

Библиографический перечень

**Национальная программа по организации скоростного и высокоскоростного движения пассажирских поездов по периодическим транспортным изданиям (2009-2011 гг.)**

**Республика Беларусь**

1. Коктыш С.: Без права ошибки.

*„Железнодорожник Белоруссии“*. – 2011, 2 марта, с. 3.

Организация скоростного движения пассажирских поездов на магистрали Москва – Минск – Брест стало главной темой технико-экономического совета.

2. Межрегиональное сообщение. Замена пассажирских поездов на скоростной моторвагонный подвижной состав.

*„Белорусская железная дорога“*. – 2010, 9 с.

3. Савостенко И.: Запуск скоростных поездов повлияет на рост ВВП.

*„Республика“*. – 2012, 2 января.

4. Степанов В.: Поезда, способные конкурировать с самолетами.

*„Компас экспедитора и перевозчика – аналитический журнал“*.

Предоставлена информация об организации высокоскоростного и скоростного пассажирского сообщения в Европейском союзе, России и Беларуси и закупке для этих целей скоростного подвижного состава.

**Венгерская Республика**

1. Weinrich Zoltan: Nagysebességű vasutak pályafenntárási kitűzése.

*„Sinek világa“*, 2011. (54. évf.) 6. sz. 27-31. old. / *„Мир рельсов“* – журнал службы путей и инженерных сооружений ЗАО МАВ. 2011, ном. 6, стр. 27-31/.

Метод разметки для рихтовки пути высокоскоростных железнодорожных линий.

2. Horváth Ferenc: A magyarországi és az európai nagysebességű vasúti hálózat.

*„Sinek világa“*, 2011. (54.évf.) 2. sz. 6-11. old. / *„Мир рельсов“*. 2011, ном. 2, стр. 6-11/

Венгерская и европейская высокоскоростная железнодорожная сеть.

**3. Faragó Péter: Területrendezés és a nagysebességű vasút.**  
*„Mérnök újság: a Magyar Mérnöki Kamara lapja”. 2009. (16. evf.) 7. sz. 26-28. old.*  
*„Венгерский инженер” – вестник Венгерской инженерной палаты. 2009, ном. 7, стр. 26-28/.*

Благоустройство территорий и высокоскоростная железная дорога.

**4. Rigó Mihály: A nagysebességű vonat és Szeged : tények, tervek, remények.**  
*„Szeged: a város folyóirata: várostörténet, kulturális és közéleti magazyn”. 2009. (21. évf.) 2. sz. 24-27. old.* *„Сегед: иллюстрированный журнал города – краеведение, культура и общественная жизнь”. 2009, ном. 2, стр. 24-27/.*

Высокоскоростной поезд и Сегед: факты, планы, надежды.

## Республика Казахстан

### Журнал «Транс-Экспресс Казахстан»

#### **1. Интернет к услугам пассажиров.**

**«Транс-Экспресс Казахстан», 2009, №6 (14), с. 9.**

Услуги высокоскоростного интернета будут доступны пассажирам скоростного поезда «Тулпар» сообщением Астана-Алматы-Астана.

Презентацию соответствующего пилотного проекта в тестовом режиме провела дочерняя компания АО НК КТЖ – АО Транстелеком. На крыше одного из вагонов установили самонастраивающуюся систему, куда поступает сигнал со спутника. Внутри вагона установлена базовая станция Wi-Fi, откуда сигнал идет на оборудование Hot Spots, установлена по всему составу. Пассажир, имеющий ноутбук или любое другое мобильное устройство, которое поддерживает технологию Wi-Fi, может получить беспроводной доступ к сети интернет.

#### **2. «Тальго» отличается надежностью, скоростью, комфортом.**

**«ТрансЭкспресс Казахстан», 2010, №3 (19), с. 63.**

13 сентября 2003 года из столицы Астаны был отправлен в Алматы первый состав скоростного пассажирского поезда «Тулпар», сформированный из вагонов компании «Patentes Talgo S.A.».

За эксплуатацию поезда «Тулпар» отвечает филиал «Экспресс» АО Пассажирские перевозки. Бортовое техническое обслуживание в пути следования выполняют казахстанские бортмеханики, прошедшие обучение в Испании и работающие в компании «Patentes Talgo S.A.».

Вагоны фирмы «Тальго» благодаря своим качествам могут эксплуатироваться в нашей стране на протяжении не менее 20 лет, в условиях когда разница температуры днем и ночью – 40<sup>0</sup>С. Это особенно важно, потому что эти вагоны курсируют между Астаной и Алматы, где температура воздуха может быть принципиально разной.

**3. Определены ключевые задачи: всерьез и надолго** (из диалога с президентом АО «НК «КТЖ» Аскар Мамин).

**«Транс-Экспресс Казахстан», 2010, №6 (22), с. 6.**

С 2011 по 2015 год будет повышена скорость пассажирского сообщения между создаваемой в стране опорной сетью хабов, а протяженность сети с повышенными скоростями движения поездов достигнет 7800 км.

Будет обновлен парк вагонов подвижным составом нового поколения, обеспечивающим необходимый уровень скорости и комфорта, модернизирована инфраструктура, разработаны новые технологические нормы организации перевозочного процесса.

### **Журнал «Вестник КазАТК»**

**1. Косенко С.А., Мухамеджанов А.К., Мырзатаев Ш.Б., Альжанов Ж.С.**

**Подрельсовые основания железнодорожного пути скоростных магистралей.**

**«Вестник КазАТК», 2011, № 3, с.122-125, ил.1, табл.1, библиогр. 3 назв.**

При эксплуатации скоростных и высокоскоростных магистралей необходимо иметь земляное полотно высокой надежности. Одним из мероприятий является усиление основной площадки земляного полотна различными армирующими материалами. Среди геосинтетиков самым используемым в настоящее время является нетканый текстиль, применяемый при строительстве и реконструкции железных дорог стран Европы. Для снижения величин динамических добавок вертикальных и поперечных сил в контакте колеса и рельса устраиваются плиточные основания железнодорожного пути, например, конструкции Rheda.

**2. Съезбеков М.А. Анализ развития высокоскоростного пассажирского движения поездов за рубежом.**

**«Вестник КазАТК», 2011, № 3, с.165-170, ил.2, библиогр.7 назв.**

В прошедшем десятилетии в различных частях мира проходили мероприятия по вопросам развития высокоскоростного движения. Наибольший объем работ, выполняемых высокоскоростными магистралями, приходится на Японию. Франция является образцом модели долгосрочного государственного финансирования высокоскоростных дорог. Евросоюз выделяет значительные инвестиции на развитие высокоскоростных железных дорог, уделив при этом особое внимание совместным проектам европейских стран. Для Казахстана реализация проекта ВСМ между Алматы и Кокшетау с допустимой скоростью движения 400 км/ч является актуальным вопросом и несет в себе много положительных моментов.

**3. Митяшкина Л.И., Ибраимова А.А. Организация обновления подвижного состава железнодорожного транспорта Республики Казахстан.**

**«Вестник КазАТК», 2011, № 2, с.100-105, библиогр.5 назв.**

При обновлении подвижного состава Казахстана особое внимание должно быть уделено обеспечению транспорта пассажирскими вагонами, пригодными для скоростного движения. Для казахстанских железных дорог возможны два варианта вагонов – испанской компании «Patentes Talgo S.L.» и «CSR» (Китай). Обновление может быть осуществлено двумя путями – приобретением вагонов за рубежом или созданием производственной базы в Казахстане. При реализации проекта должны быть привлечены частные инвестиции, предпочтительно стратегические инвесторы на принципах государственно-частного партнерства.

#### **4. Исмагулова С.О., Рахимов Р.К. Об устройстве возвышений рельсов в кривых на скоростном участке Астана -Алматы**

**«Вестник КазАТК», 2010, № 4, с.5-10, ил.5, табл.2, библиогр.4 назв.**

При изучении проблемы повышения скорости движения пассажирских поездов направления Астана-Алматы было установлено, что протяженность пути со скоростями ниже 140 км/ч составляет 78%. Основным фактором, сдерживающим скорости движения поездов, являются кривые радиусом 600 м и менее. Выправка кривой и изменение величины возвышения рельса, удлинение переходных кривых или смягчение продольного уклона отвода возвышения влияет на динамику подвижного состава и изменение поездных нагрузок на ось. Проведенные исследования показали, что содержание возвышения наружного рельса в кривых радиусом 1000 м и более удовлетворяет нормам скоростного движения.

#### **5. Мусаев Ж.С. Динамика сочлененных вагонов скоростных поездов.**

**«Вестник КазАТК», 2009, № 1, с.28-31, ил.5, табл.1, библиогр.2 назв.**

В Казахстане реализована новая концепция пассажирских поездов, сформированных из вагонов испанской компании «Patentes Talgo S.A», у которых опирание кузова осуществляется на одноосные тележки. Проведен сравнительный анализ движения двухвагонных секций на двухосных и одноосных тележках с одинарным подвешиванием. Исследования показали незначительные расхождения в динамических составляющих для двух вариантов тележек.

#### **6. Шимбулатова А.Б. Анализ вертикальных колебаний высокоскоростных поездов.**

**«Вестник КазАТК», 2009, № 1, с.31-34, ил.4, табл.1, библиогр.4 назв.**

Скоростные поезда Talgo, получившие доступ на железные дороги Казахстана, обладают рядом преимуществ и представляются весьма перспективными для высокоскоростного движения РК. Проведены исследования влияния характеристик пути на колебания сочлененных поездов при движении с высокими скоростями. Установлено, что при движении сочлененных экипажей, движущихся со скоростью свыше 200 км/ч, большое значение имеют инерционные свойства подрельсового основания. С увеличением длины неровностей пути динамические прогибы экипажа увеличиваются.

### **Научно-производственный журнал «Магистраль»**

#### **1. Парамзин В.П., Достиярова А.А. Организация скоростного движения пригородных поездов в Казахстане.**

**«Магистраль», 2009, № 4, с.59.**

В Казахстане между двумя столицами Астаны и Алматы необходима надежная постоянная всепогодная транспортная связь.

Для развития этой связи между двумя крупными мегаполисами страны лучше всего подходит строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали с допустимой скоростью 350 км/час, как это сделано во всех цивилизованных странах мира.

До строительства высокоскоростной магистрали на существующих железнодорожных линиях уже сейчас можно организовать значительное повышение скоростей пассажирских поездов, это особенно необходимо в пунктах с развитым пригородным сообщением; увеличить скорость движения пригородных поездов до 160 км/час, то есть организовать скорое пригородное движение по следующим маршрутам: Алматы - Капчагай, Астана – Курорт Боровое, Астана – Караганда и Астана – Павлодар.

**2. В строительстве скоростной линии поможет Китай.  
«Магистраль», 2011, № 3, с. 5, ил. 1.**

АО «Қазақстан темір жолы» и министерство железных дорог КНР договорились о совместной разработке технико-экономического обоснования проекта строительства высокоскоростной линии между Астаной и Алматы. ТЭО планируется разработать до конца 2011 года. На текущий момент проект сотрудничества Казахстана и Китая в строительстве высокоскоростной линии Алматы-Астана существует лишь в виде меморандума. Размер колеи, протяженности линии, источники финансирования ее строительства, подрядчики и поставщики определяются в ходе дальнейших переговоров. Планируемая скорость движения поездов составит не менее 350 км/ч.

**3. Казахстан и Китай разрабатывают ТЭО высокоскоростной железной дороги между Астаной и Алматы.  
«Магистраль», 2011, № 3, с. 2, ил. 2.**

«Казахстанские и китайские специалисты приступили к разработке ТЭО проекта строительства высокоскоростной железной дороги Астана-Алматы, которая требует скрупулезного изучения с точки зрения коммерческой выгоды и необходимости», - сказал Назарбаев на пресс-конференции по итогам переговоров с председателем КНР Ху Цзиньтао, который находился с госвизитом в Астане.

**Журнал «Промышленный транспорт Казахстана»**

**1. Саржанов Т.С. Факторы состояния железнодорожного пути, влияющие на скорости движения поездов.**

**«Промышленный транспорт Казахстана», 2009, № 1, с.45-48, ил.1, библиогр. 3 назв.**

При организации скоростного движения пассажирских поездов в зарубежных странах используются отличающиеся между собой нормативы устройства пути: ширины земляного полотна, минимального радиуса кривой, расчетного возвышения наружной рельсовой нити в кривой. Определяющее значение в состоянии скоростного пути имеют следующие факторы: геометрические параметры линии, физико-механические характеристики пути, тип используемой системы сигнализации и связи. Исследования показали, что повысить скорость движения поездов на обычных линиях можно за счет увеличения максимально допустимой величины возвышения наружного рельса в кривых при соблюдении определенных условий.

**2. Забиева А.Б. О некоторых аспектах конструирования скоростных переходных кривых.**

**«Промышленный транспорт Казахстана», 2009, № 3, с.103-105, библиогр. 4 назв.**

В настоящее время существуют успешные попытки проектирования и строительства новых видов переходных кривых с нелинейными характеристиками кривизны железнодорожного пути. Это косинусоидальные переходные кривые в Японии, синусоидальные в Германии, параболического типа – в Австрии и Венгрии. Необходимость криволинейных переходов наступает при скорости 220км/ч. Определена взаимосвязь размеров и форм переходной кривой с отводом возвышения наружного рельса, в которой важное значение имеет критерий ускорения от набегания колеса на отвод возвышения наружного рельса.

**3. Забиева А.Б. Взаимосвязь форм и размеров переходных кривых с показателями комфортабельности движения.**

***«Промышленный транспорт Казахстана», 2009, № 3, с.105-106, библиогр. 2 назв.***

Максимальная скорость движения поезда в кривой зависит от центробежных сил во взаимодействии подвижного состава и пути, которые определяют устойчивость подвижного состава, поперечную нагрузку на путь, уровень комфорта для пассажиров. Среди основных показателей комфортабельности проезда пассажиров следует отметить полное ускорение, ускорение в вертикальной плоскости по отводу наружного рельса и приращение этого ускорения, показатель потери кинетической энергии.

**4. Орыспаев М.Т. К вопросу повышения скоростей движения поездов в современных условиях.**

***«Промышленный транспорт Казахстана», 2010, № 1, с. 104-108, библиогр. 9 назв.***

Задача повышения скоростей движения поездов является комплексной и требует выполнения ряда реконструктивных мероприятий по переустройству различных стационарных устройств и сооружений железных дорог для усиления мощности линии. Увеличение скорости движения поездов происходит в результате выполнения реконструктивных мероприятий путевыми производственными подразделениями, мощность которых является ограниченной.

**5. Танирбергенов М.А. Проектирование исправления продольного профиля при сохранении оси земляного полотна для организации скоростного движения поездов.**

***«Промышленный транспорт Казахстана», 2010, № 3, с.71-73, ил.2, библиогр. 2 назв.***

На линиях, переустраиваемых для скоростного движения пассажирских поездов, должна быть решена задача сложности балласта. При исправлении продольного профиля для приведения его к скоростному движению поездов в подавляющем большинстве потребуется присыпка грунта к существующему земляному полотну.

**6. Имангазинова Р.А. Стабилизация деформирующегося земляного полотна на скоростных участках пути.**

***«Промышленный транспорт Казахстана», 2011, № 1, с.46-50, ил.2, библиогр. 16 назв.***

Организация скоростного движения пассажирских поездов требует оздоровления подрельсового основания. Плохое состояние шпального хозяйства и сверхнормативное загрязнение щебеночного слоя приводят к значительным просадкам пути и сверхнормативному силовому воздействию вагонных колес на путь. Для оздоровления пути казахстанскими учеными рекомендуется использовать специальный поезд ПМ-200 фирмы «Плассер и Тойрер», однако необходима техника большей производительности ввиду значительного количества на дорогах Казахстана земляного полотна, требующего ремонта.

**Газета «Қазақстан теміржолшысы» («Железнодорожник Казахстана»)**

**1. Молгаждаров А. Новые подходы к организации пассажирских перевозок. «Қазақстан теміржолшысы», 2009, 17 февралы, № 13(1162), с.1.**

В процессе организации пассажирских перевозок на железных дорогах Казахстана имеется много проблем. Не в полном объеме удовлетворяются потребности пассажиров в скоростных перевозках. Необходимо провести тяговые расчеты и экспериментальные поездки, в первую очередь на участке Астана-Алматы, со скоростью до 170 км/ч, чтобы в полной мере использовать уже имеющийся подвижной состав фирмы Тальго. Сокращение времени нахождения в пути достигается и за счет уменьшения времени стоянок. Сопоставление скоростей движения пассажирских поездов в Европе, Китае и Казахстане говорит о том, что в этом направлении необходимо провести большую работу.

## **2. Встреча в Испании.**

***«Қазақстан теміржолшысы», 2009, 15 мая, № 38(1187), с.1.***

14 мая 2009 года Вице -министр транспорта и коммуникаций РК Азат Бектуров провел встречу с журналистами центральных газет Испании «Эль Мундо» и «Экспансион». Главным вопросом, рассматривавшимся на этой встрече, стало развитие сотрудничества между двумя странами. Особое место было уделено приобретению 56 испанских вагонов компании «Patentes Talgo S.A.», способствующих реализации проекта «Сокращение времени хода на участке Астана-Алматы». Приобретение вагонов поможет обеспечить скоростное транспортное сообщение между двумя столицами.

## **3. Архарова Д. «Прокатиться с ветерком!»**

***«Қазақстан теміржолшысы», 2009, 29 сентября, № 89 (1238), с.1.***

На совещании, прошедшем в АО «НК «ҚТЖ» под председательством президента компании А.Мамина, рассматривались вопросы увеличения скорости движения поездов. В Казахстане по проекту Программы технического развития до 2020 года предусмотрены модернизация инфраструктуры и развитие технической скорости до 200 км/ч. В рамках Программы поэтапно будут решаться вопросы создания ХАБов, пересмотрены графики движения поездов, приобретен соответствующий подвижной состав, который позволит развивать высокую скорость. В настоящее время высокие скоростные параметры достигнуты лишь на участке Астана-Алматы.

## **4. Архарова Д. «Скорыми темпами»**

***«Қазақстан теміржолшысы», 2009, 6 октября, № 91(1240), с.1.***

До конца 2009 года на 277 км участка Астана – Алматы предусмотрено повышение скорости. Здесь в настоящее время сохраняются самые высокие скоростные параметры в Казахстане. За последние 7 лет на участке активно проводились путевые работы, что позволило подготовить путь к скоростному движению. В настоящее время на этом участке доля железнодорожного пути, пригодного для пассажирского движения со скоростью 110 км/ч составляет всего 4%, со скоростью 100 км/ч – 16 %. Эти цифры говорят о том, что необходимо провести большой объем работ для улучшения состояния пути.

## **5. Скоростное пассажирское сообщение позволит сократить дефицит вагонов.**

***«Қазақстан теміржолшысы», 2010, 22 января, № 5(1271), стр. 1.***

Переход на скоростное пассажирское сообщение ожидает в будущем железнодорожную отрасль Казахстана. В ҚТЖ планируют увеличить маршрутную скорость пассажирского поезда и сократить время пребывания пассажиров в пути следования как минимум в два раза для того, чтобы повысить мобильность населения Казахстана. Скоростное пассажирское сообщение также позволит сократить дефицит

вагонов за счет оптимизации пассажирских маршрутов и их перевода на скоростное движение.

По словам президента АО «НК «Қазақстан темір жолы» Аскара Мамина, до 2014 года будет введено десять новых скоростных маршрутов. При этом средняя маршрутная скорость пассажирского поезда будет составлять 100-120 километров в час.

#### **6. Скорость движения увеличится.**

**«Қазақстан теміржолшысы», 2010, № 60(1326) 6 августа, стр. 3.**

До конца года после завершения всех видов путевых работ для пассажирского движения средневзвешенную скорость планировалось увеличить до 82,6 км/час, а для грузового довести до 68,9 км/час. Выполнение поставленных задач дало возможность к вводу летнего графика повысить скорости на протяжении 423 км для пассажирского движения и 151 км для грузового движения. Соответственно, увеличилась средневзвешенная скорость для пассажирского движения до 82,3 км/час, в том числе для пассажирского поезда «Тулпар»- до 124,4 км/час. Кроме этого, возросла средневзвешенная скорость для грузового движения до 68,53 км/час.

#### **7. Скорость увеличена.**

**«Қазақстан теміржолшысы», 2010, 26 октября, №82 (1348), стр.2.**

В Актобинском отделении дороги реализована Программа повышения скоростей. Здесь изысканы возможности повышения скоростей для пассажирских поездов на 350 км, грузовых – на 197 км.

В целом, на сегодняшний день по АО «НК «ҚТЖ» стоит задача по увеличению скоростей движения для пассажирских поездов до 110-120 км/ч и для грузовых поездов до 90км/ч.

#### **8. Увеличиваем скорость!**

**«Қазақстан теміржолшысы», 2011, № 3(1370), 18 января, с.2.**

Протяженность железнодорожной сети Казахстана с повышенными скоростями движения поездов к 2015 году увеличится до 7800 км. В соответствии с новой логистической моделью будет существенно повышена скорость пассажирского сообщения в опорной сети хабов. С учетом этого национальным перевозчиком совместно с испанской компанией «Тальго» начато строительство завода по производству скоростных пассажирских вагонов мощностью 150 вагонов в год. Реализация проекта стала возможна благодаря поддержке Правительства РК, которое приняло решение о выделении в течение трех лет долгосрочного льготного займа на приобретение пассажирских вагонов в размере 21 млрд тенге.

#### **9. Корганников Д. Казахстанские и китайские железнодорожники намерены совместно развивать высокоскоростное движение.**

**«Қазақстан теміржолшысы», 2011, № 14(1381), 25 февраля, с.1.**

В рамках государственного визита Президента РК Нурсултана Назарбаева в Китайскую Народную Республику 22 февраля 2011 года в Пекине состоялось подписание меморандума о сотрудничестве в области строительства высокоскоростной железной дороги Астана-Алматы между АО «НК «Қазақстан темір жолы» и Министерством железных дорог КНР. В настоящее время Китай обладает наибольшей в мире сетью высокоскоростных железных дорог общей протяженностью более 7055 км, включая участок протяженностью 1995 км, на котором скорость движения поездов превышает 350 км/час. Планы строительства первой высокоскоростной железной дороги в



Казахстане являются частью системных мероприятий Компании по повышению скоростей движения поездов, улучшения сервисного обслуживания пассажиров.

#### **10. Трасса будущего.**

**«Қазақстан теміржолшысы», 2011, № 18(1385), 11 марта, с.2.**

По предварительным расчетам, представленным одним из проектных институтов Министерства железных дорог Китайской Народной Республики, общая длина нового двухпутного скоростного участка, который соединит два мегаполиса – Алматы и Астану, составит 1050 км. Для успешной реализации нового проекта будет применяться лучший мировой опыт, который сегодня позволяет курсировать пассажирским поездам со скоростью более 350 км/час с применением высокотехнологичного подвижного состава и специальной инфраструктуры.

#### **11. Скоростному движению – особое внимание.**

**«Қазақстан теміржолшысы», 2011, № 54 (1421), с. 3, рис. 1.**

В настоящее время в АО «НК «ҚТЖ» проводится работа по определению комплексных мер для организации скоростного пассажирского движения. Был организован выезд четырех рабочих групп по участкам магистральной железнодорожной сети: Кокшетау – Петропавловск, Тобол – Атырау, Астана – Тобол, Актобе – Арысь и Арысь – Шу на пассажирских локомотивах серий ТЭП70 и КЗ4А, определены конкретные задания. Так, на участках Кокшетау – Петропавловск – Кокшетау, Тобол – Кандыагаш – Атырау – Кандыагаш – Тобол в период с 3 по 8 июля 2011 года были проведены экспериментальные поездки. При этом необходимо отметить, что максимальная скорость движения на некоторых перегонах достигала 150 км/час. По результатам экспериментальных поездок разрабатываются комплексные меры по приведению инфраструктуры магистральной железнодорожной сети в соответствие требованиям по организации скоростного движения пассажирских поездов.

#### **12. Поедем быстрее: к 2014 году организация скоростного движения будет осуществлена со скоростью до 140 км/ч.**

**«Қазақстан теміржолшысы», 2011, № 49 (1416), с. 4.**

Организация скоростного пассажирского движения Дирекцией магистральной сети начата в 2010 году в соответствии с поручениями руководства компании. Для подготовки магистральной инфраструктуры к обеспечению скоростного пассажирского движения был разработан план мероприятий, который предусматривается выполнить в 2 этапа до 2015 года: с организацией движения со скоростью 140 км/час и до 2020 года со скоростью 200 км/ч.

#### **13. Поддержка новых промышленных производств.**

**«Қазақстан теміржолшысы», 2011, № 34 (1401), с. 2.**

Руководитель железной дороги побывал в цехах завода АО «Арселор Миттал Темиртау», на базе которых планируется создать производство крупного вагонного литья и подвижного состава для нужд железнодорожной отрасли, а также посетил завод «NordПромНС», где совместно с акимом Карагандинской области Сериком Ахметовым открыл производство железобетонных шпал. Шпалы этого отечественного предприятия соответствуют всем современным требованиям. Они выпускаются на новейшем оборудовании и имеют высокие эксплуатационные характеристики, подходят для скоростного движения со скоростью 200 км/ч, выдерживают осевую нагрузку 25 тонн.

**14. МЦПС «Хоргос» передан в доверительное управление АО «НК «ҚТЖ» «Қазақстан теміржолшысы», 2011, № 67 (1434), с.3**

Международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос» решением Правительства перешел в доверительное управление АО «НК «Қазақстан темір жолы». Этот шаг предпринят с целью выполнения поручения Главы государства Н.А. Назарбаева о составлении Казахстана как торгового, логистического и делового хаба Центрально-Азиатского региона к 2016 году.

**15. Скорость будет увеличена. «Қазақстан теміржолшысы», 2011, № 78 (1445).**

Одним из важнейших и перспективных проектов Қазақстан темір жолы является организация скоростного пассажирского движения. Существующее на сегодняшний день состояние технических средств позволяет развивать следующие скорости: пассажирскими электровозами KZ4A до 200 км/ч, пассажирским тепловозами ТЭП70 до 160 км/ч, пассажирскими вагонами «Talго» до 200 км/ч.

**16. 350 км/час: новая скорость поезда Астана – Алматы. «Қазақстан теміржолшысы», 2011, № 84 (1451).**

Технико-экономическое обоснование проекта строительства высокоскоростной железнодорожной линии Астана – Алматы, которое ведется по заказу АО «НК «Қазақстан темір жолы», будет разработано в ноябре 2011 года, сообщил министр транспорта и коммуникаций РК Берик Камалиев. Согласно проекту, предусматривается использование подвижного состава последнего поколения в количестве 6 единиц по 12 вагонов каждый. Для обеспечения деятельности новой магистрали планируется строительство более 50 объектов производственного назначения.

## **Литовская Республика**

**1. Butkevičius Jonas: The strategy of passenger transportation by national railway transport: the implementation of public service obligations. "Transport". 2009, nr. 2, p. 180-186.**

Национальная стратегия перевозки пассажиров по железному транспорту.  
ISSN 1648-4142

**2. Maskeliūnaitė Lijana: Research on the quality of passenger transportation by railway. "Transport". 2009, nr. 2, p. 93-99.**

Исследование качества в пассажирских перевозках.  
ISSN 1648-4142

**3. Šateika Petras: Vilnių ir Minską sujungs greitasis traukinys.**  
**„Respublika“. 2010, nr 277, p. 9.**

Скорый поезд соединит Вильнюс и Минск.  
ISSN 1392-5873

**4. Vilkauskaitė Karina: Investicija į ateitį [Apie RailBaltica projektą].**  
**„Transportas“. 2010, nr. 4, p. 34-35.**

Инвестиция в будущее [о проекте RailBaltica]  
ISSN 1822-9794

**5. Norkienė Daiva: RailBaltica-nauja Lietuvos geležinkelių era.**  
**„Veidas“. 2010, nr. 20, p. 28-29.**

RailBaltica - новая эра Литовских железных дорог.  
ISSN 1392-5156

**6. Dailidka Stasys: Choosing railway vehicles for carrying passengers.**  
**„Transport“. 2010, nr. 1, p. 11-16.**

Подбор железнодорожных транспортных средств для перевозки пассажиров.  
ISSN 1648-4142

## Республика Польша

**1. Kornaszewski Mieczysław: Zielone światło dla linii kolejowych dużych prędkości w Polsce. (Зеленый съет для скоростных железнодорожных линий в Польше).**  
**„Drogi. Lądowe, Powietrzne, Wodne” („Дороги. Сухопутные, воздушные, водные”). – 2009, nr 10, s. 87-92, rys. 4; fot. 8, bibliogr. poz. 8.**

Обусловленности развития скоростных железнодорожных сообщений в Польше. Оценка конкурентоспособности скоростных поездов по сравнению другими видами транспорта; сопоставление (диаграмма) достижений разных средств транспорта. Интероперационные требования для скоростного железнодорожного движения: параметры оборудования диспетчерского управления движением поездов приспособленных к скорости поезда. Инвестиционные планы PKP Polskie Linie Kolejowe по развитию скоростной железнодорожной сети; планы скоростных сообщений в Польше. Положительные результаты и проблемы приспособления железнодорожной инфраструктуры к движению скоростных поездов.

**2. Kornaszewski Mieczysław, Chrzan Marcin: Koleje dużych prędkości w Polsce. Aspekty ekonomiczno-społeczne. (Скоростные железные дороги в Польше. Экономические и социальные аспекты).**  
**„Drogi. Lądowe, Powietrzne, Wodne” („Дороги. Сухопутные, воздушные, водные”). – 2010, nr 1, s. 69-75, fot. 3, bibliogr. poz. 10.**

Скоростные железные дороги в Европе и мире. План развития скоростных железнодорожных линий в Польше. Планируемая на 2030 год скорость поездов. Анализ инвестиционных затрат связанных с модернизацией железнодорожных линий.

**3. Kornaszewski Mieczysław: Zagadnienia sterowania ruchem kolei dużych prędkości w Polsce. (Вопросы управления движением скоростных поездов в Польше). „Drogi. Lądowe, Powietrzne, Wodne” („Дороги. Сухопутные, воздушные, водные”). – 2010, nr 5, s. 83-87, rys. 5; fot.7.**

Предполагаемые результаты развития скоростных железных дорог в Польше; схема новых и модернизированных скоростных линий; план трассы «Y». Технические условия управления движением на скоростных линиях; внедрение ERTMS (Европейская система управления железнодорожным движением), ETCS (Европейская система управления поездом) и GSM-R (Система мобильной связи) на сети PKP PLK SA. Проблемы приспособления существующей инфраструктуры и системы питания тяги к требованиям скоростного железнодорожного движения.

**4. Wszyński Robert: Polskie KDP - horyzonty 2040 (cz. I). (Польские скоростные железные дороги. Горизонт 2040. (ч. I). „Rynek Kolejowy” („Железнодорожный рынок”). – 2011, nr 4, s. 8-10, fot. 2, bibliogr. poz. 3.**

Концепция и перспективы реализации сети KDP (скоростные железные дороги) в Польше; цели и основы развития KDP в перспективе 2030 г. Проектируемые скоростные линии: линия «Y» (Варшава – Лодзь – Вроцлав/Познань); линия SMK (Центральная железнодорожная магистраль): Варшава – Краков/Катовице – Острава.

**5. Raczyński Jan, Wróbel Iwona, Pomykała Agata: Kierunki rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce. (Направления развития скоростных железных дорог в Польше). „Technika Transportu Szynowego” („Техника рельсового транспорта”). – 2010, nr 11/12, s. 44-54, tab.5, bibliogr. poz. 17.**

Главные направления развития польской железнодорожной сети высоких технических параметров. Основы программы развития железных дорог до 2040 г. (разработанные Институтом железнодорожного транспорта). Предлагаемые железнодорожные линии, время проезда.

**6. Wszyński Robert: Polskie KDP - horyzonty 2040 (cz.II). (Польские скоростные железные дороги. Горизонт 2040 г. /ч. II). „Rynek Kolejowy” („Железнодорожный рынок”). – 2011, nr 5, s. 14-17, fot. 3, bibliogr. poz. 3.**

Концепция создания сети KDP (скоростных железных дорог) в Польше; планируемый пробег линий и их соединений с модернизированными конвенциональными линиями: Гданск – Познань/Лодзь – Варшава (линия AMBER), Познань – Штетин/Берлин (Западная линия), (Варшава – Люблин – Жушув/Львов (Восточная линия), Варшава – Белосток (Rail Baltica); Краков – Закопане/Новы Сонч – Мушына (Южная линия).

**7. Wszyński Robert: KDP - trasowanie szczegółowe (cz.I). (KDP - детальное трассирование /ч. I). „Rynek Kolejowy” („Железнодорожный рынок»). - 2011, nr 8-9, s. 54-57, fot. 4.**

Генезис и развитие сети KDP в европейских странах. Анализ вариантов трасс KDP в Мазовии и Нижней Силезии.

**8. Wyszyński Robert: A co - jeśli nie Ygrek? (А что, если не «Y»?). „Rynek Kolejowy” („Железнодорожный рынок»). – 2011, nr 8-9, s. 58-61, fot. 3, tab. 1.**

Сравнительный анализ альтернативных вариантов трасс KDP и времени поездки на трассе Варшава – Вроцлав. Оценка эффективности модернизации существующих железных дорог в отношении к предусмотренным параметрам и строительным расходам линии «Y»; идея продления трассы и модернизации SMK (Центральной железнодорожной магистрали).

**9. Towpik Kazimierz: Linie kolejowe dużych prędkości - stan obecny i rozwój. (Железнодорожные скоростные линии – настоящее состояние и потенциал развития). „Przegląd Komunikacyjny” („Коммуникационный обзор»). – 2011, nr 9-10, s.120-123, fot. 1, bibliogr. poz. 9.**

История развития скоростных железных дорог в Европе и мире. Программа строительства линий для скоростных поездов в Польше. Интероперационные требования для взаимодействия поездов – путь, железнодорожных конструкций строений классических и неконвенциональных путей, а также принципов их содержания.

**10. Raczyński Jan: Perspektywy i uwarunkowania rozwoju systemu kolei dużych prędkości w Polsce. (Перспективы и обусловленности развития системы скоростных железных дорог в Польше). „Technika Transportu Szynowego” („Техника рельсового транспорта”). – 2011, nr 10, s. 22-30, rys. 7, tab. 8, bibliogr. poz. 10.**

Состояние железнодорожной инфраструктуры в Польше; инвестиционные потребности связанные с приспособлением железнодорожной сети к скоростному движению поездов. Конкурентоспособность железных дорог по отношению к другим видам транспорта в сообщениях между большими агломерациями после окончания программы модернизации железнодорожных линий, а также программы строительства автомагистралей и экспрессных дорог. Прогноз потребления пассажирского транспорта до 2030 г. План строительства скоростных линий и включения Польши в европейскую железнодорожную сеть скоростного движения; главные коридоры KDP в Польше в перспективе 2030 г.

**11. Wróbel Iwona: Analiza oferty przewozowej i badania marketingowe przy projekcie 'Kierunkowy program rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce do roku 2040'. (Анализ транспортного оферта и маркетинговые исследования проекта «Направляющая программа развития скоростных железнодорожных дорог в Польше до 2040 г.). „Problemy Kolejnictwa” („Железнодорожные проблемы”) . – 2011, nr 153, s. 217-235, rys. 7, tab. 2, bibliogr. poz. 4.**

Требования относительно подвижного состава и инфраструктуры скоростных железных дорог (KDP) по закону Евросоюза. Перспективы развития сети KDP в Европе. Анализ рынка пассажирских перевозок проведенный в рамках проекта «Направляющая программа развития скоростных железных дорог в Польше до 2040г.» Оценка перевозочного оферта пассажирского междугородного транспорта. Маркетинговые исследования потенциала пользователей KDP, проведенные в 2010 г.

**12. Wyszyński Robert: KDP - trasowanie szczegółowe (cz. II). (KDP – детальное трассирование /ч. II/).**

**„Rynek Kolejowy” („Железнодорожный рынок”). – 2011, nr 11, s. 40-42, fot. 2.**

Предложения пробега скоростных железных линий (LDP) в Велькопольске и лодзинском воеводстве. Анализ вариантов размещения LDP; технические параметры и инвестиционные расходы. Общественные консультации по проекту; предложение изменения пробега трассы, представленное жителями города Войновице.

\* \* \*

Сводный перечень составила Главная транспортная библиотека Министерства транспорта, строительства и морского хозяйства Республики Польша на основе материалов полученных от НТЭИ Булоруссии, Венгрии, Казахстана и Литвы. За дополнительной информацией можно обращаться:

**Республика Беларусь:**

В.В. Балахонов - Заместитель начальника Белорусской железной  
тел.: (017) 225 48 60  
факс: (017) 227 56 48  
e-mail: [ns@rw.by](mailto:ns@rw.by)

**Венгерская Республика:**

Чиба Йожеф – Директор Центра железнодорожных измерительных и инженерских  
услуг ЗАО MAV  
e-mail: [csibaj@mav.hu](mailto:csibaj@mav.hu)

**Республика Казахстан:**

Смольянова Наталия – Заместитель директора ЦНТИ АО «НК «Казакстан темір жолы»  
тел.: (+7172) 60 65 41  
факс: (+7172) 60 65 50  
e-mail: [smoljanova\\_n@railways.kz](mailto:smoljanova_n@railways.kz)

**Литовская Республика:**

Арунас Штарас – Вице-министр транспорта и коммуникаций  
тел.: +370 5 239 3911  
факс: +370 5 212 4335  
e-mail: [transp@transp.lt](mailto:transp@transp.lt)

**Республика Польша:**

Барбара Дыбич – Руководитель Главной транспортной библиотеки МТ  
тел.: (+4822) 630 10 61  
факс: (+4822) 630 10 57  
e-mail: [bdybicz@transport.gov.pl](mailto:bdybicz@transport.gov.pl)