



# МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

РАЗВИТИЕ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО  
ДВИЖЕНИЯ В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ

№10/ОКТЯБРЬ 2024

## СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЯ.....	3
Закон о ВСМ планируется принять до конца года .....	3
На ВСМ Москва – Санкт-Петербург выделят 16,2 млрд рублей в 2025 г.....	3
Строительство ВСМ может быть отчасти профинансировано за счет списания долгов регионов .....	3
Дубликатом обменного груза – грузоотправителей поманили преференциями в капитал ВСМ.....	4
Строительство ВСМ даст заказ промышленности на 500 млрд рублей .....	6
ВСМ Москва – Санкт-Петербург могут построить при участии АО «Аэропорт Пулково»	7
ВСМ Москва – Казань могут начать строить после линии до Санкт-Петербурга .....	8
ЗА РУБЕЖОМ .....	9
Польша получила от ЕС средства на проектирование участка ВСМ .....	9
Renfe планирует открытие третьего трансграничного маршрута во Францию .....	9
Высокоскоростной поезд ICE впервые начнет курсировать между Берлином и Парижем.....	10
Концессия на строительство первой ВСМ выдана в Португалии.....	11
InnoTrans 2024: контракты и соглашения в области высокоскоростного движения.....	12
Proxima заказал 12 высокоскоростных поездов у Alstom .....	13
InnoTrans: Hitachi Rail демонстрирует обновленный высокоскоростной поезд ETR 1000 .	14
ВСМ в Калифорнии получила федеральный грант на 3 млрд долл. США .....	15
Канада рассматривает возможность строительства ВСМ между Торонто и Квебеком .....	16
InnoTrans: Siemens представляет высокоскоростной поезд для Египта .....	17
Марокко заключила контракты на строительство линии ВСМ.....	19
Саудовская Аравия закупит 15 скоростных поездов.....	19
Etihad Rail изучает заявки на строительство ВСМ (ОАЭ) .....	20
За первый год по ВСМ Джакарта – Бандунг перевезено 5,79 млн пассажиров (Индонезия)	21
Вьетнам построит ВСМ за 67 млрд долларов из государственного бюджета .....	21
ВЕМЛ построит первый в Индии высокоскоростной поезд .....	22
Первая очередь тайско-китайской высокоскоростной железной дороги будет завершена к 2028 г. ....	22
Rail Baltica запускает первый в Литве информационный центр на железнодорожном вокзале Каунаса.....	23
Rail Baltica пытается уложиться в расписание .....	23
Rail Baltica ищет частных инвесторов.....	24
В рамках реализации проекта Rail Baltica продолжается строительство станции в аэропорту Риги .....	25

## РОССИЯ

### **Закон о ВСМ планируется принять до конца года**

Об этом рассказал депутат Государственной думы Анатолий Лесун.

Для регулирования отношений, связанных с эксплуатацией ВСМ, предложены изменения в ФЗ «О железнодорожном транспорте в РФ» и «Устав железнодорожного транспорта РФ».

Сегодня прорабатываются вопросы технического регулирования в области высокоскоростного движения на уровне отраслевого сообщества.

Так, перечень проводимых под эгидой ОПЖТ работ по стандартизации на 2025 г. предусматривает 68 тем, среди которых запланирована разработка и актуализация 8 стандартов для ВСМ, проинформировал президент Объединения производителей железнодорожной техники Валентин Гапанович.

*Источник: rzd-partner.ru, 18.10.2024*

### **На ВСМ Москва – Санкт-Петербург выделят 16,2 млрд рублей в 2025 г.**

На федеральный проект «Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей» выделят 16,2 млрд руб. в 2025 г. В 2026 г. планируется выделить 7,6 млрд руб., а в 2027 г. – 1,8 млрд руб., следует из пояснительной записки к проекту федерального бюджета.

Средства пойдут на субсидирование приобретения земельных участков для создания инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта от станции Крюково (Алабушево) до станции Санкт-Петербург-Главный, говорится в документе.

*Источник: tass.ru, 30.09.2024*

### **Строительство ВСМ может быть отчасти профинансировано за счет списания долгов регионов**

Седьмого октября на площадке Совета Федерации прошли парламентские слушания на тему «О параметрах проекта федерального бюджета на 2025 г. и на плановый период 2026 и 2027 гг.».

В частности, председатель законодательного собрания Тверской области Сергей Голубев в Совете Федерации выступил с предложением: в порядок списания задолженности субъектов РФ по бюджетным кредитам целесообразно

включить правовую норму о возможности направлять часть высвобождаемых средств на финансирование участия регионов в реализации приоритетных федеральных проектов.

«Для Тверской области – это высокоскоростная магистраль ВСМ-1», – пояснил спикер.

По его словам, в любом регионе есть проекты, наиболее актуальные для той или иной территории. При этом часть средств, высвобождаемых при списании, нужно направлять и в систему ЖКХ, которая остается недофинансированной.

Как заявил генеральный директор АО «Группа Синара» Виктор Леш, работа по созданию подвижного состава для ВСМ-1 идет в соответствии с утвержденным планом. «Поезд будет создаваться на заводе «Уральские локомотивы» в Свердловской области, используя компетенции трудового коллектива и научно-производственных заделов, сформированных за последние 10 лет», – сказал он.

*Источник: tass.ru, 07.10.2024*

### **Дубликатом обменного груза – грузоотправителей поманили преференциями в капитал ВСМ**

Государство планирует привлечь грузоотправителей к строительству ВСМ Москва – Санкт-Петербург. Им предложено выкупить 5,8% головной компании концессионера за 19 млрд руб., а в обмен помимо дивидендов получить приоритетный доступ к грузовому северо-западному направлению, которое после пуска ВСМ по планам должно существенно расшириться. Более того, если приоритет не понадобится, акционер может продать свою долю, а с ней – и право приоритета. Но активной заинтересованности грузоотправителей издание «Коммерсант» пока не видит.

«Коммерсанту» стал известен плановый состав акционеров АО «УК ВСМ Две столицы» – компании-учредителя концессионера строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург ООО «ВСМ Две столицы». Контролирующим акционером АО с уставным капиталом 328,5 млрд руб. должно стать ГУП «Московский метрополитен». Доля предприятия в АО может составить 51,7%, что соответствует взносу около 170 млрд руб. Еще на 26,9%, или 88 млрд руб., планируется привлечь ОАО «РЖД», 15,5%, или 51 млрд руб., внесут субъекты РФ. Управляющая компания ЗАО «Лидер» вложит в уставный капитал символические 10 млн руб., что соответствует 0,0031%.

ВСМ Москва – Санкт-Петербург, которая обсуждается с советских

времен, должна стать первой высокоскоростной железнодорожной магистралью в России. Ее планируют ввести в эксплуатацию во II квартале 2028 г. Протяженность трассы с учетом входов в Москву и Санкт-Петербург – 679 км. Время в пути составит 2 ч 15 мин. Трасса проляжет через Тверь и Великий Новгород. Составы в пиковые часы будут ходить каждые 10-15 мин. Стоимость проекта оценивается в 1,75 трлн руб. Пассажиропоток, по официальным оценкам, составит к 2030 г. 23 млн человек, стоимость билета – 9,97 тыс. руб. За этой ВСМ, по текущим планам, последуют минимум четыре.

В Минтрансе не ответили на запрос «Коммерсанта». В Департаменте транспорта Москвы напомнили, что, согласно плану реализации проекта, Москва участвует в финансировании ВСМ, сославшись на поручения президента РФ, где доля Москвы закреплена на уровне не менее 150 млрд руб.. «Механизм внесения денежных средств города определяется правительством каждого региона самостоятельно», – добавили в Дептрансе.

Еще на 5,8% (19 млрд руб.) в уставный капитал АО предлагается привлечь грузоотправителей. Такой вариант обсуждался 4 октября на совещании в Минтрансе. Как сообщил собеседник «Коммерсанта», к проекту приглашают крупнейшие компании нефтегазового, горно-металлургического и химического секторов. Среди рассматриваемых компаний-партнеров – «Роснефть», НОВАТЭК, ЛУКОЙЛ, «Уралкалий», «Еврохим», «Фосагро», СУЭК, «Евраз», НЛМК, «Северсталь», «Русал», «Сибантрацит», «Кузбассразрезуголь».

В обмен на свой взнос грузоотправитель может получить приоритет при провозе грузов в сообщении с портами Северо-Запада. Речь идет об отправках на станции Октябрьской и Северной железных дорог со всех станций сети. Приоритетный доступ относится к 30 млн тонн провозной способности подходов к портам Северо-Запада, которые должны образоваться в результате строительства ВСМ и возвращения грузового движения на основной ход Октябрьской железной дороги. Это позволяет властям рассчитывать на увеличение провозной способности на этом направлении до 220 млн тонн к 2030 г. Распределят эти 30 млн тонн пропорционально стоимости акций, принадлежащих грузоотправителю. Если акционер перестанет нуждаться в приоритете, возможна перепродажа доли, а с ней – и приоритетного права. В ОАО «РЖД» ситуацию не комментируют.

Грузоотправителей пытаются простимулировать и дивидендами.

С 2045 по 2064 гг. акционеры АО «УК ВСМ Две столицы» должны суммарно получить 10,4 трлн руб., то есть на долю грузоотправителей придется около 600 млрд руб.

Представители крупной промышленности в основном оставили без комментариев запрос «Коммерсанта». Источник издания среди металлургов

подтвердил факт получения предложения. Собеседник «Коммерсанта» в химической отрасли отметил, что подобные предложения компаниям были, но «без жестких условий и на добровольной основе». Источник «Коммерсанта» среди клиентов ОАО «РЖД» говорит, что востребованность северо-западного направления в реалиях закрытого европейского рынка сбыта прямо зависит от множества волатильных факторов, таких как цены на мировых рынках, ставки фрахта и т.п. Привязывать себя к этому направлению стоит в случае гарантий его безубыточности, которые могло бы обеспечить ОАО «РЖД» за счет тарифных условий или государство за счет иных способов субсидирования транспортировки, говорит он. Пока, будущая маржинальность северо-западного направления не выглядит безусловной для всех отраслей. Предложение ОАО «РЖД» могло бы быть интересно поставщикам удобрений, для которых старые рынки до сих пор открыты.

Президент Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры Павел Иванкин считает, что продажа доли в компании с приоритетным правом провоза грузов в определенных направлениях смотрится немного странно. «С одной стороны, «вези или плати», дефицит инфраструктуры, с другой – приоритет за инвестиции в ВСМ, – отмечает он. – Это говорит об отсутствии внутри ОАО «РЖД» понимания распределения имеющихся мощностей и определения источников финансирования».

*Источник: kommersant.ru, 08.10.2024*

### **Строительство ВСМ даст заказ промышленности на 500 млрд рублей**

Строительство ВСМ Москва – Санкт-Петербург даст заказ промышленности на 500 млрд рублей и задействует с учетом производств в проекте 240 тыс. человек, говорит генеральный директор концессионера трассы «ВСМ Две столицы» Олег Тони.

«Заказ на нашу промышленность упадет в размере половина триллиона рублей. Это колоссальные возможности по развитию инновационных и новых технологий. Это просто толчок, рывок под такие объемы взять и сделать у себя на предприятии все, что необходимо. Это относится к самому проекту как в стройке, но это также относится и к производству подвижного состава», – сказал О. Тони.

По его словам, непосредственно для строительства трассы планируется задействовать 40 тыс. человек и 12 тыс. единиц техники.

Для финансирования проектирования и строительства ВСМ будет выпущена серия облигаций «ВСМ-1» на общую сумму 122,3 млрд рублей.

Эмитентом облигаций выступит ООО «Специализированное финансовое общество ВСМ Инвест – Первый». Размещение облигаций пройдет по закрытой подписке, срок их погашения установлен на 25 лет. Процентная ставка не разглашается.

Председатель совета директоров «Синара – транспортные машины» (СТМ) Александр Мишарин сообщил, что первый отечественный высокоскоростной поезд будет в одноэтажном исполнении.

«Пока в одноэтажном исполнении по той документации, которая разрабатывается инженерным центром», – сказал А. Мишарин.

По его словам, уже завершено проектирование поезда и начата подготовка территории для производства.

«Прошла межведомственная комиссия, подали документы на льготный кредит. По плану сейчас финансирование идет за счет собственных средств компании. Рассчитываем, что в декабре получим льготное финансирование», – добавил А. Мишарин.

*Источник: techzd.ru, 11.10.2024*

### **ВСМ Москва – Санкт-Петербург могут построить при участии АО «Аэропорт Пулково»**

Смольный хочет передать роль представителя Санкт-Петербурга в проекте высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) городскому АО «Аэропорт Пулково». В Москве аналогичная задача отдана на откуп столичному метрополитену.

Поскольку «Аэропорт Пулково», по замыслу городских властей, станет акционером АО «УК ВСМ Две столицы» (управляющая компания концессионного ООО «ВСМ Две столицы»), то должен внести взнос в капитал общества. Всего Санкт-Петербург должен вложить в строительство магистрали 30 млрд рублей.

АО «Аэропорт Пулково» сейчас представляет Санкт-Петербург в проекте государственно-частного партнёрства по эксплуатации и развитию городской авиагавани. Предприятие отвечает за ту часть работы, которая не входит в контур концессионного соглашения.

С учётом опыта АО уже ранее предлагалось привлекать к другим ГЧП-проектам. Однако, как отмечает СМИ, идея Смольного с представительством компании в проекте ВСМ Москва – Санкт-Петербург пока окончательно не согласована.

Оператор Пулково, компания «Воздушные Ворота Северной Столицы»

(ВВСС), к этим планам отношения не имеет, сообщили в ВВСС.

Идея подключить аэропорт к проекту ВСМ на первый взгляд выглядит странно, ведь авиагавани предстоит конкурировать с магистралью за пассажиропоток. По оценкам управляющей компании Пулково «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС), петербургский аэропорт может потерять от 1 млн до 2 млн пассажиров после запуска ВСМ, впрочем, в компании эти потери назвали не критичными.

С другой стороны, билет на поезд ВСМ, как ожидается, будет стоить 8,9 тыс. рублей. Это может значительно ограничить отток пассажиров с самолёта на поезд при стоимости авиабилетов в 4-4,5 тыс. рублей.

*Источник: dp.ru, 08.10.2024*

### **ВСМ Москва – Казань могут начать строить после линии до Санкт-Петербурга**

Строительство ВСМ Москва – Казань могут начать по завершению реализации аналогичного проекта от столицы РФ до Санкт-Петербурга, которое намечено на 2028 г. Проект участков на территории РТ готов.

«Документы готовы. Получено заключение Главгосэкспертизы. Ждем завершения строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург, и потом приступаем сюда: шаг за шагом», – сообщил министр транспорта и дорожного хозяйства РТ Фарит Ханифов РБК Татарстан.

Одиннадцатого апреля 2024 г. Ф.Ханифов сообщал, что для части ВСМ разработана проектная документация, на которую получено положительное заключение Госэкспертизы.

«11-й и 12-й этапы проходят по территории Республики Татарстан и частично по Чувашской Республики. Проекты по ним готовы. Ждем своей очереди по схеме финансирования. В первую очередь, высокоскоростная магистраль свяжет Москву и Санкт-Петербург, ну и потом, думаю, придет наша очередь. Проект готов», – сказал министр.

Так как проект готов, отмечал Ф.Ханифов, коридор прохождения ВСМ по территории республики известен. Когда начнется строительство, по его словам, это на данный момент открытый вопрос.

*Источник: rt.rbc.ru, 22.10.2024*

## **ЗА РУБЕЖОМ**

### **Польша получила от ЕС средства на проектирование участка ВСМ**

Еврокомиссия выделила польской государственной компании Centralny Port Komunikacyjny (СРК), управляющей проектом создания одноименного транспортного узла около строящегося аэропорта Баранув вблизи Варшавы и сети высокоскоростных железных дорог, 162 млн злотых (37,74 млн евро) на проектирование участка Серадз – Познань протяженностью 155 км, являющегося ключевым элементом Y-образной высокоскоростной магистрали Варшава – Лодзь – Познань/Вроцлав. Участок также является важным звеном трансъвропейской транспортной сети TEN-T. Проектирование намечено завершить в феврале 2027 г.

Средства выделены из фонда Connecting Europe Facility (CEF) по договору, подписанному СРК с Европейским исполнительным агентством по климату, инфраструктуре и окружающей среде (CINEA), и составляют 85% общей стоимости проекта участка Серадз – Познань, равной 191 млн злотых.

ВСМ суммарной протяженностью 480 км будет строиться поэтапно. Первый участок, который соединит Варшаву с центральным пересадочным узлом СРК и Лодзью, планируется ввести в эксплуатацию в 2032 г. – к открытию нового аэропорта. Контракты на проектирование линии Варшава – Лодзь длиной 140 км компания СРК подписала в конце 2022 г. Завершение работ на Y-образной магистрали ожидается в 2035 г. Тендер на строительство тоннеля в городе Лодзь длиной 4,6 км объявлен СРК в августе 2024 г.

Проект СРК реализуется в русле инициативы «Польша за 100 минут», предполагающей время в пути от столицы до крупных городов в пределах 100 мин. Инфраструктура ВСМ рассчитана на движение поездов со скоростью до 320 км/ч.

*Источник: zdmira.com, 15.10.2024*

### **Renfe планирует открытие третьего трансграничного маршрута во Францию**

Испанский национальный оператор Renfe обнародовал план ввода в обращение высокоскоростного поезда между Барселоной и Тулузой (Франция) во II квартале 2025 г., добавив тем самым третий трансграничный маршрут к двум предыдущим: Мадрид – Марсель и Барселона – Лион.

Renfe планирует на начальном этапе выполнять сезонные перевозки с апреля по середину сентября, когда пассажиропоток существенно возрастает, одной парой поездов с временем в пути около 3 ч 30 мин. Предусмотрены промежуточные остановки в Жироне и Фигерасе (Испания) и французских Перпиньяне и Каркасоне, таким образом, увеличивается до 11 число станций, обслуживаемых Renfe во Франции. Города Тулуза, Марсель и Лион являются крупнейшими после Парижа, а Каркасон пользуется славой известного туристического центра.

Оператор намерен использовать на новом направлении высокоскоростные поезда Серии 100. В ближайшие планы Renfe входит включение Парижа в перечень обслуживаемых городов, поскольку компания Talgo получила разрешение на эксплуатацию высокоскоростных поездов Avril Серии 106 во Франции.

По сообщению Renfe, первый год работы в условиях конкуренции на французском рынке оказался успешным. Населенность поездов сообщением Мадрид – Марсель и Барселона – Лион достигала 80% благодаря сочетанию привлекательных тарифов с предлагаемыми пассажирам услугами, отличающимися высоким уровнем качества.

До декабря 2022 г. Renfe выполнял пассажирские перевозки высокоскоростными поездами между Испанией и Францией в составе совместного предприятия Elipsos с участием Национального общества железных дорог Франции (SNCF).

*Источник: zdmira.com, 15.10.2024*

### **Высокоскоростной поезд ICE впервые начнет курсировать между Берлином и Парижем**

Начиная с 16 декабря 2024 г. между Берлином и Парижем будет курсировать беспересадочный высокоскоростной поезд ICE. Об этом объявлено 24 сентября 2024 г. в ходе проведения выставки InnoTrans в Берлине.

Движение поезда будет организовано совместно железными дорогами Германии (DB) и французским оператором пассажирских перевозок SNCF Voyageurs. Маршрут ICE пройдет через Франкфурт-на-Майне, Карлсруэ и Страсбург. Билеты на рейс Берлин – Париж можно будет приобрести по цене от 59,99 евро (в салоне II класса) и 69,99 евро (в салоне I класса) на сайте [bahn.de](http://bahn.de), через приложение DB Navigator, в туристических центрах и агентствах DB, а также через ресурсы SNCF Voyageurs. Старт продажи билетов намечен на 16 октября 2024 г. Время в пути составит 8 ч.

С Центрального вокзала Берлина поезд ICE будет отправляться в 11:54 и прибывать на станцию Париж-Восточный в 19:55, предусмотрены остановки во Франкфурте-на-Майне (15:52), Карлсруэ (17:06) и в Страсбурге (17:53). Из Парижа его отправление запланировано на 9:55 с прибытием в Берлин в 18:03.

В перевозках задействуют поезд ICE 3 Серии 407, уже зарекомендовавший себя с положительной стороны в высокоскоростном сообщении между Германией и Францией. В поезде имеется 444 места, включая 111 – в салоне I класса. Максимальная скорость движения на французской высокоскоростной линии LGV Est составит 320 км/ч.

Это уже не первый опыт сотрудничества SNCF Voyageurs и DB. К совместному выполнению рейсов высокоскоростных поездов ICE и TGV между Германией и Францией они приступили в 2007 г. С тех пор в сообщениях Франкфурт-на-Майне – Париж, Мюнхен – Штутгарт – Париж и Франкфурт-на-Майне – Марсель перевезено более 32 млн пассажиров. В летний период по субботам прямые рейсы организованы между Франкфуртом-на-Майне и Бордо. С вводом в обращение поезда ICE сообщением Берлин – Париж количество ежедневных рейсов между Германией и Францией вырастет с 24 до 26, пассажирам будет предложено более 320 тыс. дополнительных мест в год.

*Источник: zdmira.com, 25.09.2024*

### **Концессия на строительство первой ВСМ выдана в Португалии**

Государственная компания по управлению инфраструктурой Португалии Infraestructuras de Portugal (IP) заключила первый концессионный контракт в рамках проекта ВСМ Порту – Лиссабон по итогам тендера, объявленного в январе 2024 г. Исполнителем выбран консорциум LusoLav, сообщил министр инфраструктуры и жилищного строительства Португалии Мигель Пинту Луш.

В консорциум LusoLav входят 6 строительных компаний: Teixeira Duarte, Mota-Engil, Engenharia e Construção, Casais, Alves Ribeiro, Conduril Engenharia. Задача консорциума – спроектировать и построить линию ВСМ длиной 290 км между двумя крупнейшими городами Португалии – Порту и Лиссабоном. Скорость поездов на линии должна достигать 300 км/ч.

Консорциум получил 30-летний контракт с чистой приведенной стоимостью в размере 1,66 млрд евро в ценах на декабрь 2023 г. При этом, стоимость может быть увеличена не более чем на 480 млн евро в текущих ценах. Дополнительные расходы могут возникнуть в связи с затратами на проектирование, приобретение земли и строительство линии ВСМ.

Почти половину суммы компенсирует финансирование из Фонда объединения Европы (813 млн евро). Эти средства из фонда Евросоюза Connecting Europe Facility (CEF) предназначаются на строительство участка первой очереди Порту-Кампанья – Сори длиной 143 км.

Контракт должен быть подписан и вступить в силу в июле 2025 г. Он включает планирование, проектирование, финансирование и строительство участка Порту-Кампанья – Ойя длиной около 71 км (на эти работы отводится 5 лет) и обслуживание инфраструктуры в течение 25 лет. Тендер на строительство участка Ойя – Сори планируется объявить в январе 2026 г.

Также, согласно заявлениям представителей IP, для реализации контракта необходимо привлечение инвестиций в размере 1,98 млрд евро.

*Источник: techzd.ru, 11.10.2024*

### **InnoTrans 2024: контракты и соглашения в области высокоскоростного движения**

Среди достигнутых соглашений и подписанных контрактов в области высокоскоростного движения в рамках международной выставки InnoTrans 2024 можно отметить следующие:

1. Испанская компания Talgo и польская Pesa подписали меморандум, в рамках которого займутся оценкой перспектив сотрудничества в развитии скоростного и высокоскоростного движения в Польше.

Потенциальный объем заказа – 100-200 поездов, скорость которых будет достигать 250 км/ч. Закупки подвижного состава в Польше планируется начать в 2025 г. для проекта транспортного узла Centralny Port Komunikacyjny (СРК), который включает строительство 2000 км линий ВСМ.

Летом 2024 г. новое правительство Польши подтвердило намерение построить Y-образную линию ВСМ, соединяющую Варшаву, Лодзь, Познань и Вроцлав. Она является частью мегапроекта СРК, предусматривающего создание одноименного транспортного узла и сети ВСМ. В конце 2023 г. было принято решение о закупке более 100 двухсистемных высокоскоростных поездов.

Высокоскоростные поезда на платформе Talgo Avril уже эксплуатируются в Испании, а поезда Talgo 230, представленные на выставке InnoTrans 2024, поставляются железным дорогам Дании и Германии. Talgo располагает производственными и ремонтными мощностями в Испании, Германии, Дании, Саудовской Аравии, Египте, Казахстане, Узбекистане и США.

Pesa – ведущий польский производитель пассажирского подвижного состава, в том числе моторвагонных поездов.

2. Skoda Group подписала с Hyundai два меморандума: один с Hyundai Rotem по сотрудничеству в области реализации международных проектов и поставок высокоскоростного подвижного состава. Второй меморандум был подписан с Hyundai Motor, по которому Skoda Group может получить технологии водородных топливных элементов.

3. Железные дороги Саудовской Аравии (SAR) подписали соглашение с оператором Deutsche Bahn (DB) на обслуживание ВСМ Харамейн. SAR также подписала контракт с EULYNX, консорциумом европейских компаний, целью которого является снижение затрат на использование и стандартизации сигнализации.

*Источники: techzd.ru, 27.09.2024;  
zdmira.com, 26.09.2024*

### **Proxima заказал 12 высокоскоростных поездов у Alstom**

Французский частный высокоскоростной оператор Proxima заключил контракт с компанией Alstom на производство и поставку 12 высокоскоростных поездов Avelia Horizon. Стоимость заказа составляет 850 млн евро. Контракт включает техническое обслуживание поездов в течение 15 лет в депо, арендованном у компании Liséa в коммуне Маршеприм неподалеку от Бордо. Первые поставки подвижного состава ожидаются в 2028 г.

Двухэтажные высокоскоростные поезда Avelia Horizon нового поколения состоят из 8 пассажирских и 2 укороченных концевых моторных вагонов. Они рассчитаны на эксплуатацию со скоростью до 300 км/ч. Пассажировместимость поезда – 740 человек. Поезд отличают высокий уровень комфорта и низкие эксплуатационные расходы.

Оператор Proxima образован в июне 2024 г. бывшим топ-менеджером Национального общества железных дорог Франции (SNCF) Рашелем Пикар и основателем железнодорожной лизинговой компании Alpha Trains. Proxima стала второй частной компанией, которая получила доступ к высокоскоростной сети железных дорог Франции. Оператор намерен составить конкуренцию SNCF, выполняя высокоскоростные пассажирские перевозки в сообщениях между Парижем и городами на Атлантическом побережье страны – Бордо, Ренном, Нантом и Анже. Длительность поездок между конечными пунктами обслуживаемых маршрутов составит не более 2 ч. Проект финансирует инвестиционная компания Antin Infrastructure Partners.

В марте этого года стало известно, что SNCF предоставит право

эксплуатации высокоскоростных линий частной компании Kevin Speed, основанной бывшим исполнительным директором Евротоннеля Лораном Фортюном. Компания рассчитывает приобрести одноэтажные поезда производства Alstom и будет эксплуатировать их на маршрутах, которые связывают Париж с крупнейшими городами на севере Франции – Лиллем, Страсбургом и Лионом.

В 2023 г. национальный железнодорожный перевозчик SNCF и правительство Франции договорились об открытии рынка пассажирских перевозок для негосударственных операторов и частного капитала. Основанием для этого решения называлась загруженность SNCF на фоне нехватки подвижного состава для обеспечения растущего спроса на высокоскоростные железнодорожные перевозки.

Сейчас заказы для SNCF выполняет Alstom на поставку 115 поездов Avelia Horizon, сроки ввода в эксплуатацию которых сдвинулись с 2023 г. на II половину 2025 г., и CAF на 28 скоростных поездов Oхугене, которые будут введены в эксплуатацию не ранее I квартала 2027 г. вместо 2023 г.

Теперь логично ожидать появления частных операторов под руководством эффективных бывших топ-менеджеров французских госкомпаний на южных и восточных маршрутах для более оперативного обеспечения их подвижным составом производства того же Alstom.

*Источник: techzd.ru, 03.10.2024*

### **InnoTrans: Hitachi Rail демонстрирует обновленный высокоскоростной поезд ETR 1000**

Итальянский национальный пассажирский оператор Trenitalia и компания Hitachi Rail показали на выставке InnoTrans 2024 новую модификацию высокоскоростного электропоезда ETR 1000 (Frecciarossa 1000). Ранее поезда этой серии выпускали совместно компании Hitachi Rail и Bombardier Transportation. В 2022 г. Alstom, поглотившая Bombardier Transportation, передала Hitachi Rail бизнес, связанный с разработкой и производством поездов ETR 1000.

Размещенный на открытой площадке выставки обновленный поезд ETR 1000 отличают новые тележки, более эффективные тяговые двигатели и другое силовое оборудование, а также разработанная компанией Hitachi Rail система управления и диагностики (рис. 1). Кроме того, поезд оснащен компонентами новой цифровой технологической платформы HMAX suite на основе искусственного интеллекта.



*Рис. 1. Новая модификация высокоскоростного электропоезда ETR 1000*

Внесены также изменения в интерьеры вагонов (рис. 2). В частности, увеличилось число мест и расширена зона для багажа в вагоне класса Executive при сохранении высокого уровня премиальных услуг. Обновилась также конструкция кресел, все пассажиры получили доступ к сети Интернет через точки доступа Wi-Fi.



*Рис. 2. Внутренний интерьер вагона высокоскоростного электропоезда ETR 1000*

Поезда ETR 1000 эксплуатируются в Италии, Испании и Франции, их суммарный пробег составляет почти 200 млн км. Hitachi Rail рассчитывает поставлять эти поезда и на рынки других стран, в том числе на Ближний Восток.

*Источник: zdmira.com, 25.09.2024*

### **ВСМ в Калифорнии получила федеральный грант на 3 млрд долл. США**

Федеральное управление железных дорог (FRA) 26 сентября 2024 г. подписало соглашение о гранте в размере 3 млрд долл. США, который будет предоставлен Департаменту транспорта штата Невада (NDOT) на проект строительства высокоскоростной магистрали Brightline West. Грант является частью Федерально-государственного партнерства по программе Amtrack «Intercity Passenger Rail».

О намерении властей США выделить средства из федерального бюджета

на строительство первой в стране высокоскоростной железнодорожной магистрали между Невадой и Калифорнией президент США Д.Байден объявил в декабре 2023 г. Проект получил название Brightline West. Маршрут длиной 350 км должен соединить Лас-Вегас, Неваду, а также Викторвилл, Хесперию и город Ранчо-Кукамонга в Южной Калифорнии, расположенный рядом с Лос-Анджелесом. По новой ВСМ планируется ежедневно пропускать 25 пар электропоездов. Максимальная скорость движения составит примерно 320 км/ч.

В рамках проекта будет создано 35 тыс. рабочих мест, в том числе 10 тыс. для занятых непосредственно в строительстве. Еще примерно 1 тыс. рабочих мест появится после ввода ВСМ в эксплуатацию. Представители оператора пассажирских перевозок Brightline уже подписали трудовые соглашения с профсоюзами строителей в штатах Калифорния и Невада, а также с объединением High Speed Rail Labor Coalition, т.е. теми, кто будет принимать участие в строительстве, обслуживании и эксплуатации ВСМ Brightline West.

Открытие ВСМ запланировано на середину июля 2028 г., к началу проведения летних Олимпийских игр в Лос-Анджелесе. Время в пути между конечными пунктами магистрали составит около 2 ч.

Также отмечается, что в апреле этого года Siemens Mobility выиграла контракт на поставку подвижного состава для Brightline West. Контракт включает производство и поставку 10 поездов American Pioneer 220 (AP 220) к 2028 г. Поезда рассчитаны на скорость до 354 км/ч и будут построены на платформе Velaro Novo. AP220 будут иметь сверхширокий кузов, позволяющий перевозить от 434 до 450 пассажиров, в том числе с ограниченными возможностями.

В начале сентября Siemens Mobility объявила о планах построить завод по производству высокоскоростных электропоездов American Pioneer 220 в городе Хорсхедс (штат Нью-Йорк). Инвестиции в предприятие составят 60 млн долл.

*Источники: techzd.ru, 30.09.2024,  
zdmira.com, 30.09.2024*

### **Канада рассматривает возможность строительства ВСМ между Торонто и Квебеком**

Федеральное правительство Канады рассматривает возможность строительства первой в стране высокоскоростной железнодорожной линии между Квебеком и Торонто, заявил министр коммунального хозяйства, закупок и сборов Канады Жан-Ив Дюкло.

Правительство объявило о планах построить скоростной железнодорожный коридор в 2021 г. Он будет включать в себя остановки в

Питерборо, Оттаве, Монреале, Труа-Ривьере, Лавале (рис. 3). На тот момент стоимость коридора составляла от 6 до 12 млрд канадских долл. (от 4,2 до 8,4 млрд долл. США). Первоначально на трассе должны были эксплуатироваться поезда с максимальной скоростью в 200 км/ч. Однако теперь власти готовы увеличить скорость до уровня высокоскоростных поездов.



Рис. 3. Возможный вариант строительства первой ВСМ в Канаде

Канада – единственная страна G7, у которой нет сети высокоскоростных железных дорог. Проект соединения Торонто и Квебека скоростной магистралью был впервые предложен в 2015 г.

В 2023 г. был объявлен запрос предложения трем консорциумам: Cadence, Intercity Rail Developers и QConnexiON Rail Partners, которые должны разработать проект как скоростной, так и высокоскоростной магистрали. Итоги запроса должны быть опубликованы в ближайшее время.

*Источник: techzd.ru, 11.10.2024*

### **InnoTrans: Siemens представляет высокоскоростной поезд для Египта**

На выставке InnoTrans 2024 компания Siemens Mobility впервые представила высокоскоростной поезд семейства Velaro для Египта (рис. 4). Компания в составе консорциума с участием Orascom Construction и The Arab Constructors создает в Египте под ключ сеть ВСМ общей протяженностью 2000 км, доступ к которой получают 60 городов этой страны.



Рис. 4. Высокоскоростной поезд Velaro Египт компании Siemens Mobility

Поезд Velaro Egypt адаптирован для эксплуатации в условиях жаркого климата и пустыни. Предусмотрены разнообразные технические решения для минимизации попадания при движении песка на крыши вагонов и горячего воздуха в подкузовное пространство. Усиленные системы фильтрации предотвращают проникновение частиц пыли и песка в салоны вагонов, а также кондиционирования воздуха обеспечивают высокий уровень комфорта для пассажиров.

Восьмивагонный экспресс длиной 200 м рассчитан на движение со скоростью до 250 км/ч. Он вмещает 481 пассажира (в том числе двух человек на инвалидных креслах) в салонах стандартного и бизнес-класса, оборудован розетками для подзарядки мобильных устройств, доступом к Интернету и современной информационной системой (рис. 5). В составе поезда имеется вагон-ресторан.



*Рис. 5. Внутренний интерьер высокоскоростного поезда Velaro Egypt*

В настоящее время на этапах сборки и испытаний находятся пять высокоскоростных поездов, а также другой подвижной состав для египетской сети ВСМ – пять электропоездов семейства Desiro (один из них уже доставлен в Каир) и пять электровозов семейства Vectron, которые уже прошли в Германии процедуру ввода в эксплуатацию. Кроме того, на разных этапах производства в Германии находятся еще 16 поездов Desiro.

Общая стоимость контрактов, которые приходится на долю Siemens Mobility, составляет 8,1 млрд евро, в том числе 2,7 млрд евро – за поставки для первой ВСМ длиной 660 км, которая соединит порт Айн Сохна на побережье Суэцкого залива Красного моря с городами Александрия и Мерса-Матрух на берегу Средиземного моря.

Работы по сооружению первой ВСМ ведутся высокими темпами с участием местных подрядчиков. На линии осуществляется укладка пути, строятся мосты и станции. Также смонтированы первые 4 трансформатора и строятся 2 тяговые подстанции. В настоящее время основные усилия сосредоточены на строительстве первой станции в Новой административной столице (к востоку от Каира) и предусмотренного здесь парка отстоя поездов. Всего на линии будет 6 станций.

Главное депо для обслуживания поездов и электровозов будет находиться на западном берегу Нила. Здесь предусмотрены 9 путей отстоя длиной по 670 м, где смогут расположиться 11 поездов Velaro, 15 поездов Desiro и 13 электровозов Vectron. Запроектированы также цех размером 260×260 м, центр управления всеми тремя ВСМ и помещение с тренажерами для обучения персонала.

Ожидается, что главное депо и первая станция на ВСМ будут принимать поставляемые из Германии поезда, начиная с 2025 г.

*Источник: zdmira.com, 25.09.2024*

### **Марокко заключила контракты на строительство линии ВСМ**

Национальный железнодорожный оператор Марокко (Moroccan National Railways, ONCF) заключил 4 контракта на строительство ВСМ Кенитра – Марракеш длиной 375 км на общую сумму более 1,03 млрд долл.

Китайская инжиниринговая группа CREC 4 получила контракт на сумму 3,4 млрд дирхамов (344 млн долл.) на строительство Фазы 1, длина которой будет 63 км. Китайская компания Shandong Hi-Speed Group выиграла контракт на сумму 4 млрд дирхамов (405 млн долл.) на строительство Фазы 2 протяженностью 64 км. Марокканская компания Travaux Généraux de Construction de Casablanca (TGCC) получила контракт на сумму 2,8 млрд дирхамов (283 млн долл.) на строительство Фазы 4 протяженностью 51 км.

ONCF также объявил тендер на сумму 62 млн долл. на поставку стальных рельсов 60E1 (UIC60) для новой линии.

Ранее немецкая Vossloh Cogifer подписала контракт с ONCF на поставку стрелочных переводов для ВСМ Кенитра – Марракеш на сумму 487 марокканских дирхамов (47 млн долл.).

Марокко модернизирует свою железнодорожную сеть в преддверии Чемпионата мира по футболу 2030 г. В конце прошлого года ONCF объявило о планах закупить 168 новых поездов, в том числе 18 поездов для строящейся линии ВСМ. В сентябре ONCF заявило о начале переговоров с южнокорейской Hyundai Rotem для заключения контракта на закупку подвижного состава.

*Источник: techzd.ru, 11.10.2024, 18.10.2024*

### **Саудовская Аравия закупит 15 скоростных поездов**

Saudi Arabian Railways (SAR) объявила о планах расширения парка

подвижного состава на маршруте Север – Юг. Для этого будут заказаны 15 новых скоростных поездов.

SAR направила крупнейшим мировым производителям подвижного состава запрос предложений для поставки поездов с максимальной скоростью 200 км/ч. Каждый поезд должен состоять из 7 вагонов: 2 моторных и 5 промежуточных. Также, планируется закупить 8 резервных моторных вагонов. Заказ предполагает обслуживание подвижного состава на протяжении 10 лет. Поезда должны быть оборудованы для работы в условиях экстремальной жары.

Маршрут Север – Юг – это сеть железнодорожных линий протяженностью 2750 км в центральной и восточной части Саудовской Аравии. Основная линия соединяет Эр-Рияд с городом Аль-Хадите у границы с Иорданией. Сейчас на линии эксплуатируются скоростные поезда производства CAF и локомотивы EMD SD70ACS.

*Источник: techzd.ru, 08.10.2024*

### **Etihad Rail изучает заявки на строительство ВСМ (ОАЭ)**

Оператор Etihad Rail (ОАЭ) рассматривает заявки на проектирование и строительство первой фазы высокоскоростной железной дороги, которая свяжет Абу-Даби и Дубай.

Работы по изучению рельефа и состояния почвы вдоль предполагаемого маршрута уже начались. Длина линии первой фазы составит 150 км. В дальнейшем будут построены новые линии между крупнейшими городами ОАЭ – Абу-Даби, Аль-Айном, Дубаем и Шарджей. Поезда смогут развивать скорость 320 км/ч. Запуск в эксплуатацию первой фазы запланирован на 2030 г.

На сегодняшний день Etihad Rail реализует проект первого пассажирского сообщения между 7 эмиратами и 11 городами в ОАЭ протяженностью 900 км. Для этого в 2022 г. ОАЭ подписали соглашение с компанией CAF на сумму 1,2 млрд дирхамов (326,7 млн долл.) на проектирование, производство, поставку и техническое обслуживание пассажирских поездов со скоростью движения 200 км/ч. В октябре этого года Hitachi Rail заключила два контракта с Etihad Rail на поставку систем связи для проекта.

*Источник: techzd.ru, 17.10.2024*

### **За первый год по ВСМ Джакарта – Бандунг перевезено 5,79 млн пассажиров (Индонезия)**

В Индонезии подвели итоги первого года эксплуатации ВСМ Джакарта – Бандунг – первой высокоскоростной линии в регионе Юго-Восточной Азии. За этот период перевезено 5,79 млн пассажиров, включая 300 тыс. иностранных туристов из 159 стран. Рост популярности нового сообщения потребовал увеличения числа рейсов поездов с 14 до 52 (в пиковые периоды) ежедневно, а числа мест в них соответственно с 8,4 тыс. до 31 тыс. Максимально за сутки было перевезено 24132 пассажира при заполнении поездов на уровне 99,6%. По линии протяженностью 142,3 км суммарный пробег высокоскоростных поездов за год составил 2,57 млн км.

Ввод в эксплуатацию ВСМ, рассчитанной на движение со скоростью до 350 км/ч, позволил сократить время в пути между столицей страны и административным центром провинции Западная Ява с более чем 3 ч до 40 мин. и открыл возможности для экономического, социального роста обслуживаемых регионов, способствовал развитию бизнеса и туризма.

При поддержке китайских партнеров, более 45 тыс. индонезийских специалистов прошли обучение в области эксплуатации и содержания ВСМ.

Деятельность, связанная со строительством магистрали в период с 2019 по 2023 гг., привела к увеличению ВВП столичного округа Джакарта и провинции Западная Ява на 86,5 трлн индонезийских рупий (около 5,6 млрд долл. США).

*Источник: zdmira.com, 22.10.2024*

### **Вьетнам построит ВСМ за 67 млрд долларов из государственного бюджета**

Вьетнам намерен построить ВСМ Север-Юг протяженностью 1541 км, ориентировочная стоимость которой составляет 67,34 млрд долл. США, за государственные средства без привлечения иностранных кредитов, сообщил заместитель министра транспорта Вьетнама Нгуен Дан Хюи.

ВСМ пройдет между двумя крупнейшими городами Вьетнама – от Ханоя до Хошимина. Поезда на ней смогут достичь 350 км/ч. Финансирование проекта планировалось получить за счет среднесрочных государственных инвестиций до 2035 г. с привлечением около 5,6 млрд долл. в год.

Будут построены 5 депо для ремонта и обслуживания высокоскоростных пассажирских поездов и 4 депо для обслуживания грузовых поездов. Начать строительство линии планируется в 2028 г., а закончить в 2035 г.

На сегодняшний день в стадии планирования находится проект

соединения китайской системы ВСМ с вьетнамским Ханоем. Для этого от магистрали Север – Юг будут построены два ответвления ВСМ на севере Вьетнама. В случае реализации этой инициативы, китайские высокоскоростные поезда смогут обращаться по территории Вьетнама.

*Источник: techzd.ru, 03.10.2024*

### **ВЕМЛ построит первый в Индии высокоскоростной поезд**

Индийский производитель BEML Limited получил контракт стоимостью 8,67 млрд рупий (105 млн долл.) от предприятия Integral Coach Factory (ICF), расположенного в Ченнаи, на проектирование, производство и ввод в эксплуатацию двух высокоскоростных поездов.

Поезда станут первым высокоскоростным подвижным составом в Индии собственного производства. Они будут состоять из 8 вагонов и смогут развивать скорость до 280 км/ч. Поезда будут выпускаться на предприятии BEML в Бангалоре и должны быть поставлены к концу 2026 г.

Тендер на покупку высокоскоростного подвижного состава был объявлен в июле прошлого года. Условия конкурса предполагали поставку 24 японских поездов модели E5 Series Shinkansen производства Hitachi Rail и Kawasaki Heavy Industries. Движение по магистрали планировалось запустить в 2026 г. Однако переговоры с производителями результата не принесли. Поэтому руководство Indian Railways (IR) решило сосредоточиться на разработке собственных образцов. В июне этого года IR поручили заводу ICF в Ченнаи за год построить два опытных образца электропоезда Vande Bharat, способных разгоняться до скорости 250 км/ч.

*Источник: techzd.ru, 16.10.2024*

### **Первая очередь тайско-китайской высокоскоростной железной дороги будет завершена к 2028 г.**

Министр транспорта Хайленда Сурия Джунггунгриангкит заявил, что первый этап строительства высокоскоростной железной дороги между Таиландом и Китаем будет завершен в 2028 г., и обратился к правительству Китая за поддержкой для обеспечения бесперебойных перевозок.

Х.Сурия отметил, что строительство первой очереди тайско-китайской высокоскоростной железной дороги из Бангкока в Накхонратчасиму завершено на 35% и планируется, что она будет полностью готова в течение следующих

4-х лет. Он также ожидает, что в 2025 г. начнется второй этап строительства линии – от Накхонратчасимы до провинций Нонг Кхай.

*Источник: nationthailand.com, 27.09.2024 (англ. яз.)*

### **Rail Baltica запускает первый в Литве информационный центр на железнодорожном вокзале Каунаса**

Первого октября на железнодорожном вокзале Каунаса открылся первый в Литве информационный центр Rail Baltica. Целью центра является предоставление актуальной информации о реализации проекта Rail Baltica, который призван преобразить железнодорожные перевозки в Прибалтийском регионе, его преимуществах и будущих этапах.

Планируется, что со строительством линии ВСМ Международный вокзал Каунаса будет обслуживать около 11 тыс. пассажиров в день, что превысит количество пассажиров в столице страны Вильнюсе. В настоящее время железнодорожный вокзал Каунаса ежедневно принимает более 4 тыс. пассажиров. Через Каунас проходят основные транспортные артерии Литвы и стратегически важные грузовые маршруты из Северной, Западной и Центральной Европы.

Информационный центр Rail Baltica является пилотной инициативой, которая в будущем может быть расширена за счет дополнительных железнодорожных станций.

Rail Baltica – крупнейший проект железнодорожной инфраструктуры в истории стран Балтии, в ходе реализации которого будет построена электрифицированная двухпутная железная дорога европейского стандарта, соединяющая Варшаву, Каунас, Вильнюс, Паневежис, Ригу, Пярну и Таллинн.

*Источник: ltg.lt, 01.10.2024 (англ. яз.)*

### **Rail Baltica пытается уложиться в расписание**

Компания Rail Baltic Estonia, отвечающая за реализацию проекта ВСМ Rail Baltica в Эстонии, объявила тендер на строительство основной части магистрали. Стоимость создания эстонской части ВСМ может составить до 932 млн евро. Тендерная документация включает два контракта. Первый стоимостью 394 млн евро предусматривает строительство верхнего строения пути линии Таллин (Юлемисте) – Пярну и подготовку основания пути на участке Тоотси – Пярну. Второй контракт на сумму около 332 млн евро

включает проектирование и строительство линии Пярну – Икла на границе с Латвией.

Как заявил генеральный директор Rail Baltic Estonia Анвар Салометс, в тендере ожидается участие международных строительных компаний. Заключить контракты планируется до конца 2025 г., начать работы – в 2026 г., а завершить их – в 2030 г.

Эта дата появилась не случайно. В июне текущего года контрольные органы Латвии, Литвы и Эстонии провели ревизию проекта, в ходе которой были выявлены шокирующие факты – стоимость строительства выросла в несколько раз, а отставание по срокам уже сейчас составляет минимум 5 лет. Евросоюз пригрозил в случае неспособности завершить работы в срок отозвать финансирование, которое составляет до 85% от их общей стоимости, а также потребовать вернуть уже полученные средства.

Примечательно, что экономическая составляющая Rail Baltica давно отошла на второй план. Сейчас в основном подчёркивается его роль как «стратегической опоры военной мобильности на восточном фланге НАТО» (цитата из комментария Министра инфраструктуры Эстонии Владимира Света).

*Источник: gudok.ru, 09.10.2024*

### **Rail Baltica ищет частных инвесторов**

На строительство магистрали Rail Baltica нужно изыскать 5,4 млрд евро. Полтора миллиарда у Латвии имеется – их дала Еврокомиссия. Но еще 4 млрд евро нужно откуда-то взять. И решить этот вопрос призваны поиски частного партнера, рассказал в передаче Латвийского радио 4 «Подробности» руководитель ответственной за проект латвийской компании Eiropas dzelzceļa līnijas (EDzL) Эрик Дилевс.

В проект госбюджета на 2025 г. на строительство Rail Baltica подана заявка и на основную магистраль, и на вокзалы в Риге, но правительство не утвердило все заявленные мероприятия, потому что не всё одобрила Еврокомиссия, сказал глава Eiropas dzelzceļa līnijas. «Финансирование ограничено – его выделили меньше, чем было указано в проекте, но мы просили правительство сейчас это утвердить и включить эти расходы в бюджет».

Интересно ещё и то, выступит ли гарантом государство. Банкам нужны будут гарантии, а в Латвии уже были истории, когда государству (то есть налогоплательщикам) приходилось эти обязательства выполнять, например, в ситуации с металлургическим заводом Liepājas metalurģs. Будет ли справедливо

возлагать такое бремя на налогоплательщиков снова, уже ради Rail Baltica? «Но нужно понимать, что без гарантий невозможно будет привлечь частные инвестиции», – возразил Э. Дилевс.

Еще один важный момент в приходе частных инвесторов – их желание получить финансовую отдачу от своих вложений, когда железная дорога будет построена. Грузопоток ведь сейчас не столь обильный, следовательно, речь может идти о пассажирских перевозках. И чтобы добиться окупаемости, придется назначать высокую цену на билеты, в чем просматриваются определенные риски.

Как уже сообщалось, парламентская следственная комиссия Латвии пришла к выводу, что ситуацию с Rail Baltica должна изучить прокуратура – и в частности, оценить добавление к нему больших и дорогих «дополнений» без ведома Сейма Латвии. Теперь допускается, что железнодорожную ветку для соединения с аэропортом Рига может построить государственная компания Latvijas dzelzceļš (Латвийские железные дороги).

Первоначальная оценка стоимости всей магистрали составляла 3,68 млрд евро, в 2017 г. ее пересмотрели, повысив до 5,79 млрд евро. Летом стоимость латвийской части проекта выросла до 9,6 млрд евро, если реализовывать весь проект целиком, но разбив его на части и построив лишь одну колею, можно уложиться в 6,4 млрд. Аудит ранее показал, что дефицит необходимого проекту бюджета в масштабах региона может достигать 10-19 млрд евро, и что реализация проекта на годы отстает от графика.

*Источник: rzd-partner.ru, 02.10.2024*

### **В рамках реализации проекта Rail Baltica продолжается строительство станции в аэропорту Риги**

Активно ведутся работы по строительству станции и сопутствующей инфраструктуры в рамках реализации проекта Rail Baltica в аэропорту Риги, в настоящее время внимание сосредоточено на виадуках, ведущих к будущему пассажирскому терминалу. Железнодорожная линия будет располагаться на виадуке, что обеспечит бесперебойное движение и высокий уровень комфорта для пассажиров.

Кроме того, подрядчик проекта, компания B.S.L. Infra, недавно завершила возведение железобетонного каркаса здания станции, которое теперь имеет три этажа. В плане станции предусмотрен пешеходный мост, который соединит её непосредственно с аэропортом. Виадук в сторону Яунмярупе будет иметь длину почти 800 м, а протяженность участка, ведущего к Риге, превысит 1 км.

Председатель правления компании Eiropas Dzelzceļa līnijas Эрикс Дилевс (Ēriks Dīļevs) отметил, что строительные работы, как и сам контракт, разделены на несколько фаз, и их выполнение зависит от доступного финансирования. Активная строительная зона вблизи аэропорта в настоящее время перемещается от станции к виадукам. Это вторая по объемам работ фаза инфраструктурного проекта Rail Baltica, включающая в себя строительство более 4,5 км высокоскоростных железнодорожных линий.

*Источник: globalrailwayreview.com, 21.10.2024 (англ. яз.)*