vitesse française** / M. Lardy // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2015. - № 250(6). - P. 56-61. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Компания Ansaldo STS France - мировой лидер в сфере железнодорожной сигнализации для высокоскоростных линий** : [зарубеж. опыт].

Охарактеризованы разработки компании Ansaldo STS, являющейся на протяжении более 150 лет историческим партнёром железных дорог Франции в области модернизации и повышения безопасности национальной сети и приграничных линий. Рассмотрено оборудование европейской системы ERTMS, выпускаемое компанией Ansaldo STS, в том числе калькулятор компании безопасности (CSD), централизация стрелок и сигналов SEI с использованием информационных технологий; бортовое оборудование сигнализации RBC (бортовой калькулятор) и др.

894. Laval, Patrick. **L'affaire des caténaires arrachées** / P. Laval // La Vie du Rail. - 2016. - № 3603. - P. 4-5 : m. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Проблемы обрыва контактной сети** : [Франция].

Статья посвящена серии аварийных ситуаций, парализовавших движение на линии В сети RER городской скоростной железной дороги в Париже. Проводятся расследования аварий с обрывом контактного провода, в частности, с высокоскоростным поездом на Северном вокзале.

895. Laval, Patrick. **Le TVG roulait trop vite** / P. Laval // La Vie du Rail. - 2015. - № 3548. - P. 4-5. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **По следам катастрофы с высокоскоростным поездом TVG в Экверсгейме** : [Франция].

Опубликованы на первые результаты расследования аварии с испытательным поездом TVG 14 ноября 2015 г., на борту которого находились 53 человек. На данный момент подтверждено превышение поездом скорости: участок, где допустимая скорость составляла 176 км/ч, был преодолен со скоростью 256 км/ч.

896. Le Boudec, Alain. **Une exploitation au service des travaux** / A. Le Boudec, Ph. Colinet // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2017. - № 273(7/8). - P. 125-129. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Безопасность строительных работ на новой высокоскоростной линии Юг Европы – Атлантика (LGV SEA)** : [Франция].

Рассмотрено содержание «Временного руководства по эксплуатации и обеспечению безопасности» (RTES), разработанного инжиниринговой компанией Systra с целью управления железнодорожными перевозками в период проведения строительных работ на линии SEA, а также обеспечения безопасности строительных площадок и персонала. В этой связи рассмотрены соответствующие мероприятия на каждом этапе реализации проекта: от строительных работ до предварительной эксплуатации. Подведены итоги

указанных мероприятий.

897. Poingt, F.-X. **Unpassage souterrain pour plus de sécurité en gare de Mauzé** / F. -X. Poingt // La Vie du Rail. - 2015. - № 3517. - P. 9. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Проблемы безопасности на железных дорогах** : [Франция].

*Рассмотрено сооружение подземного перехода на станции Мозе, через которую следуют высокоскоростные поезда TVP и на которой участились аварийные ситуации.*

898. Poingt, Marie-Hélène. **La Légion d'honneur pour deux cheminots** / M. -H. Poingt // La Vie du Rail. - 2015. - № 3535. - P. 4-5. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Орден Почётного легиона французским железнодорожникам.**

*Информация о церемонии награждения трёх американцев, одного англичанина и двух французских железнодорожников за героическое поведение и предотвращение теракта в высокоскоростном поезде Thalys, следовавшем из Амстердама в Париж 18 августа 2015 года.*

899. **Pologne. Certification à 250 km/h des Pendolino des PKP** // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2015. - № 246(2). - P. 57. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **На железных дорогах Польши.**

*Сообщено о проведённой сертификации по безопасности для поездов Pendolino со скоростью движения 250 км/ч, разработанных компанией Alstom по заказу PKP. Новый подвижной состав полностью соответствует национальной системе сигнализации и европейскому стандарту ERTMS.*

900. Poncet, Luc. **Odotachymétrie sur TGV = Odo-tachymetry on TGV trainsets = Weg- und Geschwindigkeitsmessung auf dem TGV** / L. Poncet, D. Herrero-Murillas // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2016. - № 259(4). - P. 32-41. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Одотахометрия безопасности для высокоскоростных поездов TGV** : [Франция].

*Специальное досье посвящено современным бортовым тахометрам, используемым машинистами во время движения поезда для контроля скорости. Представлены тахометрическая цепь, архитектура тахометров в кабине управления поездов TGV, датчики Wiegand и радарный «Doppler», принцип и формула расчёта скорости, изложен принцип одотахометрии безопасности, применение технологии GPS-навигации в перспективе. Рассмотрены особенности систем сигнализации на борту высокоскоростных поездов TGV.*

901. **Près de 12000 voyageurs bloqués après un suicide** // La Vie du Rail. - 2016. - № 3596. - P. 9. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Около 12 тыс. пассажиров оказались заблокированными в поездах из-за попытки суицида** : [Франция].

*Небольшая информация об аварийной ситуации с высокоскоростным поездом TGV Ouigo в Линьи-лэ-Шатель (департамент Йонна), который натолкнулся на человека, пытавшегося покончить жизнь самоубийством. Произошедшее имело серьёзные последствия: около 20 поездов, следовавших из Прованса в Париж и обратно, с 10-12 тыс. пассажирами на борту вышли из графика с опозданиями в 4 часа 30 минут. Многие поезда были остановлены, а затем переведены на другие пути, которые обычно используются региональными поездами TER.*

902. Puente, F. **ETCS: a crucial factor in Santiago accident inquiry** / F. Puente // International Railway Journal. - 2015. - № 4. - P. 20-21. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Расследование аварии со сходом высокоскоростного пассажирского поезда с рельсов 23 июля 2013 г. в Сантьяго-де-Компостела (Испания).**

*Представлены результаты дополнительного, более глубокого изучения аварии, в которой проходивший в кривой со скоростью 180 км/ч вместо предельно допустимой 80 км/ч поезд сошёл с рельсов, как считалось, по ошибке машиниста, в результате чего погибли 79 человек и более 100 человек были ранены. Другой ключевой причиной аварии, как выяснилось, были проблемы с бортовой системой ETCS, которая на момент аварии не могла нормально функционировать.*

903. Rapoport, Jacques. **Sécurité. Ce qui doit changer** / F. Dumont // La Vie du Rail. - 2015. - № 3550. - P. 4-7. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **О безопасности на железнодорожном транспорте : [Франция].**

*Помещено интервью с президентом компании SNCF Réseau Жаком Рапортом в связи с аварией в Экверсгейме, в которой 11 человек погибли и многие получили ранения; в числе жертв – 9 сотрудников SNCF. Указано, что в момент аварии в кабине машиниста находились 7 человек. Это первая авария с поездом TGV за 25 лет эксплуатации высокоскоростных поездов во Франции. Анализируются причины случившегося, сообщено о предпринимаемых мерах по обеспечению безопасности, в частности, об усилении исполнительской дисциплины.*

904. **Schwerer Bahnübergangs-Unfall mit tchechischen Pendolino** // Eisenbahn Österreich. - 2015. - № 9. - S. 429. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Железнодорожная авария с чешским поездом Pendolino : [Чехия].**

*Прокомментированы обстоятельства аварии, произошедшей на железнодорожном переезде недалеко от ст. Studénka из-за столкновения с грузовым автомобилем, гружённым алюминиевыми пластинами, 22 июля 2015 г. В результате был повреждён хвостовой вагон с кабиной управления. Погибло 3 человека, 5 - тяжело ранены и 8 - с лёгкими повреждениями. Проводится расследование случившегося.*

905. Smets, Isabelle. **Bruxelles annonce des mesures** / I. Smets // La Vie du Rail. - 2015. - № 3536. - P. 4-5, 7. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Брюссель принимает меры по повышению безопасности пассажиров на транспорте : [Европа].**

*В связи с попыткой террористического акта в поезде Thalys, следовавшем из Амстердама в Париж 21 августа 2015 года, европейский комиссар по транспорту Виолетта Бюльк заявила о своём намерении пересмотреть методы обеспечения безопасности пассажиров в поездах. При этом она классифицировала безопасность пассажиров как главный приоритет европейской транспортной политики. На 8 октября была намечена встреча европейских министров транспорта; среди вопросов, предложенных к обсуждению, названы возможность установки металлоискателей при выходе к высокоскоростным поездам; соответствующая профподготовка поездных бригад; видеонаблюдение; возможность привлечения военизированной охраны.*

906. Strang, Thomas. **Avoiding collisions at low cost** / Th. Strang // Railway Gazette International. - 2017. - № 2. - P. 36-37. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Система предотвращения столкновений поездов TrainCAS** : [Германия].

*Германский центр авиации и космонавтики (DLR) разработал автономную систему предотвращения столкновения поездов TrainCAS на основе технологии TCAS/ADS-B, используемой в авиации. Бортовой модуль системы постоянно передает данные о местоположении поезда, предупреждая столкновение. Говорится о практическом применении системы в Германии на однопутной железной дороге Harz с колеей 1000 мм. Следующими этапами развития системы будет разработка мобильного приложения Track Worker Protection App, предупреждающего персонал о приближении поезда, и адаптация приложения к высокоскоростному движению.*

907. **Test TGV comes to grief** // Railway Gazette International. - 2015. - № 12. - P. 24. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Авария испытательного высокоскоростного поезда TGV во Франции.**

*Авария испытательного высокоскоростного поезда TGV во Франции произошла 14 ноября 2015 года в ходе опытных поездок на 106-километровом участке новой высокоскоростной железнодорожной линии LGV Est-Européenne вблизи Страсбурга. В результате превышения допустимой скорости в кривой (265 км/ч вместо предельно разрешенной 176 км/ч) и запоздалого торможения поезд сошел с рельсов и из 53 находившихся в нём человек 11 погибли, 37 были ранены, причем некоторые серьезно. Отмечено значение человеческого фактора в аварии, в частности, безответственное поведение персонала испытательного поезда, в котором находились посторонние лица (дети), а в момент аварии в кабине машиниста было 7 человек. Возможно, аварии способствовало отключение автоматических систем безопасности на время проведения испытаний поездов на новой линии перед пуском её в эксплуатацию.*

908. **TGV-Unfall im Elsass** // Eisenbahn Österreich. - 2016. - № 1. - S. 13-15. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Авария поезда TGV во время испытаний на новом участке высокоскоростной железнодорожной линии East-Européenne Париж - Страсбург** : [Франция].

*Обзорная иллюстрированная статья об обстоятельствах и начале расследования аварии со сходом с рельсов 14 ноября 2015 г. поезда TGV Duplex (с 2-этажными вагонами) на участке пути в кривой, с последующим падением с моста. Из находившихся в поезде 53 человек погибли 11 и 42 были ранены. Вероятной причиной аварии считается превышение скорости - 243 км/ч вместо допустимой скорости 176 км/ч. Отмечено, что авария стала первой аварией с гибелью людей в поезде TGV за всё время эксплуатации поездов данного типа с 1981 г.*

909. Tsuji, Akihiro. **Overview and Current Condition of Derailment and Deviation Prevention Measures in the Tokaido Shinkansen** / A. Tsuji, Y. Soda // Japanese Railway Engineering. - 2016. - Vol. 56, № 4(194). - P. 9-12. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Меры по предотвращению отклонения и схода с рельсов подвижного состава на высокоскоростной железнодорожной сети Tokaido Shinkansen** : [Япония].

*Представлен обзор проводимых и планируемых в период с 2009 г. по 2019 г. на железнодорожной сети протяженностью 596 км технических мероприятий на пути, путевых сооружениях и подвижном составе для предупреждения отклонения и схода подвижного состава с рельсов в условиях землетрясения. Более подробно рассмотрено применение контррельсов против схода с рельсов. Показаны особенности установки и работы контррельсов на участках балластного и безбалластного пути.*

910. Tsukishima, D. **Earthquake-Proofing Reinforcement for Electrification Pole on Shinkansen Viaduct using High-Toughness Reinforcing Method for Concrete Pole** / D. Tsukishima, J. Sato // Japanese Railway Engineering. - 2015. - Vol. 55, № 4(189). - P. 5-9. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Высокоэффективный способ повышения сейсмостойчивости железобетонных опор воздушной контактной сети на путепроводе высокоскоростной железнодорожной линии Shinkansen : [Япония].**

*Рассмотрена проблема быстрого разрушения опор из предварительно напряжённого железобетона в результате землетрясения. Определяются задачи по созданию «упругой» конструкции опор с предельным значением допускаемой деформации, что снизит уровень повреждений опор и ускорит их восстановление. Приведено ил. описание предложенного способа повышения сейсмостойчивости опор за счёт создания в нижней части «упругой» конструкции из стального кожуха вокруг опоры, зазор между которыми заполняется цементным раствором и укрепляется армирующими стержнями, один из которых предварительно разрезается. Показана эффективность использования данного способа.*

911. **Unfall von Eckwersheim – Zwischenbericht des BEA-TT = Accident d'Eckwersheim – Publication d'une note d'étape du BEA-TT // Elektrische Bahnen.** - 2016. - № 3. - S. 118-120. - На нем. и фр. яз.

Перевод заглавия: **Авария (поезда) в Экверсхайме (14 ноября 2015г., Эльзас, Франция) – промежуточный отчёт Бюро по расследованию аварий на наземном транспорте (BEA-TT) : [Франция].**

*Рассмотрено основное содержание отчёта по обстоятельствам, причинам и последствиям аварии со сходом испытательного поезда TGV с рельсов из-за превышения допустимой скорости движения в кривой. Авария случилась в ходе приёмочных испытаний нового участка высокоскоростной железнодорожной линии LGVEE (Ligne à Grande Vitesse Est Européenne). Сделаны выводы, в т.ч. даны рекомендации по проведению в дальнейшем испытательных поездок в процессе допуска железнодорожной линии к эксплуатации.*

912. Unterweger, Harald. **Tragsicherheit von Bestandsbrücken für neue Hochgeschwindigkeitszüge – Teil 1** / H. Unterweger, A. Taras, A. Schörghofer // Der Eisenbahningenieur. - 2016. - № 4. - S. 40-44. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Структурная безопасность существующих железнодорожных мостов для новых высокоскоростных поездов : часть 1 : [Австрия].**

*Рассмотрена проблема эксплуатации новых высокоскоростных поездов с точки зрения несущей способности мостовых сооружений. Для оценки динамического влияния новых поездов при прохождении через мост представлены отдельные параметры 8 воображаемых поездов, которые не нарушают или нарушают не*

более одного критерия, относящегося к конструктивным нормам мостов. Представлены результаты проведённого методом моделирования динамического анализа при различных параметрах мостов и поездов и различных критических сценариях резонанса для определения риска нарушения структурной безопасности мостов. Дается графическая интерпретация результатов исследования.

913. Unterweger, Harald. **Tragsicherheit von Bestandsbrücken für neue Hochgeschwindigkeitszüge – Teil 2** / H. Unterweger, A. Taras, A. Schörghofer // Der Eisenbahningenieur. - 2016. - № 5. - S. 62-66. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Структурная безопасность существующих железнодорожных мостов для новых высокоскоростных поездов : часть 2 : [Австрия].**

*Во второй части рассмотрена методика и результаты динамического расчёта железнодорожных мостов с точки зрения их безопасности для эксплуатации новых высокоскоростных поездов. Исследование охватывает основные типы условных мостовых сооружений и 8 условных видов поездов, позволяя определить критические с точки зрения безопасности конкретные мосты, а также дать объективную сравнительную оценку поездов с точки зрения опасного динамического воздействия. Дается графическая интерпретация результатов исследования. Сделаны выводы. Отмечено, что наибольшее влияние на структурную безопасность мостовых сооружений оказывает колёсная база (межосевое расстояние) тележек поезда. Начало статьи опубликовано в предыдущем номере журнала.*

914. Woodward, Peter. **Critical speed mitigation strategies & analysis for high speed track forms** / P. Woodward // Permanent Way Institution = Journal and Report of Proceedings (прил.). - 2017. - Vol. 135, № 1. - P. 41. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Анализ и стратегии предотвращения критической (с точки зрения деформации пути) скорости для высокоскоростных железнодорожных линий.**

*Основное содержание доклада на семинаре «Путь для высокоскоростных железнодорожных линий» (11 октября 2016 г., Манчестер, Великобритания). Кратко представлены исследования на основе изучения критической скорости частиц балластного материала при высоких скоростях движения поезда, что соответствует риску смещения и деформации путевой структуры. Обсуждены возможности предотвращения критической скорости за счет повышения жесткости пути и перехода к безбалластным формам железнодорожного пути.*

915. Zhaoxia, W. **Solution to the Train Headlamp on Neighboring - Speed Train Headlamp on Neighboring Expressways** / W. Zhaoxia, L. Fengtian // Chinese Railways. - 2015. - № 1. - P. 10-16. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **К решению проблемы яркого света от головных прожекторов высокоскоростных поездов для водителей на соседних автодорогах : [Китай].**

*В работе исследовали влияние яркого ослепляющего света на состояние, работоспособность и безопасность водителей автотранспорта. Рассмотрена методика проведения и результаты оценки интенсивности света от головных прожекторов с учётом необходимого уровня освещённости железнодорожного пути, с одной стороны, и воздействия на водителей автотранспорта, с другой*



стороны. Сопоставлены данные расчёта и проведённых экспериментов. Сделаны выводы.

### **Подготовка персонала для проектирования, строительства и обслуживания высокоскоростных линий**

916. Блажко, Л. С. **Подготовка магистров высокоскоростного железнодорожного транспорта в рамках европейского проекта «TEMPUS»** / Л. С. Блажко, И. П. Киселев // Бюллетень ОСЖД. - 2015. - № 4/5. - С. 18-25.

*О новом уникальном для мировой практики подходе к подготовке специалистов для проектирования, строительства и эксплуатации ВСМ в рамках Трансъвропейской программы академической мобильности для университетов «TEMPUS» рассказывают авторы статьи. Разработанный курс обучения в области высокоскоростного железнодорожного транспорта, включающий уникальный комплект учебно-методического материала, представляет интерес для железнодорожников и кадровых служб.*

917. Блажко, Л. С. **Международная программа дополнительного профессионального образования по высокоскоростному железнодорожному транспорту** / Л. С. Блажко, И. П. Киселев // Транспорт Российской Федерации. - 2015. - № 2. - С. 19-25.

*Трансъевропейская программа академической мобильности для университетов TEMPUS позволила реализовать уникальный подход к подготовке специалистов для проектирования, строительства и эксплуатации высокоскоростных магистралей. Как показал первый год обучения, оптимальная схема – это дополнительное профессиональное образование для студентов выпускного курса вузов и повышение квалификации для молодых специалистов – сотрудников железнодорожных компаний.*

918. **Гнездо «Сапсана» : новые технологии требуют новых профессий** // Пульт управления. - 2015. - № 4. - С. 18-23 .

*Представителей новых для традиционной дороги железнодорожных профессий сплачивает слаженная работа всего экипажа, доброжелательное отношение друг к другу. Машинистам присущи если не гордость, то, во всяком случае, чувство удовлетворенности своей работой, своим уровнем мастерства. Безусловно, сказывается и уровень оплаты труда. Раз в год здесь обязательно проводятся тренинги повышения квалификации. Прибывающие из Питера в Москву «Сапсаны» для обслуживания и экипажировки приходят на построенный с «нуля» оборотный пункт высокоскоростных поездов московского участка Северо-Западной дирекции скоростного сообщения. Внешне это современный бизнес-центр: металлический сайдинг, чистота, светлые офисы, видеоконтроль и радиосвязь. Работники молоды, энергичны, подтянуты. Обслуживание высокотехнологичного оборудования осуществляется по европейским стандартам, как немцами так и нашими специалистами. Из Германии к нам пришли опыт и пунктуальность.*

*В нашей стране с «Сапсанами» сложилась уникальная ситуация: мощный двухсистемный поезд, построенный компанией Siemens на технологической платформе Velaro Rus, может следовать со скоростями до 350 км/ч., технически же скорость между Москвой и Питером ограничена до 250 км/ч, а реально экспресс следует со скоростями, близкими лишь к 200 км/ч. Это плата*

за движение поезда ВСМ по путям общего пользования. Дальнейшие перспективы высокоскоростного сообщения могут быть связаны только с проектами выделенных путей. Одновременно на линиях центрального региона пора создавать систему автоведения («автопилота», продолжая аналогию с авиацией), оставив машинисту только функцию анализа нештатной ситуации и управление поездом при следовании по деповским путям. Это становится особенно актуальным при дальнейшем росте скоростей до 300 км/ч и более. Человек в новых скоростных режимах просто не в состоянии будет «заглянуть за горизонт», а его реакции уже будет недостаточно. Интеллектуальная система управления, присущая «Сапсанам» - это уже полпути к системе автоведения. Все внешние факторы хорошо известны – составность поезда постоянная, вес почти не меняется – поезда идут всегда полные, план и профиль пути из года в год один и тот же. Фактически, меняются времена года и время суток. Давно нужна полная автоматизация управления не только поездом, но и всей техногенной средой – контроль камерами и радарными датчиками впереди лежащего пространства, контроль целостности пути и ограждения. Тогда головные обтекатели скоростных поездов за ненадобностью окажутся пустыми, и в них можно будет размещать туристов. Управлять же движением можно будет, не выезжая из родного города. Это сможет сделать специалист новой профессии, скажем: «машинист – поездной энергодиспетчер».

919. Киселев, И. П. **Кадровая составляющая китайского высокоскоростного прорыва** / И. П. Киселев, А. А. Китунин // Железнодорожный транспорт. - 2016. - № 11. - С. 72-77 ; № 12. - С. 69-77.

Статья продолжает тему подготовки персонала для высокоскоростного железнодорожного движения. Описан опыт организации железнодорожного профессионального образования в КНР, сложившийся в процессе проведенной модернизации железнодорожного транспорта в Китае, который может быть полезен в России, особенно в условиях все более тесного сотрудничества двух стран в железнодорожной сфере. За последние десятилетия Китайская Народная Республика значительно продвинулась в развитии железнодорожного транспорта, в частности в освоении высокоскоростного движения. В этой стране сегодня эксплуатируется более 20 тыс. км специализированных высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ), что составляет примерно 60% всей мировой протяженности ВСМ. Системы железнодорожного профессионального образования России и КНР весьма схожи, в то же время в процессе проведенной модернизации железнодорожного транспорта в Китае нарабатан интересный опыт, который может быть весьма полезен в России, особенно в условиях все более тесного сотрудничества двух стран в железнодорожной сфере. В настоящее время в КНР установлена строгая иерархия более чем 2 тыс. высших учебных заведений и принят дифференцированный подход к определению статуса каждого вуза. Современный этап развития железнодорожной отрасли КНР и железнодорожного образования начался после 2013 г. На данном этапе ключевой задачей являются широкая информатизация и переход на цифровые технологии. При этом намечено все более тесное взаимодействие высшего железнодорожного образования с железнодорожной индустрией на основе государственного управления и совместной реализации ряда важнейших общегосударственных проектов. Работа на высокоскоростном железнодорожном транспорте требует высокой степени ответственности. В настоящее время все больше руководителей высказываются в пользу подготовки специалистов для ВСМ путем переподготовки уже существующих кадров из

числа наиболее опытных, способных к обучению сотрудников.

920. Киселёв, И. П. **Обучение бригад высокоскоростных поездов и диспетчеров в Восточно-японской железнодорожной компании** / И. П. Киселёв // Железнодорожный транспорт. - 2016. - № 9. - С. 71–77.

*Продолжена тема подготовки кадров на железных дорогах Японии. Представлен комплексный тренажер обучения поездных бригад высокоскоростных поездов серии E5/E6. Рассказано о Музее истории железнодорожных катастроф Главного образовательного центра ВЯЖК, изучение материалов которого входит в программу обучения и воспитания работников железнодорожной компании. Главном образовательном центре Восточной японской железнодорожной компании (ВЯЖК), помимо универсальных аудиторий, оборудованных мультимедийными установками, имеются специализированные аудитории и лаборатории для занятий по физике, электротехнике, специальным техническим дисциплинам. Каждый этап теоретического обучения закрепляется практической работой на тренажерах и на полигоне. При этом в программу обучения входят занятия в разное время суток и в разных погодных условиях. Восточная японская железнодорожная компания имеет практически лучший комплекс эксплуатационных и финансово-экономических показателей среди японских железнодорожных компаний. Этим она во многом обязана своей системе обучения, повышения квалификации и переподготовки кадров. Опыт работы компании с персоналом заслуживает тщательного изучения.*

921. Киселёв, И. П. **Развитие высокоскоростного железнодорожного транспорта и вопросы подготовки персонала** / И. П. Киселёв // Железнодорожный транспорт. - 2016. - № 8. - С. 69-77.

*В июле 2015 г. в Токио состоялся Всемирный конгресс по высокоскоростному движению на котором большое внимание было уделено вопросам участия университетов в развитии высокоскоростных железнодорожных магистралей, в частности подготовке персонала. Для делегатов конгресса было организовано посещение Главного образовательного центра Восточной японской железнодорожной компании - одного из крупнейших корпоративных учебных заведений в Японии. Вопрос о надлежащей подготовке персонала является одним из ключевых при реализации проектов высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ). Строительство в ближайшие годы в России первой высокоскоростной магистрали Москва – Казань, а также планы расширения в стране полигона скоростного железнодорожного движения делают задачу обучения и повышения квалификации персонала чрезвычайно актуальной. Анализ опыта подготовки железнодорожников в странах, реализовавших проекты ВСМ (Японии, Франции, Германии, Италии, Испании, Китае), показывает, что там в сравнении с Россией имеются как общие черты, так и существенные различия. Подготовкой рабочих массовых профессий и технических работников, непосредственно связанных с эксплуатацией, обслуживанием и ремонтом подвижного состава, устройств пути, систем управления и обеспечения движения поездов и пр., как правило, занимаются собственные учебные организации и подразделения железнодорожных компаний, структура и формы работы которых во многом похожи на имеющиеся в нашей стране. В настоящее время обучение, переподготовка и повышение квалификации работников ВЯЖК осуществляются в соответствии с принятым в 2008 г. долгосрочным планом, получившим название «Восточная компания – горизонт 2020». Он аккумулировал в себе лучший опыт как самой компании, так и*

*международный, и предполагает несколько видов обучения.*

\*\*\*

922. Brandenburger, Niels. **Die Entwicklung der Aufgaben des Triebfahrzeugführers in der Zukunft** = The development of the tasks of train drivers in the future / N. Brandenburger, A. Naumann, M. Jipp // Signal + Draht. - 2016. - № 3. - S. 37-42. - На нем. и англ. яз.

Перевод заглавия: **Будущие задачи для машинистов поездов** : [Германия].

*В рамках проекта «Next Generation Train» («Поезд следующего поколения») Германского центра авиации и космонавтики (DHR) исследуется вопрос будущих задач для машинистов поездов в сравнении с существующими задачами с учётом развития высокоскоростного движения в направлении повышения скоростей и интенсивности, а также безопасности перевозок. Показаны возможности будущего эффективного разделения труда между человеком и машиной в кабине машиниста. На ряде примеров рабочих ситуаций в кабине машиниста определяются факторы, способствующие формированию и распределению будущих задач.*

923. Ginoux, P.-J. **Redynamiser la conduite à Grande Vitesse grâce à ERTMS** / P. -J. Ginoux, P. Dussouchet // Revue Générale des Chemins de Fer. - 2015. - № 250(6). - P. 62-77. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Активизация процесса управления высокоскоростным поездом посредством применения европейской системы железнодорожной сигнализации ERTMS.**

*Рассмотрены проблемы внедрения новых технологий в работу машиниста высокоскоростного поезда. Представлены пульты управления поездов CC 6500, TGV Atlantique, TGV Réseau, TGV Sud-Est: бортовое оборудование безопасности движения; методы вождения поездов, организация профессиональной подготовки машинистов. Даны рекомендации по улучшению поездной работы в условиях внедрения ERTMS.*

924. Richartz, M. **Qualifizierung von Mitarbeitern in der Fahrzeuginstandhaltung** / M. Richartz // Deine Bahn. - 2015. - № 9. - S. 56-59. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Подготовка персонала для техобслуживания подвижного состава.**

*Даны общие сведения по подготовке персонала в сфере высокоскоростного движения подвижного состава, оборудованного системами ETCS и ERTMS, обучение проходит в лабораторных условиях и на тренажёрах.*

925. Schlicting, Michael. **Making America go faster** / M. Schlicting // Railway Track and Structures. - 2017. - № 6. - P. 37-38. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **В университете Висконсин-Мэдисон студенты развивают идеи высокоскоростного направляемого транспорта** : [США].

*Небольшая обзорная публикация о работах научного студенческого общества по увеличению скорости движения на железной дороге и пути с магнитным подвесом. Кратко представлены некоторые идеи.*

926. Tschoepe, Christine. **Herausforderungen bei der Personalbesetzung** / Ch. Tschoepe, A. F. Schmidt // Deine Bahn. - 2015. - № 11. - S. 42-45. - На нем. яз.

Перевод заглавия: **Кадровое обеспечение зарубежных проектов.**

*Учебный материал. Описан процесс участия персонала компании DB International в зарубежных проектах, в данном случае в проекте строительства высокоскоростной железной дороги Haramain (Саудовская Аравия), связующих города Мекка и Медина. Описаны требования, предъявляемые специалистам из зарубежных стран.*

### Экология. Защита от шума

927. Баринаова, Л. Д. **Показатели экологически устойчивого развития высокоскоростного железнодорожного транспорта** / Л. Д. Баринаова, Л. Э. Забалканская // Транспорт: наука, техника, управление. - 2015. - № 9. - С. 52-56.

*Определены базовые ориентиры экологически устойчивого развития ВСЖТ, такие как сохранение ресурсного потенциала и качества окружающей среды, а также обеспечение социально справедливого распределения эффектов деятельности транспорта. В соответствии с моделью «цели-задачи-индикаторы» разработаны показатели, позволяющие оценить состояние системы по отношению к заданным ориентирам, и индексы, обеспечивающие объективную оценку эффективности мер, применяемых для совершенствования транспортной системы.*

928. Баринаова, Л. Д. **Экологически устойчивое развитие высокоскоростного железнодорожного транспорта** / Л. Д. Баринаова, Л. Э. Забалканская // Интегрированная логистика. - 2016. - № 6. - С. 2-7 : рис.

*Изучение экологических аспектов развития высокоскоростного железнодорожного транспорта является необходимым этапом разработки системы управления его экологической безопасностью. Идентификация источников воздействий и их последствий для окружающей среды и здоровья позволяет учитывать все негативные факторы при разработке мер по ограничению техногенной нагрузки ВСМ на окружающую природную среду. Описаны основные принципы, которые могут быть положены в основу системы управления экологически устойчивым развитием высокоскоростного железнодорожного транспорта.*

929. Белый, О. В. **Комплексный подход к обеспечению экологически устойчивого развития высокоскоростного железнодорожного транспорта** / О. В. Белый, Л. Д. Баринаова, Л. Э. Забалканская // Транспорт: наука, техника, управление. - 2016. - № 8. - С. 16-23.

*Комплексный подход к обеспечению устойчивого развития высокоскоростного железнодорожного транспорта предполагает управление экологическими, эколого-экономическими и эколого-социальными аспектами на всех этапах его жизненного цикла. В данной работе описаны основные принципы, которые могут быть положены в основу системы управления экологически устойчивым развитием высокоскоростного железнодорожного транспорта.*

930. Иванов, Н. И. **Технологии шумо- и виброзащиты для ВСМ Москва - Казань** / Н. И. Иванов, А. Е. Шашурин, Ю. С. Бойко // Путь и путевое хозяйство. - 2016. - № 10. - С. 25-26.

*В случае превышения показателей по звуку на ВСМ Москва – Казань будут устанавливаться стационарные шумозащитные экраны. Впервые в России*

планируется применить г-образные шумопоглощающие экраны, разработанные с учетом передового зарубежного опыта, которые себя уже хорошо зарекомендовали на ВСМ в других странах. При проектировании высокоскоростной магистрали (ВСМ), согласно отечественной нормативной базе, необходимо выполнять оценку шумового и вибрационного воздействия на окружающую среду и разрабатывать мероприятия по предотвращению (или) снижению его негативного воздействия. Одним из направлений снижения шума и вибрации от ВСМ является разработка малошумного подвижного состава (аэродинамически обтекаемого корпуса поезда, малошумных токоъемников), а также облицовка фальшбортов и дна поезда шумозащитным материалом, разработка и установка малошумного вспомогательного оборудования (в том числе вентиляторных установок), укладка бесстыкового пути и подбалластных матов, крепление накладок на колеса поезда и другие мероприятия, обеспечивающие снижение шума и вибрации в самом источнике их образования. Применение разработанных средств защиты позволит обеспечить снижение шума и вибрации от ВСМ до требуемых норм.

931. **Снижение шума высокоскоростных поездов путем применения малых локальных экранов на крыше поезда** / Ю. С. Бойко, Н. И. Иванов // Безопасность жизнедеятельности. - 2017. - № 3. - С. 45-48.

*Рассмотрены основные группы средств и методов снижения шума и более подробно - малые и локальные шумозащитные экраны, устанавливаемые на крышах высокоскоростных поездов в качестве средства по снижению шума пантографа. Дан краткий обзор применяемых на практике малых шумозащитных экранов на примерах поездов Shinkansen в Японии. Описаны различные геометрические формы экранов и их влияние на эффективность работы такого шумозащитного сооружения. Приведена формула для расчета эффективности экрана путем представления пространства, создаваемого крышей поезда и расположенными друг напротив друга малыми локальными шумозащитными экранами, полузамкнутым объемом, где происходит образование квазидиффузного поля. Представлены расчетные схемы. Определены параметры, от которых зависит эффективность малых локальных шумозащитных экранов. Выполнен расчет эффективности экрана в среднегеометрических частотах для заданных исходных данных. Выполнен анализ результатов и произведено сравнение результатов, полученных путем эксперимента и расчета.*

932. **Титова, Т. С. Технические решения по снижению шума от высокоскоростных железнодорожных магистралей** / Т. С. Титова, А. Е. Шашурин, Ю. С. Бойко // Транспорт Российской Федерации. - 2015. - № 2. - С. 30-35.

*Сегодня разработка российских методик и документов, регламентирующих алгоритм расчета уровня шума поездов, способных развивать скорость более 250 км/ч приобрела особую актуальность в связи с планами запуска к 2018 г. первой в России высокоскоростной магистрали Москва - Казань. Рассмотрены основные технические решения, устанавливающие комплексные требования к организации шумозащитных мероприятий при движении высокоскоростных поездов.*

\*\*\*

933. **Dakin, Julie. Reducing noise & vibration from the high speed railway** / J. Dakin // Permanent Way Institution = Journal and Report of Proceedings (прил.). - 2017. - Vol. 135, № 1. - P. 42. - На англ. яз.

Перевод заглавия: **Снижение шума и вибраций от высокоскоростной железной дороги.**

*Основное содержание доклада на семинаре «Путь для высокоскоростных железнодорожных линий» (11 октября 2016 г., Манчестер, Великобритания). Кратко рассмотрены источники шума и вибраций, а также возможности их снижения - обобщенно представлены результаты проведенных по данному вопросу исследований. Отмечено, что эффективным с точки зрения снижения шума и вибраций от высокоскоростной железной дороги является повышение жесткости пути на плитном основании.*

934. **Evaluation method for aerodynamic noise generated from the lower part of cars in consideration of the characteristics of Under-floor flows on Shinkansen trains / Nobuhiro Yamazaki [et al.] // Quarterly Report of the RTRI. - 2016. - Vol. 57, № 1. - P. 61-68. - На англ. яз.**

Перевод заглавия: **Метод оценки аэродинамического шума от нижней части вагонов (высокоскоростных поездов Синкансен) с учётом характеристик воздушных потоков под кузовом (подвижного состава) : [Япония].**

*Приведено описание метода для прогнозирования и количественной оценки аэродинамического шума от тележки высокоскоростного поезда, с использованием данных испытаний в аэродинамической трубе, оборудованной двумерной системой микрофонов. Рассмотрен порядок проведения и результаты испытаний, которые сравнивали с экспериментально полученными данными в путевых условиях. Подтверждение результатов испытаний показывает эффективность показанного метода количественной оценки уровня аэродинамического шума от тележки.*

935. Iida, Masanobu. **Combating noise from the Shinkansen / M. Iida // International Railway Journal. - 2015. - № 7. - P. 26-28. - На англ. яз. - Пер. опубл.: // Железные дороги мира. - 2015. - № 12. - С. 49-51.**

Перевод заглавия: **Борьба с шумом на высокоскоростной железнодорожной сети Shinkansen : [Япония].**

*Обзорно представлены проводимые Японским научно-исследовательским институтом железнодорожного транспорта (RTRI) исследования и разработки по борьбе с шумом на железнодорожной сети Shinkansen, направленные, прежде всего, на снижение аэродинамического сопротивления поезда при высоких скоростях движения, в т.ч. в тоннелях, а также на снижение шума от колёс подвижного состава и шума в системе «контактный провод / токоприемник» (в т.ч. шлифование рельсов, шумозащитные стенки). Оценивается эффективность мер по борьбе с шумом, показаны пояснительные схемы.*

936. Iida, Masanobu. **Recent trends in research and development on environmental engineering / Masanobu Iida // Quarterly Report of the RTRI. - 2016. - Vol. 57, № 1. - P. 10-14. - На англ. яз.**

Перевод заглавия: **Современные тенденции по исследованиям и разработкам в области экологического инжиниринга (для железнодорожного пути) : [Япония].**

*Среди экологических проблем железнодорожного пути широко распространёнными являются шум, вибрации основания пути и воздушная волна микросжатия (при входе поезда в тоннель). Обзорно рассмотрены результаты проведенных по этим вопросам за последние два года в Японском научно-*

*исследовательском институте железнодорожного транспорта (RTRI) исследований, в том числе шум на высокоскоростных железнодорожных линиях Синкансен; вибрационные характеристики колеса при движении железнодорожного состава; меры по снижению уровня шума на железнодорожных линиях Синкансен и др.*

937. Sivardière, J. **Les écologistes et le projet Lyon-Turin: une opposition incompréhensible** / J. Sivardière // Le Rail. - 2015. - № 220. - P. 26-28. - На фр. яз.

Перевод заглавия: **Экология и проект высокоскоростной линии Лион - Турин** : [Европа].

*Приводятся аргументы экологов против сооружения железнодорожного тоннеля в Альпах между Францией и Италией в рамках проекта линии LGV Лион - Турин. По их оценке, его строительство станет экологической катастрофой; в этой связи оправдан ли юридически данный проект.*



## УКРАИНА

**Национальные издания  
2017**

**Актуальність впровадження інноваційного рухомого складу на вантажному залізничному ринку перевезень** = (Актуальность внедрения инновационного подвижного состава на грузовом железнодорожном рынке перевозок) / І.Л.Журавель, В.В.Журавель, А.Т.Донченко, О.І.Павленко // Вагонний парк. - 2017. - № 9-10. – С. 34-38

Инновационная активность в мировом железнодорожном секторе есть характерной для развития рынка высокоскоростного движения как одного из конкурентоориентированных способов перевозок. Тенденции роста запросов на инновационную продукцию и услуги железнодорожных машиностроителей со стороны перевозчиков отмечаются не только в пассажирском секторе, но и в грузовом. В статье анализируется опыт производства инновационного подвижного состава странами Содружества, охарактеризованы преимущества инновационных вагонов, актуальность и перспективы их внедрения на железнодорожном транспорте Украины.

**Баглай В. Корейсько-український досвід підготовки залізничників Укрзалізниці: щодо забезпечення експлуатації та обслуговування електропоїздів швидкісного руху фірми HYUNDAI-ROTEM** = (Корейско-украинский опыт подготовки железнодорожников Укрзалізниці: по обеспечению эксплуатации и обслуживания электропоездов скоростного движения фирмы HYUNDAI-ROTEM) / В.Баглай // Локомотив-інформ. - 2017. - № 1-2. - С.60-64

Рассматривается опыт обучения и повышения квалификации работников локомотивных бригад и персонала Укрзалізниці на учебной базе Корейской фирмы HYUNDAI-ROTEM.

**Бараш Ю.С. Еволюція розвитку інновацій пасажирських перевезень в Україні** =(Эволюция развития инноваций пассажирских перевозок в Украине) / Ю.С.Бараш, Т.Ю.Чаркіна // Вагонний парк. - 2017. - № 11-12. - С. 42-46

Впервые в Украине предложен научный подход к внедрению новой парадигмы развития пассажирских перевозок, основывающейся на анализе их деятельности за предыдущие 90 лет, использовании циклов Кондратьева. В работе предложено девять основных направлений развития новой парадигмы, разработка которых позволит внедрять инновационные технологии в условиях ограниченных инвестиций, а также в перспективе стимулировать развитие пассажирских перевозок. Среди основных направлений авторы рассматривают и внедрение высокоскоростного движения пассажирских поездов.

**Бобир Д.В. Перспективи розвитку високошвидкісного руху на залізницях України** = (Перспективы развития высокоскоростного движения на железных дорогах Украины) / Д.В.Бобир, А.Є.Десняк, Ю.Г.Козік // Локомотив-інформ. - 2017. - № 3-4. - С.50-53

Интеграция Украины в ЕС создает предпосылки к значительному росту объемов пассажирских и грузовых перевозок. При этих условиях к транспорту

предъявляются принципиально новые требования. Радикальным мероприятием, обеспечивающим внутренние и международные пассажирские перевозки, является создание скоростной сети железнодорожных магистралей с выходом на европейскую сеть и страны СНГ.

**Василь Ільчишин: «Подальший розвиток швидкісного руху буде залежати в першу чергу від розвитку інфраструктури»** = (Василий Ильчишин: «Дальнейшее развитие скоростного движения будет зависеть в первую очередь от развития инфраструктуры») / подг. Л. Ходченко // Українська залізниця. – 2017. - № 1-2.- С.8-13

Руководитель филиала Украинской железнодорожной транспортной компании подвел итоги ее пятилетнего развития и рассмотрел дальнейшие перспективы скоростного движения, поделился планами по закупке новых поездов, открытию новых маршрутов.

**Впровадження прискореного і швидкісного руху поїздів на залізницях України потребує розробки і застосування нових нормативних допусків по ширині рейкової колії в прямих і кривих** = (Внедрение ускоренного и скоростного движения поездов на железных дорогах Украины требует разработки и применения новых нормативных допусков по ширине рельсовой колеи в прямых и кривых) / Е.І. Даніленко, Р.М. Йосифович, В.М. Молчанов та ін. // Залізничний транспорт України. - 2017. - № 2. - С. 45-54. – (Технічна політика)

Анализ соотношения размеров ширины рельсовой колеи и существующих допусков на уширение с величинами максимальных зазоров между гребнями колес и рельсами показывает, что на путях, эксплуатируемых Укрзалізницею, при движении поездов имеют место недопустимо большие поперечные перемещения колесных пар в пути. С целью исправления указанных недостатков для железнодорожных путей ускоренного и скоростного движения поездов, предложены новые усовершенствованные нормативы содержания ширины колеи и отступлений по ширине для прямых и кривых участков.

**Головко Т.В. Підвищення якості обслуговування пасажирів за рахунок впровадження швидкісного руху на залізничному напрямку**=(Повышение качества обслуживания пассажиров за счет внедрения скоростного движения на железнодорожном транспорте) / Т.В. Головко, О.М. Костенніков, В.В. Кудрява // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті – ЕКУЗТ 2017: матеріали XII міжнарод. н.-п. конф.. – Х.: Харків. друк. ПЗ, 2017. – С. 113-116

С целью реализации программы скоростного пассажирского движения сформирована процедура внедрения на магистрали Константиновка - Одесса пассажирского движения с сокращением времени нахождения в пути в два раза, которая позволит удовлетворить спрос населения в перевозках, предоставит новый уровень обслуживания, услуг и развития железнодорожного туризма. Эта процедура формализована на основе модернизации отдельных участков магистрали. Внедрение железнодорожного скоростного пассажирского движения – способ повышения эффективности пассажирских перевозок.

**Кулешов В.В. Удосконалення моделі пасажирського комплексу при швидкісних перевезеннях в умовах розвитку систем супутникової навігації =** (Усовершенствование модели пассажирского комплекса при скоростных перевозках в условиях развития систем спутниковой навигации) / В.В.Кулешов, М.В.Мазур, А.В.Кулешов // Локомотив-інформ. - 2017. - № 7-8. - С.50-54

Рассматривается внедрение на железнодорожном транспорте Украины автоматизированных рабочих мест оперативного контроля и дислокации локомотивов с использованием географической карты (АРМ Навигация) в условиях развития спутниковой навигации. Показаны типы точек с которыми реализует работу АРМ Навигация. Объекты полигона АРМ Навигация - станция, перегон, локомотивное депо. В связи с изменениями в работе пассажирского комплекса для удобства навигации пользователей железнодорожных услуг при скоростных перевозках предложен дополнительный комплекс объектов хозяйствования. Эта технология обеспечивает сокращение пребывания вагонов на станции, т.е. имеет ресурсосберегающую направленность.

**Кулешов В.В. Удосконалення автоматизованих систем пасажирського комплексу при швидкісних перевезеннях в умовах розвитку інформатизації =** (Усовершенствование автоматизированных систем пассажирского комплекса при скоростных перевозках в условиях развития информатизации) / В.В.Кулешов, Д.М.Чеботарьов // Вагонний парк. - 2017. - № 3-4. - С.44-48. - (Наукова думка)

В статье предложен комплекс моделей продолжительности отправок на направление, оборот пассажирского скоростного поезда, необходимого количества составов пассажирского скоростного поезда собственности Украинской железнодорожной скоростной компании или других операторских пассажирских компаний. Синтез нейроконтроллера работы пассажирской станции при скоростных перевозках в условиях изменения объемов перевозок возможно выполнить на базе трехуровневой прямонаправленной сети. Такая технология имеет ресурсосберегающую направленность, т.к. обеспечивает сокращение продолжительности пребывания вагонов на станции.

**Курган М. Наукові підходи до прогнозування пасажирських перевезень в Україні =** (Научные подходы к прогнозированию пассажирских перевозок в Украине) / М. Курган, Д. Курган // Вагонний парк. – 2017. - № 11-12. – С.51-55

Направление высокоскоростных магистралей и их параметры определяются объемами пассажирских перевозок, прогнозируемая величина которых зависит от экономических показателей развития страны, а также материального состояния граждан, которые проживают в зоне прилегания магистрали, транспортной подвижности населения, развития конкурирующих видов транспорта.

**Курган М. Підготовка колії для підвищення швидкості руху поїздів =** (Подготовка пути для повышения скорости движения поездов) / М. Курган, Д. Курган, Н. Хмелевська // Українська залізниця. - 2017. - № 9-10. – С. 14-21. - (Інноваційні проекти)

Дальнейшее развитие железнодорожной инфраструктуры должно осуществляться путем инновационного развития и усовершенствования научно-технического потенциала. Авторы излагают основные направления реорганизации и

развития путевого хозяйства при внедрении скоростного движения на железных дорогах Украины.

**Ломотько Д.В. Шляхи підвищення рівня сервісу в умовах експлуатації швидкісних залізничних магістралей** = (Пути повышения уровня сервиса в условиях эксплуатации скоростных железнодорожных магистралей) / Д.В. Ломотько, М.С. Листопад // Залізничний транспорт України. – 2017. - № 2. – С. 4-11

Совершенствование перевозок предлагается за счет выявления основных направлений развития сервиса обслуживания пассажиров в транспортно-пересадочных узлах, а также путем учета экономических, технологических и социальных причин, определяющих выбор пассажиром способа перемещения.

**Мазуренко А.А. Развитие скоростных перевозок в Украине** / А.А.Мазуренко, А.В.Кудряшов//Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті – ЕКУЗТ 2017: матеріали XII міжнарод. н.-п. конф. – Х.: Харків. друк. ПЗ, 2017. – С.125-127

Украина ищет возможности более широко задействовать свой транзитный потенциал за счет возможности запуска поездов в направлении Каспийского моря и «Великого шелкового пути» с участием Китая, Азербайджана, Грузии и Казахстана. Первоочередным заданием для Украины является формирование сети скоростных железнодорожных перевозок с максимальной скоростью до 160 км/ч, с дальнейшим увеличением до 180-200 км/ч.

**Омельяненко В.И. Электроприводы стрелочных переводов высокоскоростного электрического транспорта** / В.И. Омельяненко, С.Г. Буряковский, Б.Г.Любарский // Українська залізниця. – 2017. - № 9-10. – С. 54-60

В статье описаны электроприводы стрелочных переводов высокоскоростного колесного и магнитного электрического транспорта. Приводятся сравнения электроприводов с различными типами двигателей. Изложена тенденция создания стрелочных переводов для магнитолеветирующего транспорта.

**Рух пасажирських поїздів прискорений. Вимоги до інфраструктури та рухомого складу** = (Движение пассажирских поездов ускоренное. Требования к инфраструктуре и подвижному составу) [Текст]: СТП 01-005:2016: затв. 29.04.2016 р. № 343; чин. від 01.08.2016р. - Вид. офіц.- К.: ПАТ «Українська залізниця», 2016. - 84 с.

Стандарт устанавливает требования к проектированию, строительству, ремонту (модернизации, реконструкции), технического обслуживания и эксплуатации подразделениями ПАТ «Укрзалізниця» сооружений и приспособлений пути, электроснабжения, автоматики и связи, других сооружений и приспособлений, подвижного состава на участках железных дорог, где действует либо внедряется, движение пассажирских поездов со скоростями от 141 км/ч до 160 км/ч.

**Формування технології мультимодальних швидкісних пасажирських перевезень за участю залізниць** = (Формирование технологии мультимодальных скоростных перевозок при участии железных дорог) / Д.Ломотько, Д.Воскобойников, М.Листопад, А. Сірадчук // Вагонний парк. – 2017. - № 5-6. – С. 42-47. – (Реалії та перспективи)

Исследования ученых Украинского государственного университета железнодорожного транспорта выявили, что современные транспортно-пересадочные узлы при участии скоростного железнодорожного транспорта являются основным местом решения транспортных потребностей пассажиров. Уровень сервиса и объем перевозок в условиях транспортно-пересадочных узлов в основном зависят от уровня удовлетворения пассажиров. Наиболее полное удовлетворение транспортных потребностей пассажиров возможно при использовании технологий мультимодальных пассажирских перевозок в условиях интеграции решений в сфере информационных технологий и формирования согласованных графиков движения транспорта.

**Українська залізнична швидкісна компанія – 5 років безперервної роботи** = (Украинская железнодорожная компания – 5 лет бесперебойной работы) // Вагонний парк. – 2017. - №11-12. - С. 11-14

О работе, проблемах и достижениях филиала «Украинская железнодорожная скоростная компания» ПАТ «Укрзалізниця» в интервью директора филиала В.М.Ильчишина.

## 2016

**Альошинський Є.С. Напрямки підвищення продуктивності дільниць високошвидкісних магістралей України** = (Направления повышения продуктивности участков высокоскоростных магистралей Украины) / Є.С.Альошинський, І.Г.Стасюк // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2016. - Вип. 163. - С.50-57

Рассмотрены вопросы по усовершенствованию железнодорожных магистралей Украины за счет электрификации участков сети ВСМ. Проведен анализ нерационального простоя и перепробега подвижного состава на линии ВСМ. Предложены варианты рационализации времени следования скоростных пассажирских поездов, в частности, на скоростном участке Белополье-Люботин.

**Аналіз досвіду використання високошвидкісних залізничних сполучень** = (Анализ опыта использования высокоскоростных железнодорожных сообщений) / В. Журавель, І. Журавель, Д. Ємець, Ю. Сульжик // Українська залізниця. – 2016. - № 1. – С. 34-38

Выполнен анализ использования высокоскоростных железнодорожных сообщений. Рассмотрен опыт железнодорожных компаний Западной Европы и Азии.

**Аналіз досліджень, присвячених реконструкції проміжних роздільних пунктів при введенні швидкісного руху** = (Анализ исследований, посвященных реконструкции промежуточных раздельных пунктов при вводе скоростного движения) / М.Ю.Куценко, О.А.Дудін, А.В.Рибін та ін. // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. – 2016. - Вип.161. - С.139-144

В статье проведен подробный анализ известных исследований, посвященных реконструкции промежуточных раздельных пунктов при введении скоростного движения.

**Аналіз перспектив впровадження високошвидкісного руху в Україні =** (Анализ перспектив внедрения высокоскоростного движения в Украине) / О.В. Лаврухін, О.О. Шапотіна, С.В. Газаєв та ін. // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. – 2016. - Вип. 163. - С.4-10

Проведен анализ организации высокоскоростного движения за рубежом, определены перспективы по внедрению и строительству высокоскоростных магистралей в Украине.

**Арпуль С.В. Високошвидкісні електропоїзди сімейства TGV =** (Высокоскоростные электропоезда семейства TGV) / С.В. Арпуль, С.В. Пушкар // Локомотив-інформ. – 2016. - № 5-6. – С. 45-52

В статье рассмотрены вопросы использования высокоскоростных электропоездов семейства TGV на железнодорожном транспорте во Франции. Приведены технические данные высокоскоростных электропоездов TGV SE, TGV A, TGV R, TGV TSMT, TGV Duplex, TGV PBA и TGV PBKA, а также TGV POS и TGV 2N2. Семейство высокоскоростных электропоездов TGV – одно из самых известных технических транспортных средств. Высокие скорости в сочетании с прекрасной надежностью и безопасностью, а также инновационная конструкция позволяют считать эти поезда почти совершенными на протяжении тридцать пять лет.

**Бауліна Г.С. Визначення ефективності використання швидкісних перевезень на мережі залізниць =** (Определение эффективности использования скоростных перевозок на сети железных дорог) / Г.С.Бауліна, Г.Є.Богомазова, А.В.Скуб'як // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2016. – Вип. 165. - С.5-11

В работе проведен анализ перевозки пассажиров скоростными поездами на сети железных дорог. Исследования показали, что эффективность использования скоростных перевозок зависит от спроса на скоростные поезда. Предлагается внедрение таких перевозок на тех направлениях, где наблюдается большая транспортная подвижность населения в сочетании с их платежеспособностью, с учетом минимальных эксплуатационных расходов железной дороги.

**Бех П. Організація місцевої роботи в умовах невеликих обсягів перевезень та впровадження високошвидкісного руху =** (Организация местной работы в условиях небольших объемов перевозок и внедрения высокоскоростного движения) / П.Бех, О.Лашков // Українська залізниця. - 2016. - № 2. - С.37-38

Вопросы эффективного управления, экономической целесообразности и рационального использования трудовых ресурсов должны в первую очередь учитываться во время урегулирования перевозочного процесса на каждом участке железной дороги, в т.ч. на этапе организации формирования составов поездов. При невысоких объемах перевозок и внедрении скоростного движения при организации местных поездов все чаще поднимаются вопросы об эффективности объединения участкового и сборного вагонопотоков.

**Буцько Т.В. Удосконалення роботи вокзального комплексу в умовах швидкісного руху** = (Совершенствование работы вокзального комплекса в условиях скоростного движения) / Т.В.Буцько, П.І.Тітаренко, М.М.Кисіль // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2016. - Вип. 163. - С.65-70

Приведены теоретические обоснования процесса организации перевозок пассажиров с учетом возможных вариантов пересадки в условиях интегрированных железнодорожных пересадочных комплексов.

**Довгополов П.В. Удосконалення організації поїздопотоків на залізничному полігоні в умовах швидкісного руху** = (Совершенствование организации поездопотоков на железнодорожном полигоне в условиях скоростного движения) / П.В. Долгополов, Д.В. Трегубчак // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2016. - Вип. 163. - С.25-31

Разработана математическая модель регулирования поездопотоков на железнодорожном полигоне с массовым скоростным движением на основе теории графов. Реализация модели с помощью информационно-управляющих систем позволяет оптимизировать маршруты следования поездов в условиях сокращения пропускной способности отдельных участков в периоды вынужденных перерывов в их работе.

**Дьомін Р.Ю. Визначення показників безпеки руху швидкісного електропоїзда шляхом комп'ютерного моделювання динаміки його вагонів** = (Определение показателей безопасности движения скоростного электропоезда путем компьютерного моделирования динамики его вагонов) / Р.Ю. Дьомін, Ю.В. Дьомін, Г.Ю. Черняк // Вагонний парк. - 2016. - № 1-2. - С.32-34

Исследование проведено на базе межрегиональных электропоездов двухсистемного питания модели HRCS2 производства компании Hyundai Rotem Corporation.

**Дудчак А.І. Доцільність та ефективність швидкісних залізничних пасажирських перевезень** = (Целесообразность и эффективность скоростных железнодорожных пассажирских перевозок) / А.І. Дудчак // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2016. - Вип. 163. - С.100-108

Предложена математическая модель прогнозирования корреспонденций на основе энтропии, которая, в отличие от существующих, позволяет получить интервальные оценки объемов пассажиропотоков, что в дальнейшем даст возможность проводить более точные расчеты относительно экономической целесообразности реализации инновационных проектов повышения скорости движения на железнодорожном транспорте.

**Запара Я.В. Оптимізація обігу швидкісних і високошвидкісних поїздів на залізницях України** = (Оптимизация обращение скоростных и высокоскоростных поездов на железных дорогах Украины) / Я.В.Запара, А.В.Морозова // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2016. - Вип.164. - С.22-27

Определен оптимальный оборот скоростных и высокоскоростных поездов на железных дорогах Украины, что позволяет эффективно использовать подвижной состав и инфраструктурные объекты. При применении предложенной методики

увязка пар поездов в общий оборот группами составов дает значительную экономию, по сравнению с обрацавшимися до увязки.

**Зінківський А.М. Аналіз конструктивних рішень і вибір струмоприймачів рухомого складу для експлуатації в умовах швидкісного руху** = (Анализ конструктивных решений и выбор токоприемников подвижного состава для эксплуатации в условиях скоростного движения) / А.М.Зінківський, М.Л.Беляков // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2016. - Вип.164. – С.201-211

В статье проведен анализ различных типов токоприемников высокоскоростного подвижного состава, эксплуатируемого на магистральных железных дорогах европейских стран. Выделены преимущества и недостатки различных вариантов конструкции токоприемников. Установлены основные причины отрыва пантографов от контактного провода, последствия и методы предотвращения данного явления. Определены принципы оценки качества работы токоприемников. Предложены варианты выбора конструкции токоприемников для различных скоростей движения.

**Ергономічне забезпечення діяльності машиністів у швидкісному русі** = (Эргономическое обеспечение деятельности машинистов в скоростном движении) / В.Г.Брусенцов, М.І.Ворожбіян, В.Г.Пузир, О.В.Брусенцов// Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2016. - Вип.160. - С.120-123

При внедрении скоростного движения ужесточаются факторы труда работников локомотивных бригад. Их можно разделить на информационные и функциональные. Первые связаны с уплотнением информационного потока, что заставляет функционировать на грани психофизиологических возможностей, вторые – с повышенными требованиями к функциональной надежности. Предлагается комплекс мероприятий эргономического характера для их компенсации.

**Калашнікова Т.Ю. Визначення найкращої моделі використання високошвидкісних магістралей для залізниць України** = (Определение наилучшей модели использования высокоскоростных магистралей для железных дорог Украины) / Т.Ю. Калашнікова, Ю.М. Чередніченко // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2016. - Вип. 162. - С. 177-182

В статье исследованы три существующие модели эксплуатации высокоскоростных магистралей в мире. Более подробно авторы остановились на смешанной модели как наиболее подходящей для железных дорог Украины. Эта модель является наиболее экономически выгодной в плане постройки, обслуживания и использования, т.к. позволяет использовать высокоскоростную магистраль и для пропуска скоростных поездов, и для пропуска ночных пассажирских и пригородных поездов, а также способна эффективно использовать пропускную способность для всех этих категорий поездов.

**Ковальов А.О. Визначення ефективності впровадження і розвитку високошвидкісного руху в Україні** = (Определение эффективности внедрения и развития высокоскоростного движения в Украине) / А.О.Ковальов, А.Є.Проплеткіна, В.Д.Богатирьова // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2016. - Вип. 164. - С.154-159



В статье рассмотрена эффективность внедрения и развития в Украине проектов высокоскоростного пассажирского движения. На основе определения размера необходимых инвестиций в проект и срока его окупаемости предлагается определять степень прибыльности предлагаемого проекта при реализации.

**Крашенінін О.С. До питання експлуатації та технічного обслуговування струмоприймачів швидкісного рухомого складу = (К вопросу эксплуатации и технического обслуживания токоприемников скоростного подвижного состава) / О.С.Крашенінін, В.С. Костенко // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2016. - Вип.165. - С.84-89**

В данной статье рассматривается анализ статистической нагрузки и динамических характеристик токоприемников подвижного состава. Предложено определить аэродинамическую подъемную силу токоприемника, относительное изменение нажатия на контактный провод, максимальный размах вертикальных перемещений полоза, коэффициент отрыва токоприемника. Рассмотрен зарубежный опыт работы и взаимодействия контактного провода и токоприемников скоростного транспорта. Предложено уменьшить приведенную массу токоприемников, установить гасители колебаний на токоприемники и контактную подвеску.

**Кулешов В.В. Удосконалення автоматизованих систем пасажирського комплексу при швидкісних перевезеннях в умовах розвитку інформатизації = (Усовершенствование автоматизированных систем пассажирского комплекса при скоростных перевозках в условиях развития информатизации) / В.В. Кулешов, Д.М. Чеботарьов // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2016. - Вип. 162. - С. 118-130**

Рассмотрены перевозки ГП «Украинская железнодорожная скоростная компания». Выполнен анализ маршрутной скорости проследования по Южной железной дороге пассажирских скоростных поездов, полезная длина путей парков пассажирской станции Харьков-Пассажирский. Рассмотрен комплекс автоматизированных рабочих мест персонала пассажирского хозяйства разных уровней управления при пассажирских скоростных перевозках. Показаны условия оперативного планирования работы пассажирской станции. Предложен комплекс моделей продолжительности отправления на направление, обращения пассажирского скоростного поезда, необходимого количества составов операторской пассажирской компании.

**Кулик В. Фредерик Парде: «Главным фактором обеспечения успеха по внедрению высокоскоростного движения на железных дорогах является работа высококвалифицированного персонала» / В.Кулик // Українська залізниця. – 2016. - № 2. - С.9-14**

Естественным процессом развития украинских железных дорог является постепенное повышение скорости движения поездов. И пока решаются сложные вопросы проектирования и строительства высокоскоростных магистралей, профильные университеты Украины и Европы уже приступили к реализации проектов, связанных с профессиональной подготовкой специалистов по управлению инфраструктурой высокоскоростных железных дорог. Реализация проекта новой учебной программы «Магистр инфраструктуры и эксплуатации высокоскоростного железнодорожного транспорта» (MieGVF) будет способствовать развитию

непрерывного профессионального образования специалистов железнодорожного транспорта, интеграции Украины в европейское образовательное пространство.

**Курган М. У витоків швидкісного й високошвидкісного руху поїздів в Україні** = (У истоков скоростного и высокоскоростного движения поездов в Украине) / М.Курган // Українська залізниця. – 2016. - № 2. - С.34-36

В статье рассказано о научном наследии Г.Н.Кирпы, который стоял у истоков скоростного и высокоскоростного движения поездов в Украине. Научные наработки Г.Н.Кирпы глубоки и многогранны, имеют практическую направленность, а также служат источником для проведения исследований и дальнейшего развития железнодорожного транспорта Украины.

**Ломотько Д.В. Аналіз рівня сервісу в умовах транспортно-пересадочних вузлів на високошвидкісних залізничних магістралях** = (Анализ уровня сервиса в условиях пересадочных узлов на железнодорожных высокоскоростных магистралях) / Д.В.Ломотько, Г.Г.Даценко // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2016. – Вип. 161. - С.25-35

Представлены критерии создания эффективной, рентабельной комплексной транспортной системы обслуживания пассажиров в крупных городах. Выявлены основные направления развития сервиса пассажирских перевозок в крупных транспортных узлах: развитие интеллектуальных транспортных систем; интеграция решений в области проездных документов; увеличение провозной и пропускной способности.

**Мкртчян Д.І. Підвищення сервісного обслуговування пасажирів високошвидкісних поїздів на залізничних вокзалах України** = (Повышение уровня сервисного обслуживания пассажиров высокоскоростных поездов на железнодорожных вокзалах Украины) / Д.І. Мкртчян, В.С.Мороз // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2016. - Вип. 163. - С.71-75

Рассмотрены вопросы по усовершенствованию пассажирских перевозок на железнодорожных магистралях Украины за счет повышения уровня сервисного обслуживания пассажиров в сети высокоскоростных магистралей. Проанализированы проблемы обслуживания пассажиров на вокзалах линий ВСМ. Предложены варианты повышения сервисного обслуживания пассажиров на вокзалах.

**Основні принципи організації високошвидкісного руху та моделі його експлуатації** = (Основные принципы организации высокоскоростного движения и модели его эксплуатации) / А.Окороков, Н. Логвінова, О.Папахов, М.Березовий // Українська залізниця. - 2016. - № 1. - С. 39-42

Проанализирован зарубежный опыт организации высокоскоростных железнодорожных перевозок, а также исследованы основные принципы организации, модели эксплуатации и управления, техническая оценка линий высокоскоростных магистралей.

**Павшенко А.В. Нова конструкція каретки струмознімального пристрою для швидкісного електротягового рухомого складу** = (Новая конструкция каретки токосъемного устройства для скоростного электротягового подвижного состава) /

А.В.Павшенко, Н.П.Карпенко // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2016. - Вип. 166. - С.118-123

Обоснована актуальность научно-исследовательских работ, направленных на усовершенствование конструкции токосъемных устройств для современного электротягового подвижного состава. Показано описание разработанной авторами конструкции модуля контактного токосъема, которая обеспечивает условия качественного токосъема при повышенных скоростях.

**Пархоменко Л.О. Розроблення нечіткої моделі прогнозування кореспонденцій пасажирів у швидкісному русі на основі принципів просторової взаємодії** = (Разработка нечеткой модели прогнозирования корреспонденций пассажиров в скоростном движении на основе принципов пространственного взаимодействия) / Л.О.Пархоменко, В.О.Лавренюк // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2016. - Вип. 164. - С.15-22

Предложена математическая модель прогнозирования корреспонденций пассажиров на основе нечетких реляционных вычислений, которая, в отличие от существующих, позволяет учесть населенность городов, продолжительность путешествия, транспортную доступность, влияние агломерационного эффекта в структуре корреспонденций. Данная модель повысит точность прогнозирования и позволит проводить более точные расчеты экономической целесообразности реализации инновационных проектов повышения скорости движения на железнодорожном транспорте.

**Петренко В. Лоткові дослідження армування земляного полотна для швидкісних залізниць України** = (Лотковые исследования армирования земляного полотна для скоростных железных дорог Украины) / В.Петренко, О.Тютюкін, О.Кулаженко // Українська залізниця. - 2016. - № 5. - С. 42-47

При существенном повышении движения поездов и внедрении скоростного движения есть потребность в значительной реконструкции земляного полотна путем его укрепления, увеличения радиусов кривизны трассы, усовершенствования путевых устройств и искусственных сооружений. Авторы проанализировали данные экспериментальных исследований по армированию земляного полотна, использованию геотекстиля.

**Потапов Д.О. Засоби рейкової дефектоскопії для перспективних ділянок впровадження швидкісного руху на залізницях України** = (Средства рельсовой дефектоскопии для перспективных участков внедрения скоростного движения на железных дорогах Украины) / Д.О.Потапов, В.Т.Сторчай // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2016. - Вип. 162. - С.71-80

Проведен обзор технических характеристик современных средств рельсовой дефектоскопии. Показана целесообразность их применения на участках железных дорог Украины, где планируется переход на скоростное движение.

**Примаченко Г.О. Аналіз технології роботи високошвидкісного залізничного транспорту** = (Анализ технологии работы высокоскоростного железнодорожного транспорта) / Г.О.Примаченко, З.А.Аскеров // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2016. - Вип. 161. - С. 13-24

С целью повышения качества услуг и эффективности работы транспортного комплекса рассмотрено решение актуальной проблемы внедрения скоростного пассажирского движения на железных дорогах Украины. Приведены примеры развития и внедрения скоростного и высокоскоростного движения на железных дорогах мира. Определена сущность, целесообразность, необходимость проведения модернизации и построения специализированных железнодорожных линий в Украине.

**Розсоха О.В. Визначення впливу соціально-економічних факторів на пасажиропотік при проектуванні високошвидкісних залізничних магістралей =** (Определение влияния социально-экономических факторов на пассажиропоток при проектировании высокоскоростных железнодорожных магистралей) / О.В.Розсоха, К.О.Рафальський, В.С.Ткачов // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2016. - Вип. 162. - С.156-162

В статье представлена математическая модель пассажиропотока и определены уравнения множественной линейной регрессии с учетом рассматриваемых социально-экономических факторов для исследуемых направлений. Модель позволяет определить влияние этих факторов на пассажиропоток при проектировании высокоскоростных железнодорожных магистралей, доверительные интервалы и область прогноза, а также получить прогнозные значения пассажиропотока.

**Харламов П.О. Обґрунтування профілю колісних пар для високошвидкісних поїздів =** (Обоснование профиля колесных пар для высокоскоростных поездов) / П.О.Харламов, А.А.Деміденко // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2016. - Вип. 166. - С.179-183

С увеличением скоростей движения, ростом объемов и номенклатуры перевозимых грузов, а также с развитием пассажирских перевозок на железных дорогах Украины назрела необходимость в проведении экспериментальных и теоретических исследований процессов, происходящих при взаимодействии подвижного состава и пути.

**Чигирик Н.Д. Аналіз схемних рішень та вибір тягового привода швидкісного рухомого складу =** (Анализ схемных решений и выбор тягового привода скоростного подвижного состава) / Н.Д.Чигирик, Є.О.Найдьон, А.Л.Сумцов // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2016.- Вип.164. – С.103-111

В данной статье проведен анализ существующих схемных решений тягового привода скоростного подвижного состава, приводится описание современных конструкций тягового привода различных стран мира. Рассматривается современная концепция выбора типа тягового привода скоростного подвижного состава, которую можно применить для железных дорог Украины.

**Чигирик Н.Д. Дослідження термопружного стану гальмівного диска високошвидкісного поїзда =** (Исследование термоупругого состояния тормозного диска высокоскоростного поезда) / Н.Д.Чигирик, А.Є.Кошель, І.Р.Вихопень //Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2016.- Вип.164. – С.145-154

Предложено расчетное сравнение тормозных дисков высокоскоростных поездов, изготовленных из легированной стали, и дисков из композитов на основе карбида кремния SiC- SiC, армированного нитевидными кристаллами.

**Шульдінер Ю.В. Інтеграція українських пасажирських швидкісних перевезень до міжнародної транспортної мережі =** (Интеграция украинских пассажирских скоростных перевозок в международную транспортную сеть) / Ю.В. Шульдінер, В.М. Кальян // Збірник наукових праць Укр ДУЗТ. – 2016. - Вип. 162. - С.95-101

В статье рассмотрены перспективы развития высокоскоростных перевозок в Украине. По результатам моделирования с использованием сетей Петри определены варианты организации международных пассажирских железнодорожных перевозок с минимальными затратами времени и предложены пути оптимизации международных пассажиропотоков при пересечении границ.

## 2015

**Альошинський Є.С. Удосконалення технології роботи залізничних технічних станцій у межах ліній високошвидкісних магістралей =** (Совершенствование технологии работы железнодорожных технических станций в границах линий высокоскоростных магистралей) / Є.С. Альошинський, К.В. Подколізіна // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2015. - Вип. 154. - С.62-69

Обоснована актуальность внедрения скоростного движения на данном этапе развития украинских железных дорог. Проведен анализ существующих моделей эксплуатации высокоскоростных магистралей в мире. Предложены варианты усовершенствования процесса организации местной работы на станциях в условиях введения скоростных перевозок.

**Арбузов М. Реконструкція колійної інфраструктури для швидкісних пасажирських залізничних перевезень =** (Реконструкция путевой инфраструктуры для скоростных пассажирских перевозок) / М. Арбузов // Українська залізниця. - 2015. - № 11-12. - С.43-44

Железнодорожный транспорт Украины находится в конкурентной борьбе с авиа- и автоперевозками. Основной способ доминирования на рынке перевозок – увеличение скорости движения и низкая стоимость транспортировки. В Украине при совмещенном движении грузовых и пассажирских поездов, дефиците средств на создание специализированных направлений - единственный путь развития скоростного движения – реконструкция путевой инфраструктуры и проведение научно-исследовательских работ и разработки технических решений для устранения противоречий в конструкции пути для совмещенного движения.

**Бараш Ю. Методика визначення економічної ефективності будівництва високошвидкісної магістралі =** (Методика определения экономической эффективности строительства высокоскоростной магистрали) / Ю. Бараш // Українська залізниця. – 2015. - № 5-6. – С. 22-27

Предложена методика определения целесообразности строительства в Украине высокоскоростной магистрали для движения пассажирских поездов со

скоростью не менее чем 200 км/ч. Это позволит пассажирскому высокоскоростному движению занять свою нишу на транспортном рынке Украины.

**Бутько Т.В. Удосконалення технології роботи вокзального комплексу в умовах впровадження швидкісного руху поїздів** = (Усовершенствование технологии работы вокзального комплекса в условиях внедрения скоростного движения поездов) / Т.В. Бутько, К.П. Висоцька // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2015. - Вип. 154. - С. 14-19

В условиях внедрения скоростного движения происходит увеличение поездок пассажиров с пересадками, что приводит к дополнительной нагрузке на вокзальный комплекс. В этих условиях насущной потребностью становятся исследования по организации движения пассажиропотоков, что в свою очередь обуславливает необходимость совершенствования технологии работы вокзалов.

**Вальчак А. Леонід Лобойко: «Передусім необхідно виконати модернізацію колій та електричної мережі»** = (Леонид Лобойко: «Вначале необходимо выполнить модернизацию пути и электрической сети») / А. Вальчак // Українська залізниця. – 2015. - № 11-12. - С.32-35

В интервью директора ГП «Украинская железнодорожная скоростная компания» Л.М.Лобойко речь идет об объемах пассажироперевозок, популярности скоростных поездов категории Интерсити+, перспективах развития скоростного движения, улучшении сервисного обслуживания и создания комфортных условий для пассажиров.

**Дикань В.Л. Розвиток високошвидкісного руху в Україні на основі формування виробничо-логістичних кластерів** = (Развитие высокоскоростного движения в Украине на основе формирования производственно-логистических кластеров) / В.Л. Дикань, М.В. Корінь // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2015. - Вип. 154. - С.98-103

В статье определены негативные факторы, сдерживающие организацию высокоскоростного движения на железных дорогах Украины. Предложено применение специфического подхода к развитию высокоскоростных железнодорожных магистралей, основанного на взаимозависимости и взаимообусловленности развития производственного и логистического комплекса страны, основной формой взаимодействия которых должен стать производственно-логистический кластер.

**Долгополов П.В. Удосконалення диспетчерського управління на дільниці в умовах швидкісного руху** = (Совершенствование диспетчерского управления на участке в условиях скоростного движения) / П.В. Долгополов, Р.В. Чікаров // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2015. - Вип. 154. - С.53-57

Для развития высокоскоростного движения на железных дорогах разработаны меры по расширению состава функциональных задач диспетчерских систем управления. Предложена модель расчета прогнозного графика движения поездов с учетом оперативных изменений в перевозочном процессе, позволяющая эффективно адаптировать грузовую работу на участке под расписание высокоскоростных поездов.

**Запара Я.В. Дослідження та аналіз причин недостатнього розвитку швидкісного залізничного руху в Україні** = (Исследования и анализ причин недостаточного развития скоростного железнодорожного движения в Украине) / Я.В. Запара, О.В. Биков // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2015. - Вип. 154. - С.58-62

В статті описані мирові моделі реформування залізничного транспорту та ймовірність розвитку однієї з моделей на залізничному транспорті України. Розглянуто та проаналізовано роботу швидкісних поїздів. Очерчені аспекти, виконувати умови яких, швидкісне руху в Україні отримуватиме подальше розвиток.

**Зінківський А.М. Аналіз розвитку технічного оснащення сучасних високошвидкісних рейкових поїздів** = (Анализ развития технического оборудования современных высокоскоростных рельсовых поездов) / А.М. Зінківський // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2015. - Вип. 154. - С.136-141

Проведено аналіз змін основних елементів залізничного високошвидкісного подвижного складу країн світу, встановлено напрямки, цілі та необхідність його вдосконалення. Визначено необхідність та методи покращення динаміки руху поїзда за рахунок застосування екіпажної частини різних розмірів з урахуванням методів підвішування тягової передачі. Встановлено методи забезпечення зменшення опору руху поїзда. Розглянуто методи зв'язу екіпажної частини поїзда з кузовом, їх особливості.

**Калашнікова Т.Ю. Аналіз досвіду якості обслуговування пасажирів в умовах високошвидкісного руху** = (Анализ опыта качества обслуживания пассажиров в условиях высокоскоростного движения) / Т.Ю. Калашнікова, М.В. Биков // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2015. - Вип. 154. - С.24-28

В статті розглядається питання про підвищення якості обслуговування пасажирів в умовах високошвидкісного руху. Приведено аналіз роботи залізничної компанії, виявлено ряд недоліків в обслуговуванні пасажирів. Предложено заходи підвищення якості обслуговування за рахунок додаткового технічного оснащення вокзалів та станцій.

**Капица М. Роль автономного тягового подвижного складу в розвитку високошвидкісного руху** / М. Капица // Українська залізниця. – 2015. - № 11-12. - С.40-42

Вся історія розвитку залізничного транспорту пов'язана з прагненням забезпечити максимальні швидкості руху, мінімальний час в дорозі, збільшити пропускну здатність магістралей та підвищити комфортність для пасажирів. В статті виділено етапи застосування парової тяги, двигателів внутрішнього згорання та газотурбінних двигателів для реалізації швидкісного руху.

**Ковальов А.О. Перспективи розвитку швидкісних перевезень в Україні на основі світового досвіду** = (Перспективы развития скоростных пассажирских перевозок в Украине на основе мирового опыта) / А.О. Ковальов, В.О. Грищенко // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2015. - Вип. 154. - С.20-24

Рассмотрены перспективы развития железных дорог Украины, мероприятия по внедрению скоростного движения и возможное развитие на основе мирового опыта.

**Кулешов В.В. Удосконалення конструкції сортувальної станції при швидкісних перевезеннях в умовах змінення обсягів роботи =** (Усовершенствование конструкции сортировочной станции при скоростных перевозках в условиях изменения объемов работы) / В.В. Кулешов, Є.Л. Гронський // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2015. - Вип. 154. - С.80-87

Синтез нейроконтролера работы сортировочной станции при скоростных перевозках, на примере станции Коростень, в условиях изменения объемов перевозок возможно выполнить на базе трехслойной прямонаправленной сети. Такая технология обеспечивает сокращение продолжительности нахождения вагонов на сортировочной станции, т.е. имеет ресурсосберегающую направленность.

**Курган Н. Предпосылки создания высокоскоростных магистралей в Украине / Н. Курган // Українська залізниця. – 2015. - № 5-6. – С. 16-21**

Проведенными исследованиями установлено, что концептуальная модель развития высокоскоростного движения поездов в Украине может базироваться на использовании французского опыта организации высокоскоростного пассажирского сообщения как более оптимального для условий Украины по совокупности ряда своих особенностей и характеристик.

**Лобойко Л.М. Аналіз економічної доцільності та технічних можливостей запровадження курсування денних швидкісних поїздів категорії ІНТЕРСИТІ + сполученням Львів-Харків =** (Анализ экономической целесообразности и технических возможностей внедрения курсирования дневных скоростных поездов категории ИНТЕРСИТИ+ сообщением Львов-Харьков) / Л.М. Лобойко, О.М. Красноштан // Залізничний транспорт України. - 2015. - № 4 - С. 49-52

Предложен комплексный подход к определению целесообразности введения новых маршрутов дневных скоростных поездов категории ИНТЕРСИТИ+. Данный подход позволяет провести многокритериальный анализ и комплексно определить возможность и целесообразность введения новых маршрутов с учетом технических, экономических и социальных предпосылок. Проведенный анализ подтвердил целесообразность внедрения маршрута Харьков-Львов-Харьков.

**Ломотько Д.В. Аналіз функціонування транспортно-пересадочних вузлів на високошвидкісних залізничних магістралях =** (Анализ функционирования транспортно-пересадочных узлов на железнодорожных высокоскоростных магистральных) / Д.В.Ломотько, І.Є.Марасіна // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2015. - Вип. 154. - С.39-47

В статье представлены необходимые критерии для создания эффективной рентабельной комплексной транспортной системы крупных городов. Выявлены основные направления развития сервиса пассажирских перевозок в крупных транспортных узлах, среди которых развитие интеллектуальных транспортных систем; интеграция решений в области проездных документов и тарифной политики; увеличение провозной и пропускной способности магистралей.



**Малахова О.А. Розвиток швидкісного пасажирського руху в Україні на основі всесвітнього досвіду** = (Развитие скоростного пассажирского движения в Украине на основе всемирного опыта) / О.А.Малахова, О.Н.Аникеева // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2015. - Вип. 154. - С.75-79

Решение вопроса повышения скорости движения поездов при перевозках пассажиров имеет важнейшее значение как для железной дороги, так и для клиентов, а также является одним из важных аспектов социальной политики государства. Авторы считают, что транспортные проекты и программы в сфере пассажирских перевозок не должны восприниматься государством как коммерческие.

**Обухова А.Л. Удосконалення технології обслуговування вантажобагажів при здійсненні швидкісного руху** = (Усовершенствование технологии обслуживания грузовбагажа при выполнении скоростного движения) / А.Л. Обухова, Е.Ю.Марьюшкина // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2015. - Вип. 154. - С.29-33

В статье освещены вопросы по внедрению скоростного движения на примере ГП «Украинская железнодорожная скоростная компания» и качества обслуживания пассажиров на железнодорожном транспорте Украины. Рассмотрен один из видов услуг, который в целом оказывает железнодорожный транспорт, - это обслуживание грузовбагажей при осуществлении скоростного движения.

**Продащук С.М. Вплив високошвидкісних магістралей на інші види транспорту в сучасних умовах** = (Влияние высокоскоростных магистралей на другие виды транспорта в современных условиях) / С.М. Продащук, Ю.В. Биковська, С.С. Івахненко // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2015. - Вип. 154. - С.34-35

В данной работе описаны факторы, влияющие на конкуренцию рынка перевозки пассажиров при внедрении высокоскоростных магистралей с другими видами транспорта в Украине. Проведен обзор мирового опыта, выполнен анализ существующих методов определения целесообразности введения дополнительных маршрутов ускоренных поездов в Украине.

**Сиченко В. Електропостачання швидкісних та високошвидкісних магістралей** = (Электроснабжение скоростных и высокоскоростных магистралей) / В. Сиченко // Українська залізниця. - 2015. - № 5-6. - С. 32-39

Проанализированы преимущества и недостатки разных систем тягового электроснабжения скоростных магистралей и определены наиболее перспективные направления развития тяговой электросети железных дорог Украины.

**Сучасний світовий досвід розвитку високошвидкісного руху пасажирських поїздів та дослідження перспектив його розвитку в Україні** = (Современный мировой опыт развития высокоскоростного движения пассажирских поездов и исследование перспектив его развития в Украине) / О.В. Лаврухін, Д.І. Мкртчян, О.М. Костенніков, А.Д. Іващенко // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - 2015. - Вип. 154. - С.48-52

Современные тенденции на рынке транспортных услуг по перевозке пассажиров заключаются в относительном уменьшении роли железнодорожного и повышении значения автомобильного и воздушного транспорта. В связи с этим возникает необходимость проведения государственных мероприятий по усилению привлекательности именно железнодорожных перевозок для населения за счет внедрения скоростных магистралей.

## КИТАЙСКАЯ НАРОДНАЯ РЕСПУБЛИКА

### Библиографический перечень

(«Организация тяжеловесного движения» и «Организация скоростного и высокоскоростного движения поездов»)

Наименование документа	Издатель	Место издания
Jane's World Railway 2015-2016	Jane's Information Group Lit	UK
Jane's World Railway 2016-2017	Jane's Information Group Lit	UK
Jane's Urban Transport Systems 2015-2016	Jane's Information Group Lit	UK
Jane's Urban Transport Systems 2016-2017	Jane's Information Group Lit	UK
AREMA Vol.1-2:American railway 2015	American Railway	Indiana:American Railway
AREMA Vol.1-2:American railway 2016	American Railway	Indiana:American Railway
2015 IEEE 81th Vehicular	IEEE	USA:IEEE;2016.05
2016 IEEE 82th Vehicular	IEEE	USA:IEEE;2017.05
Просмотр железной дороги 2015 по цифрами	Цензурирован Департаментом железной дороги Министерства земли, инфраструктуры, транспорта и туризма	Токио: Исследовательский орган транспортной политики;2015.
Просмотр железной дороги 2016 по цифрами	Цензурирован Департаментом железной дороги Министерства земли, инфраструктуры, транспорта и туризма	Токио: Исследовательский орган транспортной политики;2016.
Высокоскоростная железнодорожная коммуникационная технология—сеть деятельности	Янь Юнли, Вэй Юинь, Фу Цуйчжу, Цуй Ванли, Сун Мин	Пекин: Издательство «Китайские железные дороги» 201604.
Комплектная технология тяжеловесного движения с нагрузкой на ось в 30 тонн на железной дороге China Shenhua	Цзя Цзиньчжун, Сюэ Цзилян, Чэнь Хайбинь, Чжан Гэмин	Пекин: Издательство «Наука» 201601.
Мировая железная дорога	Ло Цинчжун, Чжан Шань	Пекин: Издательство «Наука» 201704.