



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

## Дифференцированное Обеспечение Руководства

127/2022

### Текущее состояние проекта по строительству высокоскоростной линии в штате Техас: уход руководства и замедление процесса приобретения земель для размещения инфраструктуры

Около 10 лет назад компания Texas Central High-Speed Railway (далее Texas Central) объявила о планах по созданию на территории штата Техас высокоскоростной линии протяженностью 390 км от Далласа до Хьюстона (рис. 1) с 3 станциями (Даллас – Бразос-Вэлли – Хьюстон). В то время представители компании утверждали, что к 2020 г. на этой железнодорожной инфраструктуре будут осуществляться перевозки на скоростях до 330 км/ч с расчетным временем в пути 90 мин до конечной станции.

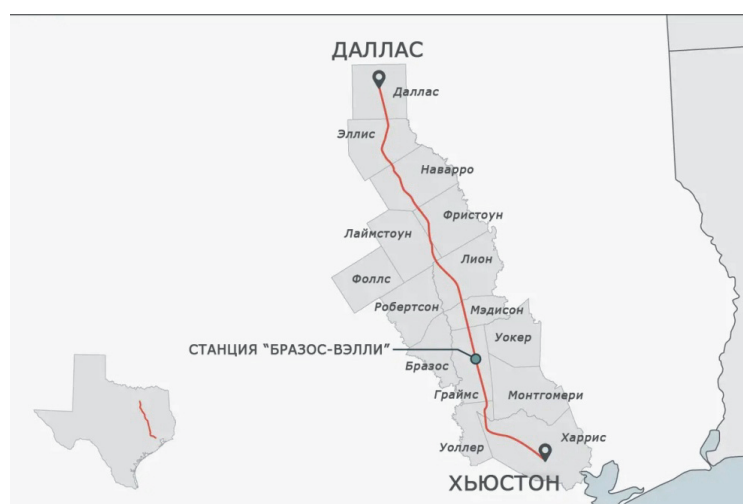


Рис. 1. Предложенный маршрут строительства высокоскоростной линии Texas Central  
(курсивом и мелким шрифтом показаны близлежащие округа)

Концепция техасской высокоскоростной железной дороги взбудоражила умы как жителей этого штата, так и сторонников данного вида транспорта по всей стране. Так, на одном из мероприятий, посвященных еще

не начавшемуся проекту, Джо Байден, в то время – вице-президент США, заявил жителям Далласа: «Вы приведете нашу страну в совершенно новую эпоху транспорта».

Но прошло 10 лет и строительство так и не началось. Различные застройщики, аффилированные с Texas Central, потратили годы на сбор средств в размере нескольких сотен миллионов долларов<sup>1</sup>, попутно отбиваясь от попыток законодателей-республиканцев препятствовать процессу выкупа земли, необходимой для строительства путей. В то же время стоимость проекта, скорее всего, продолжит расти: изначально она составляла 12 млрд долл., а к 2020 г. выросла до 30 млрд долл. Но, возможно, крупнейшим препятствием для компании стало оспаривание заинтересованными сторонами права Texas Central на принудительный выкуп земли у не желающего продавать ее собственника (eminent domain).

В июне этого года Верховный суд штата Техас урегулировал спор по данному вопросу, приняв решение в пользу Texas Central – компания все-таки может использовать право на принудительное отчуждение имущества для реализации одноименного проекта. Это можно было бы назвать победой, если бы к тому времени совет директоров Texas Central не покинуло большинство членов, а руководитель официально снял с себя полномочия. Первоначальные сроки реализации проекта уже были нарушены несколько раз (ранее начало строительства было запланировано на 2017 г.). Кроме того, согласно данным газеты The Texas Tribune, в последние 2 года наблюдается снижение интенсивности деятельности Texas Central по выкупу земли. Тем не менее, уполномоченный представитель компании, нанятый консалтинговой фирмой FTI Consulting (отвечает за взаимодействие Texas Central с прессой), заявил, что реализация проекта продолжается. При этом представитель и сама Texas Central отказались ответить на вопросы про уход руководящего персонала, снижение темпов выкупа земель и статус получения всех разрешений, необходимых для ввода этой линии в эксплуатацию. В то же время один из правительственных органов США утверждает, что компания не взаимодействовала с ним на протяжении уже 2 лет, а официальная страница проекта, посвященная руководителям Texas Central, так и остается пустой.

Подобные новости оставляют многих сторонников проекта в недоумении, в то время как противники настороженно ждут его окончательного провала. И если Texas Central снова возобновит свою деятельность в прежнем объеме, ей придется преодолеть еще множество препятствий. Кроме того, неудачи этого проекта отрицательно сказываются на целесообразности строительства высокоскоростных линий в США в принципе.

---

<sup>1</sup> В 2021 г. собственные средства компании составляли 700 млн долл. в форме займов.

Стоит отметить, что предложение построить высокоскоростную линию от Далласа до Хьюстона было выдвинуто спустя более чем 20 лет после провала аналогичного проекта<sup>2</sup>, на который было выделено 70 млн долл. (общая стоимость этого проекта на тот момент составляла 6 млрд долл.). Однако в этот раз новый проект снискал широкую поддержку. С самого начала железная дорога Texas Central, смоделированная по образу и подобию японских высокоскоростных линий Синкансэн (также планировалось использовать тот же подвижной состав, что и в Японии), продвигалась как доступная и безопасная альтернатива поездкам на личных автомобилях. Ключевыми преимуществами проекта назывались: экономический эффект в размере 36 млрд долл.; повышение экологичности транспорта; популяризация крупномасштабных инфраструктурных проектов в стране. Освещение в прессе сделало этот проект одним из ключевых не только для Техаса, но и для всех Соединенных Штатов.

Помимо Джо Байдена, проект изначально формально поддержал бывший президент США Дональд Трамп, несколько губернаторов штатов и около 100 компаний и организаций. Однако республиканцы, которые уже давно контролируют законодательное собрание и правительство Техаса, обнаружили себя в довольно странной ситуации: им нужно было сделать сложный выбор между защитой прав собственников и невмешательством в дела частных компаний – двумя политическими инициативами, за которые они и получают свои голоса на выборах.

В 2016 г. Texas Central начала выкуп земель вдоль маршрута линии, налаживая контакты с землевладельцами и подавая соответствующие документы в 10 округах, на территории которых должна будет проходить железная дорога. Как следствие, любовь техасцев к ничем не ограничиваемому капитализму вступала в противоречие с желанием сохранить неприкосновенность частной собственности.

В ходе нескольких сессий законодательного собрания некоторые республиканцы решили ограничить методы финансирования и реализации проекта. Другие же пытались полностью его остановить. Но при этом компания Texas Central постоянно оправлялась от любых трудностей. К тому же, проект пользуется обширной поддержкой демократов. А в октябре 2020 г. губернатор Техаса Грег Эбботт, республиканец, выразил свою «полную поддержку» проекту в письме, адресованном занимавшему в то время должность премьер-министра Японии Ёсихидэ Суга – к тому моменту Японский банк

---

<sup>2</sup> Речь идет о проекте Texas Supertrain, начатого в 1989 г. и предполагавшего строительство аналогичного маршрута от Далласа до Хьюстона. Перевозки планировалось осуществлять на французских поездах TGV с максимальной эксплуатационной скоростью 320 км/ч. Проект был закрыт спустя 4 года в результате противодействия различных заинтересованных сторон (в том числе авиалиний и землевладельцев) и несоблюдения сроков, касающихся обеспечения необходимого финансирования.

для международного сотрудничества успел выделить кредит на проект в размере 300 млн долл. В этом письме губернатор писал, что «у Texas Central есть все необходимые разрешения для начала строительства» – но в итоге это оказалось неправдой. Впоследствии представители губернатора заявили, что «их недостаточно хорошо проинформировали по данному вопросу» и что «проекту будет уделено пристальное внимание».

Да, Texas Central защитила право на принудительное отчуждение имущества, но это не означает, что процесс по приобретению земель будет проходить легче или станет дешевле. При этом противники проекта все еще не потеряли возможность противостоять ему: так, согласно действующим законам, компания может отбирать собственность только для «общественного пользования», но нигде не указано, подпадают ли под это определение поезда или нет.

А в связи с тем, что от представителей Texas Central уже долгое время нет четкого ответа касательно судьбы проекта и затрагиваемых им земель, адвокат, представляющий интересы землевладельцев, подпадающих под eminent domain, собирается подать ходатайство согласно Правилу гражданского судопроизводства №202<sup>3</sup>: в нем он потребует от представителей железной дороги официальных объяснений. «Они должны выпустить официальное заявление, в котором они декларируют прекращение реализации проекта. И если они считают, что мое ходатайство неправомерно, то я пойду в суд и задам один простой вопрос: «Вы чем-нибудь там хотя бы занимаетесь, чтобы этот проект увидел свет?» – заявил адвокат, тем самым намекая на отсутствие прозрачности Texas Central в части затрат и отчетности по реализации различных этапов этого проекта. В ответ на это представители Texas Central заявили, что «вопросы от законных представителей землевладельцев не имеют никаких юридических оснований».

Возможно, окончательно судьба проекта решится на следующей сессии Легислатуры Техаса – двухпалатного законодательного собрания штата. Она начнется 10 января 2023 г. По словам заинтересованных сторон, «в обеих палатах Легислатуры есть как республиканцы, так и демократы, которые недовольны проектом и могут выдвинуть соответствующую законодательную инициативу, связанную с нарушением Texas Central прав частной собственности, законодательства в сфере экологии и т.п.».

*Источник: houstonchronicle.com, 28.10.2022 (англ. яз.);  
kbtx.com, 25.10.2022 (англ. яз.);  
texastribune.org, 30.08.2022 (англ. яз.).*

---

<sup>3</sup> Правило законодательства штата Техас, посвященное требованию о даче показаний перед иском или для расследования претензий.