

Высокоскоростная линия в Саудовской Аравии

Существенные задержки, возникшие в ходе строительства в Саудовской Аравии высокоскоростной железной дороги **Naramain**, связывающей города, где расположены святыни мусульманской религии, потребовали от подрядчиков и поставщиков оборудования принятия действенных мер по соблюдению согласованных с заказчиком сроков пуска в эксплуатацию.

Главной целью проекта строительства высокоскоростной железной дороги **Naramain** (ННСР) протяженностью 450 км, соединяющей два важных центра исламской религии Мекку и Медину и проходящей через портовый город Джедда, являются перевозки в периоды религиозных праздников, когда численность пассажиров с учетом паломников возрастает в разы. Такие массовые перемещения людей в нынешних условиях редко обходятся без жертв. Если в 2014 г. в страну на хадж прибыли более 1,34 млн чел., то в ближайшие 25 лет, по оценкам Министерства хаджа Саудовской Аравии, их число вырастет на порядок.

Основным подрядчиком по проведению работ и поставкам оборудования по проекту ННСР стал консорциум **AL-Shoula**, в который

вошли испанские компании **Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)**, **Cobra Instalaciones y Servicios Internacionales**, **Consultrans**, **S. A. de Obras y Servicios**, **COPASA**, **Dimetric**, **Imathia Construcción**, **Instalaciones Inabensa**, **Indra Sistemas**, **Ingeniera y Economía del Transporte**, **Obrascón Huarte Lain**, **RENFE-Operadora**, **Patentes Talgo** и две (**AL-Shoula Group** и **Al-Rosan**) из Саудовской Аравии. Первоначально завершить проект планировали в 2012 г., но многочисленные задержки с соответствующим ростом расходов не позволили выполнить работы в намеченные сроки.

Проект был разделен на два этапа. Работы первого этапа, завершённые в 2012 г., включали подготовку земляного полотна, проектирование и строительство искусственных сооружений, включая

мосты (рис. 1) и тоннели, подготовку к укладке пути. Работы второго этапа охватывают обустройство инфраструктуры пути (рис. 2), энергопитания и электрификации, сигнализации и связи; их планируют завершить в 2015 г. Проект также включает поставки подвижного состава и его техническое обслуживание в течение 12 лет.

В декабре 2014 г. из порта Барселона (Испания) в порт Джедда был отправлен первый из 36 заказанных электропоездов компании **Talgo** серии 350 (рис. 3). Это событие при всей его значимости стало свидетельством нарушения сроков реализации проекта строительства высокоскоростной железной дороги. Тогда же официальные лица Саудовской Аравии посетили некоторые места производства работ с целью ознакомления с их ходом, оценки перспектив и сроков завершения. В результате было официально зафиксировано значительное отставание от графика строительства. В соответствии с согласованными в 2011 г. условиями контракта регулярное движение электропоездов на магистрали должно было



Рис. 1. Мост, построенный в рамках первого этапа проекта ННСР



Рис. 2. Укладка пути в рамках второго этапа проекта ННСР



Рис. 3. Головной вагон электропоезда компании Talgo

начаться в 2014 г. При этом, правда, следует отметить, что, присвоив проекту приоритетный статус, правительство страны изначально потребовало от подрядчиков соблюдения весьма жестких сроков реализации проекта.

По результатам проведенной ревизии компаниям-поставщикам, несущим ответственность также за эксплуатацию и техническое обслуживание в течение 12 лет, было сделано официальное предупреждение и предъявлено требование о представлении плана мероприятий на ближайшие два месяца, исключающего дальнейшие задержки в проведении работ и поставках оборудования.

Консорциуму придется принять действенные меры по наверстыванию упущенного времени за счет привлечения дополнительного персонала и других ресурсов. Иначе правительство может применить серьезные штрафные санкции вплоть до аннулирования контракта.

Меры по ускорению работ

Угроза значительных штрафных санкций со стороны правительства Саудовской Аравии потребовала активных действий и от исполнителей проекта в Испании, где в декабре 2014 г. состоялось экстренное

совещание компаний, входящих в консорциум AL-Shoula. Признаки неадекватного хода выполнения обязательств по контракту проявились уже в 2014 г., когда на выставке InnoTrans в Берлине президент железнодорожной администрации Саудовской Аравии (SRO) выразил серьезные претензии министру развития Испании.

Правительство Испании активно поддержало позицию по достижению консенсуса между субподрядчиками и выработке согласованных решений, принимая во внимание важность реализации проекта HNSR для железнодорожной промышленности страны и ее международного престижа.

По итогам обсуждений консорциум AL-Soula выпустил официальный бюллетень, содержащий гарантии начала коммерческой эксплуатации на высокоскоростной линии HNSR в кратчайшие сроки и подтверждающий ответственность испанских компаний за соблюдение конечных сроков выполнения доверенных им работ. В этом документе отмечена необходимость привлечения дополнительных ресурсов для ускорения темпа реализации проекта. Значительная часть ответственности испанско-арабский консорциум относит на другие компании. В работах первого этапа также принимал участие и консорциум арабских

компаний Al-Rajhi, в который входят китайская строительная корпорация China Railway Construction, две саудовские компании и Alstom.

Изначально строительство высокоскоростной линии HNSR было разделено на шесть пакетов, и только три из них получил консорциум AL-Shoula: один в 2013 г. и два в 2014 г. Они охватывают участки протяженностью 270 км со стороны Медины, а еще три пакета, проходящиеся на участки общей протяженностью 180 км между городами Мекка, Дждда и Рабиг (рядом с последним реализуется масштабный проект строительства нового финансового и культурного центра — Экономического города короля Абдаллы), не были распределены до конца 2014 г. Работы по сооружению основных станций на магистрали по состоянию на февраль 2015 г. были выполнены в объеме 90%.

Консорциум AL-Shoula планировал завершить укладку пути на протяжении около 195 км в северной части магистрали также к февралю 2015 г., что дает основания для предположений, что уже в ноябре 2015 г. удастся организовать движение высокоскоростных поездов между городами Медина — Рабиг — Экономический город короля Абдаллы (КАЕС). Временные рамки действующего контракта предусматривали проведение испытательных поездок начиная с апреля 2015 г. с последующим получением эксплуатационной лицензии в ноябре 2016 г. и началом полноценной коммерческой эксплуатации в конце 2016 г.

Компания Talgo, отгрузив в Саудовскую Аравию первый комплектный электропоезд в конце 2014 г., планирует отправить второй поезд в мае 2015 г. и начиная с сентября отгружать по составу с интервалом 3 мес.

Railway Gazette International, 2015, № 2, p. 47 – 48; материалы портала *Saudi Railways Organization* (www.saudirailways.org).