



Центр научно-технической информации и библиотек
– филиал ОАО «РЖД»

Дифференцированное Обеспечение Руководства

42/2021

Текущее состояние проекта по строительству высокоскоростной линии в Калифорнии

Калифорния долгое время выступает инициатором проектов по сокращению уровня выбросов парниковых газов в США. Строительство высокоскоростной магистрали, соединяющей ключевые населенные пункты штата, рассматривается как важный шаг в данном направлении – удобная железнодорожная инфраструктура может заставить людей отказаться от использования не только автомобилей, но и самолетов. Инвестиции в высокоскоростную железную дорогу также являются более привлекательной альтернативой, чем вложения средств в строительство бесчисленного количества автомагистралей и аэропортов.

Агентство California High-Speed Rail Authority (CHSRA), основанное в 1996 г., имеет единственную цель – построить высокоскоростную железную дорогу протяженностью 1290 км от Сан-Франциско до Лос-Анджелеса и Анахайма с ответвлениями до Сакраменто и Сан-Диего. Предполагалось, что все элементы инфраструктуры войдут в эксплуатацию до 2030 г. При этом максимальная скорость следования поездов на новых участках планируется в 350 км/ч, а время в пути от Сан-Франциско до Лос-Анджелеса должно составить 2 ч 40 мин. Пассажиропоток оценивается в 90 млн поездок в год, а прибыль после реализации проекта – в 150 млрд долл. в течение 40 лет.

План, превратившийся в законопроект Proposition 1A, был одобрен жителями Калифорнии на голосовании в 2008 г. В его рамках на строительство выделено 9 млрд долл. – а всего предполагалось потратить около 45 млрд долл.

В проекте заложены 2 фазы (рис. 1):

- фаза 1 (основная) – строительство магистрали на маршруте Сан-Франциско – Сан-Хосе – Гилрой – Мерсед – Фресно – Палмдейл – Лос-Анджелес – Анахайм;

- фаза 2 – маршруты Сакраменто – Мерсед и Лос-Анджелес – Сан-Диего.

В рамках фазы 1 в 2015 г. началось строительство участка протяженностью 191 км в Центральной долине, однако оно продвигалось медленно.

Касаемо финансирования, в 2016 г. агентство CHSRA сообщало о сокращении прогнозируемой стоимости всего проекта на 5,5 млрд долл. – за счет мер по оптимизации затрат и грамотного проектирования инфраструктуры, а также благодаря созданию благоприятной среды для проведения торгов.

Но, к сожалению, этот период продлился недолго. Уже в 2018 г. CHSRA объявило об увеличении сметной стоимости первого участка инфраструктуры до 10,6 млрд долл., а также о повышении расчетных затрат на реализацию фазы 1 – с 64,2 млрд долл. до 77,3 млрд долл. Срок завершения данного этапа также сдвинулся – конечная дата была назначена на 2033 г. Кроме того, были сделаны дополнительные прогнозы по затратам на весь проект – в худшем варианте они могут составить 98,1 млрд долл.



Рис. 1. Схема планируемой высокоскоростной магистрали. Строящийся в настоящее время участок в Центральной долине протяженностью 191 км выделен красным

Столкнувшись с растущей критикой, в том числе со стороны федерального правительства, в феврале 2019 г. губернатор Калифорнии Гэвин Ньюсом объявил, что проект высокоскоростной магистрали будет свернут из-за растущих затрат и некорректного подхода к управлению. Однако он добавил, что участок в Центральной долине все-таки будет достроен, хотя на тот момент было готово только около 50% инфраструктуры.

Решимость губернатора завершить строительство первого участка шла в противовес позиции администрации Трампа. Министерство транспорта США объявило, что подконтрольная ему Федеральная железнодорожная администрация (FRA) аннулирует федеральные гранты, предоставленные

проекту. По словам представителей агентства CHSRA, решение было связано с личной неприязнью Трампа к проекту.

В защиту финансовых аспектов проекта представители CHSRA в 2020 году составили проект бизнес-плана. В нем утверждается, что уже к 2040 г. магистраль должна обслуживать до 40 млн пассажиров и приносить 4,5 млрд долл. дохода ежегодно, что быстро окупит вложенные средства. Кроме того, по некоторым предположениям проект принесет экономике страны 131 млрд долл. В нем обозначены новые приоритеты:

- завершение строительства участка протяженностью 191,5 км в Центральной долине;
- расширение протяженности участка в Центральной долине до 275,2 км;
- начать испытания высокоскоростных поездов к 2026-2027 г. и ввести их в эксплуатацию к концу 2030 г.;
- получить положительные заключения экологических экспертиз для всех участков железной дороги между Лос-Анджелесом и Сан-Франциско, планируемых к строительству в рамках фазы 1;
- рассмотреть дополнительные возможности финансирования для расширения участков высокоскоростной железной дороги в агломерациях Лос-Анджелеса и Сан-Франциско.

В плане также указаны проблемы, с которыми столкнулся проект в связи с пандемией COVID-19, а также пути их решения. В частности, увеличились расходы и сдвинулись сроки завершения строительства – маршрут в Центральной долине, как предполагалось, должен быть завершен до конца 2023 г., однако в соответствии с проведенной агентством оценкой рисков появились некоторые неопределенности в отношении других участков. В связи с этим обозначена необходимость укрепления сотрудничества с федеральным правительством. Момент для этого сейчас как нельзя подходящий, поскольку в это время в нижней палате Конгресса США внесен на рассмотрение законопроект HR 867 «Акт о развитии высокоскоростных железнодорожных маршрутов», предусматривающий выделение 32 млрд долл. федеральных средств до 2025 г. на строительство высокоскоростных магистралей, в том числе – железной дороги в Калифорнии. Этот закон, даже если в итоге его не примут, является показателем высокого уровня внимания к высокоскоростным магистралям и железнодорожному транспорту в целом со стороны федерального правительства и, в частности, агентства FRA – обе организации готовы оказывать поддержку отрасли.

Это отчасти связано с тем, что в январе 2021 г. в должность вступил новый президент США Джо Байден – сторонник и активный пользователь железнодорожного транспорта. В этом же месяце он назначил министром

транспорта Пита Буттиджича – человека, который собирается изменить представление американцев об общественном транспорте и, в первую очередь, секторе железнодорожных пассажирских перевозок.

Несмотря на пандемию COVID-19 и связанные с ней трудности, строительство магистрали в течение 2020 г. шло в штатном режиме. Был увеличен штат работников, участвующих в строительстве по сравнению с 2018 г. – с 2600 до 5200 человек. В дополнение, было получено разрешение на расширение линии до г. Мерсед. При наличии финансирования участок в Центральной долине, по оценкам CHSRA, будет достроен в течение 2 лет. Ключевая задача проекта в настоящий момент – это создание инфраструктуры, пригодной для испытаний высокоскоростных поездов, чтобы продемонстрировать жизнеспособность и целесообразность концепции гражданам Калифорнии, а также местному и федеральному правительствам. Считается, что для этого будет достаточно приобрести хотя бы 2 единицы подвижного состава.

Следует отметить, что в настоящее время проект по строительству высокоскоростной магистрали Калифорнии, несмотря на трудности, вызванные увеличением стоимости строительства, противодействием со стороны прошлого федерального правительства и пандемией COVID-19, похоже, движется в правильном направлении. Инициатива имеет поддержку общественности и властей. Появилась уверенность в том, что агентство CHSRA действительно сможет создать транспортную систему, которая позволит кардинально поменять представление американцев о пассажирском железнодорожном транспорте, снизить уровень выбросов парниковых газов, а также увеличит мобильность населения и будет способствовать ускорению экономического развития региона.

*Источники: railjournal.com, 16.11.2020 (англ. яз.);
hsr.ca.gov, 2021 (англ. яз.);
globalrailwayreview.com, 2021 (англ. яз.).*