



# МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

РАЗВИТИЕ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО  
ДВИЖЕНИЯ В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ

№7/ИЮЛЬ 2024

## СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЯ.....	4
Подписано концессионное соглашение о строительстве высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург .....	4
ВСМ: поиск формы управления проектом .....	5
Под ВСМ подкладывают базу.....	8
В Минфине РФ заявили, что для окупаемости ВСМ нужна еще одна магистраль .....	9
ОАО «РЖД» в 2024 г. направят 12 млрд руб. на подготовку к строительству ВСМ Москва – Санкт-Петербург.....	9
Под строительство ВСМ выкупят еще 50 участков на юге Петербурга.....	10
Для доступности терминала ВСМ в Петербурге планируется реконструкция привокзальной площади .....	11
На «Иннопроме» презентовали макет головного вагона высокоскоростного поезда.....	12
В поездах ВСМ будет четыре вида рассадки .....	13
На «Иннопроме» представили проект комплекса по производству высокоскоростных поездов .....	14
Производство двигателей для высокоскоростных поездов планируется в Челябинской области .....	15
Грузовые высокоскоростные поезда: нужны ли они? .....	16
Основа для скорости .....	17
В «Синаре» допускают разморозку проекта ВСМ Екатеринбург – Челябинск не ранее 2028 года.....	18
ЗА РУБЕЖОМ .....	20
HS1 изучает возможность увеличения пропускной способности станции Сент-Панкрас (Великобритания).....	20
Новый план обслуживания железных дорог призван компенсировать отмену строительства северного участка ВСМ HS2 (Великобритания).....	20
Оператор-лоукостер высокоскоростных поездов Ouigo стремится удвоить пассажиропоток (Франция) .....	21
Испанская Renfe подаст жалобу в ЕС на оператора высокоскоростных поездов Ouigo за низкие цены на билеты.....	23
Renfe: успех перевозок высокоскоростными поездами между Испанией и Францией .....	24
Forbes: подводная высокоскоростная железная дорога между Мадридом и Касабланкой появится к 2030 году? .....	25
В Польше построят центральный транспортный узел .....	25
Siemens приостановила выпуск поездов ICE 3Neo из-за дефектов сварки .....	26
Кольцевая ВСМ в регионе Дельта реки Янцзы пользуется успехом (Китай).....	27
По ВСМ Пекин – Гуанчжоу поезда будут курсировать со скоростью до 350 км/ч.....	27
На ВСМ Пекин – Шанхай пустили обновленные электропоезда Fuxing .....	28

Проект электропоезда Fuxing удостоен специальной государственной премии.....	28
В Китае построили крупнейшее депо для техобслуживания поездов ВСМ .....	29
Новый маглев в Китае может быть введен в эксплуатацию через 3-10 лет .....	30
Несмотря на сейсмические проблемы, последний участок ВСМ Лос-Анджелес – Сан-Франциско одобрен экологами (США).....	31
Реконструкция исторического вокзала среди проектов, представленных для калифорнийской высокоскоростной железной дороги (США) .....	32
Япония рассматривает поставку высокоскоростных систем в Индию, Сингапур и Малайзию как противодействие влиянию Китая в Азии .....	34
По мнению британского эксперта, первое в Австралии высокоскоростное железнодорожное сообщение может снизить цены на жилье .....	36
Планы строительства Rail Baltica срываются.....	37
Строителям Рижского вокзала Rail Baltica должны 40 млн евро .....	39
Заключен очередной контракт на строительство эстонского участка Rail Baltica .....	39

## РОССИЯ

### **Подписано концессионное соглашение о строительстве высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург**

Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор) и ООО «ВСМ Две Столицы» 5 июля заключили концессионное соглашение о создании первой в России высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) из Москвы в Санкт-Петербург. Подписи под документом поставили руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта Алексей Дружинин и генеральный директор ООО «ВСМ Две Столицы» Олег Тони.

Соглашение, в котором Росжелдор выступает концедентом, рассчитано на 40 лет. Документ подразумевает создание и эксплуатацию инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта от станции Крюково (Алабушево) до станции Санкт-Петербург-Главный, приобретение и эксплуатацию высокоскоростных поездов. Концессионер – ООО «ВСМ Две столицы» будет вести строительство магистрали за счет собственных и заемных средств и получит права владения и использования инфраструктурой.

«По протяженности железных дорог Россия занимает третье место в мире и первое по интенсивности их использования. На них приходится треть всего пассажиропотока и большая часть грузов. Дополнительные возможности для граждан и бизнеса откроет строительство высокоскоростных магистралей. Они помогут значительно сократить время поездки, чтобы путь из Москвы в Санкт-Петербург, как поставил задачу Президент, составил около двух часов, – отметил Председатель Правительства Российской Федерации Михаил Мишустин. – Рассчитываю, что все планы, связанные с воплощением в жизнь идеи создания первой высокоскоростной магистрали в России, будут реализованы».

«Правительством России по поручению Президента проведена огромная работа, результатом которой стало подписание концессионного соглашения о строительстве высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург. ВСМ – это не только новый этап развития нашего транспорта, это новая страница высокотехнологичного развития многих отраслей страны, а значит и новая эра развития всей России. А участок Москва – Санкт-Петербург – только первый на разветвленной сети высокоскоростного движения, – подчеркнул Министр транспорта Роман Старовойт. – Магистраль пройдет по регионам, в которых проживает 20% населения России – это огромное количество людей. Проект имеет высокую социально-экономическую значимость, будет способствовать росту деловой активности и туризма, окажет позитивное влияние на транспортную доступность субъектов, участвующих в реализации

инвестиционного проекта, а также на развитие транспортного машиностроения. Особенно важно, что в рамках строительства будут обкатываться новые технологии, важные с точки зрения импортозамещения, обеспечения независимости от зарубежных поставщиков».

Запуск первой в стране ВСМ даст значительный импульс для развития отечественной промышленности, технологий, интеллектуальных систем, сервисов пассажирских железнодорожных перевозок.

«Строительство высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург станет новым этапом в развитии железнодорожного сообщения всей страны. Это иной уровень комфорта пассажиров, безопасности перевозок и новая инфраструктура. Первая ветка станет фактически пилотным проектом, на котором будут отработаны все аспекты строительства высокоскоростных магистралей – инженерные, экономические, юридические, кадровые и так далее. Кроме того, реализация проекта обеспечит значительный экономический эффект», – подчеркнул Алексей Дружинин.

Высокоскоростная магистраль Москва – Санкт-Петербург пройдет по территории шести субъектов Российской Федерации. Она свяжет Москву, Санкт-Петербург, Московскую, Тверскую, Новгородскую и Ленинградскую области. Протяженность магистрали составит 679 км. Поезда смогут развивать скорость до 400 км/ч. С запуском ВСМ время в пути между Москвой и Санкт-Петербургом составит 2 ч 15 мин., между Москвой и Тверью – 39 мин., между Санкт-Петербургом и Великим Новгородом – 29 мин. Поезда будут ходить с частотой в 15 мин.

Учредителем ООО «ВСМ Две столицы» является АО «УК ВСМ Две столицы», созданное Правительством Москвы и ЗАО «Лидер». Реализация проекта будет вестись при участии ОАО «РЖД», Сбербанка совместно с синдикатом российских банков, Фонда национального благосостояния и регионов-участников проекта.

Старт реализации строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург в марте 2024 г. дал Президент России Владимир Путин. Ранее глава государства неоднократно отмечал высокую значимость проекта для экономики, промышленности, наращивания инфраструктурного и технологического потенциала России.

*Источник: mintrans.gov.ru, 08.07.2024*

### **ВСМ: поиск формы управления проектом**

Строительство ВСМ Москва – Санкт-Петербург может стартовать в 2024 г., об этом сообщил глава Минтранса Роман Старовойт. С его слов

в правительстве состоялось первое совещание после подписания концессионного соглашения о строительстве магистрали. Между тем, если верить презентации, представленной в июне правительству России, план-график взносов в уставный капитал проекта от регионов – вопрос открытый.

### *Деньги для начала*

Определяется форма управления проектом, формируется проектный офис на площадке правительства, об этом министр транспорта России Роман Старовойт сообщил накануне. Он отметил, сейчас уточняется трассировка, а также расположение транспортных пересадочных узлов, «потому что это напрямую будет влиять на пассажиропоток, удобство, безопасность».

Инфраструктура транспортная, инженерная – это не просто драйвер, это фундамент экономического роста, без нее в принципе невозможно развитие, такое признание на одной из панельных дискуссий, состоявшихся в рамках ПМЭФ-2024, сделал Владимир Ефимов, заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства.

«Взять территорию Новой Москвы. В нее мы активно инвестируем: строим дороги, метро, инженерную инфраструктуру. Без всего этого Новая Москва была бы пустой территорией, которая не создает никакой добавленной стоимости для экономики. Поэтому любой проект, который мы начинаем реализовывать в сфере инфраструктуры, всегда имеет под собой экономическую суть и обоснования, для чего строим, что запустим, какие новые проекты будут дополнительно реализованы с помощью данных инвестиций», – объяснил он.

Но если правительство Москвы может позволить инвестиции в транспортную инфраструктуру Новой Москвы, то правительство Тверской области несколько ограничено в финансах. Все развитие инфраструктуры позволяет заниматься, наверное, самым важным для региона – долгосрочным планированием развития территорий, сказал в ответ на выступление коллеги Игорь Руденя, губернатор Тверской области.

«Если говорить о регионах как таковых, не беря во внимание столицу и столичную агломерацию, то для нас развитие инфраструктуры является, конечно, более серьезным аргументом и фактором развития территорий. Как правило, все российские регионы имеют невысокую плотность населения, поэтому для нас инфраструктура имеет критически важное значение», – продолжил он.

Доля расходов бюджетов на инфраструктурные проекты в ВВП, по понятным причинам, сокращается, добавил Александр Ведяхин, первый зампред правления ПАО Сбербанк. В 2019 г. доля расходов бюджетов на инфраструктурные проекты составляла 1,9%, а в 2023 г. – только 1,7%.

«По регионам мы видим вообще снижение почти на 22% за аналогичный период прошлого года», – добавляет он.

### *Начальный капитал*

Тверская область – единственный регион, который не представил позицию по плану-графику взносов в уставной капитал. Согласно презентации, подготовленной к Стратегической сессии по реализации проекта ВСМ-1 регион должен направить в Уставный капитал 5 млрд руб. Подчеркнем, никто не направляет в уставной капитал меньше. Новгородская область, согласно документу, направит 6 млрд руб., Ленобласть – 10 млрд руб., Московская – вдвое больше, 20 млрд, Правительство Петербурга – 30 млрд, а Москвы – 150 млрд. ОАО «РЖД» и грузоотправители – 107,5 млрд руб.

В документе предусмотрено несколько вариантов по внесению вкладов в уставной капитал. Однако, как заявлено здесь, необходима позиция регионов-участников по подписанию акционерного соглашения, основной вопрос – распределение рисков. Правительство Тверской области не представила позицию по распределению риска снижения пассажиропотока на 5%.

Согласно презентации для обеспечения подвоза к станции «Тверь» предлагается построить съезды между ВСМ-1 и главным ходом Октябрьской железной дороги восточнее и западнее станции «Тверь», а также, для обеспечения пропускной способности, сооружение III главного пути на главном ходу ОЖД на участке между съездами на ВСМ-1. Перенос станции ВСМ на главный вокзал города Тверь повысит привлекательность проекта, подчеркивается в документе. Среди плюсов значится, завоз/вывоз пассажиров в связи с наличием в шаговой доступности функционирующей сети общественного транспорта будет упрощен.

Однако есть и минусы: реализация предложения увеличит стоимость реализации проекта.

Согласно проекту движение по ВСМ из Москвы в Санкт-Петербург откроют в 2028 г., годом ранее, запустят тестовое движение на участке в 127 км., из Москвы в Тверь и обратно. Однако пока доподлинно неизвестно до какой из четырех станций в Тверской области дотянут высокоскоростную магистраль: есть четыре варианта – Выползово, Садва, Логовежь, а также Новая Тверь. Есть мнение, что высокоскоростная железная дорога пройдет вторым ярусом над существующим вокзалом в Твери. Более того, эксперты не пришли к единому мнению, как изменится железнодорожное сообщение между Москвой и Петербургом, после ввода ВСМ до Твери. В 2027 г. Сапсаны, возможно, будут из Петербурга идти в Тверь, а далее переходить на новое железнодорожное полотно. Но на такой переход вряд ли согласится концессионер, считает председатель Союза пассажиров России Кирилл Янков.

«Схема концессии предусматривает, что высокоскоростные пути не принадлежат ОАО «РЖД», и концессионер могут не пустить составы ОАО «РЖД» на свои пути, запустив пустые поезда Москва – Тверь и добирая недополученную выручку от государства», – рассуждает он.

*Источник: rzd-partner.ru, 22.07.2024*

### **Под ВСМ подкладывают базу**

Минтранс разработал законопроект, направленный на формирование основ функционирования высокоскоростного железнодорожного транспорта. Соответствующее уведомление опубликовано на портале нормативных правовых актов для общественного обсуждения.

Текст проекта документа пока не опубликован. В уведомлении о разработке говорится, что законопроект установит требования к эксплуатации инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта и обращающегося на этой инфраструктуре подвижного состава. Регулирование должно затронуть отправителей, получателей и перевозчиков грузов, собственников подвижного состава и инфраструктуры.

О том, что для использования ВСМ необходимо создать отдельную нормативно-правовую базу, весной говорил генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозёров. «Мы все знаем, что высокоскоростное движение – это движение свыше 200 км/ч, но в законодательстве написано, что максимальная скорость движения – 250 км/ч. Кроме отрасли производства и обслуживания нам с вами еще обязательно нужно создать своевременную к 2026, 2027 и 2028 годам нормативную базу эксплуатации ВСМ», – отметил он.

Гендиректор «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что для запуска ВСМ предусмотрено создание отдельной инфраструктуры, и логично, что нормативы организации движения будут закреплены отдельным законопроектом. По его словам, требования могут касаться условий эксплуатации подвижного состава, правил безопасности, а также допустимых для перевозок грузов. Скорее всего, речь идет только о наиболее срочных отправлениях, например почтово-багажных грузах, полагает эксперт.

Глава Союза пассажиров Кирилл Янков говорит, что разработка отдельного законопроекта, регулирующего работу высокоскоростного железнодорожного транспорта, рассматривалась еще в 2017-2018 гг. при обсуждении проекта ВСМ Москва – Казань. Тогда планировалось предусмотреть особый порядок изъятия земель, что для текущего проекта уже вряд ли необходимо. Особые технические требования к инфраструктуре ВСМ



можно закрепить в подзаконных актах – приказах Минтранса. А перевозка грузов по ВСМ планируется только в отдаленной перспективе и будет, видимо, ограничена почтовыми контейнерами.

*Источник: kommersant.ru, 08.07.2024*

### **В Минфине РФ заявили, что для окупаемости ВСМ нужна еще одна магистраль**

Для окупаемости высокоскоростных железнодорожных магистралей в России нужна как минимум еще одна магистраль, помимо строящейся ВСМ Москва – Санкт-Петербург. Об этом сообщила первый заместитель министра финансов России Ирина Окладникова.

«Пока нет. Хотя с точки зрения окупаемости, конечно, нужна еще хотя бы одна магистраль. Если бы это была стандартная стройка, можно было бы начинать одновременно несколько таких проектов. Но в этом проекте самое главное – это технологии, прежде всего, технология самого поезда. Сейчас партнер по концессионному соглашению работает над этим. Как только станут понятными возможность, сроки и скорость – на текущий момент они установлены планово, тогда можно будем вернуться к вопросу планирования и расчета других моделей», – сказала она, отвечая на вопрос, работает ли Минфин над финансовыми планами для других ВСМ.

*Источник: tass.ru, 26.06.2024*

### **ОАО «РЖД» в 2024 г. направят 12 млрд руб. на подготовку к строительству ВСМ Москва – Санкт-Петербург**

«Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») в текущем году вложат 12 млрд руб. в подготовительные работы для строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург. Однако в холдинге обсуждается возможность увеличения суммы, сообщил на брифинге заместитель главы ОАО «РЖД» Андрей Макаров.

А.Макаров отметил, что ОАО «РЖД» занялись строительством входов в Москву для ВСМ за год до принятия основного решения по реализации проекта, поэтому у холдинга на данный момент практически готова проектно-сметная документация. «Часть проектов мы заносим в экспертизу в конце этого года, часть – в первом полугодии следующего года. Поэтому мы полностью

будем обеспечены уже утвержденной проектно-сметной документацией и будут окончательно определены стоимостные параметры», – добавил он.

При этом он уточнил, что компания сосредоточилась на объектах искусственных сооружений, то есть на строительстве самых сложных эстакад и мостов. Также уже началась активная работа в пределах узла – переустройство станции Москва-Товарная Октябрьской железной дороги и высвобождение площадки под Ленинградский транспортно-пересадочный узел. В конце текущего года уже есть возможность начала строительства нового депо, добавил А.Макаров.

*Источник: rzd-partner.ru, 09.07.2024*

### **Под строительство ВСМ выкупят еще 50 участков на юге Петербурга**

Во Фрунзенском районе для строительства высокоскоростной магистрали Москва – Петербург изымут еще 50 объектов недвижимости.

Дирекция по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железнодорожного транспорта (ДКРС, филиал ОАО «РЖД») 26 июня получила ответ Росжелдора на свое ходатайство о выкупе этих участков. В письме говорится, что федеральное ведомство запустило поиск собственников объектов.

Спустя 2 дня ДКРС направила в комитет имущественных отношений (КИО) и органы местного самоуправления запрос с просьбой проинформировать граждан об изъятии.

Среди планируемых к выкупу объектов – гаражи и нежилые строения северо-западнее дома № 34 и рядом с домом № 58 Фарфоровского поста, а также автосервис на проспекте Славы, 70.

В конце июня Росжелдор обнаружил список из 22 земельных участков, которые предполагается выкупить для строительства петербургского этапа ВСМ. В числе прочих в перечне оказались участки, принадлежащие ТРЦ «Галерея» и Институту возобновляемых источников энергии. В апреле агентство распорядилось изъять в городе 29 участков.

Планы строительства ВСМ натолкнулись на неприятие жителей Фарфоровского поста и градозащитников, требующих сохранить историческую локацию. Власти рассматривают компромиссный вариант – перемещение комплекса зданий для освобождения территории.

*Источник: rzd-partner.ru, 03.07.2024*

## **Для доступности терминала ВСМ в Петербурге планируется реконструкция привокзальной площади**

Для обеспечения транспортной доступности терминала высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург планируется реконструкция привокзальной площади на Лиговском проспекте в Северной столице, а также строительство тоннеля в створе переулка Черняховского от Товарного переулка, сообщили в администрации губернатора города.

Губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов принял участие в совещании по вопросам реализации проекта ВСМ Москва – Санкт-Петербург под руководством заместителя председателя правительства РФ Виталия Савельева. В совещании также участвовали мэр Москвы Сергей Собянин и президент - председатель правления ПАО «Сбербанк России» Герман Греф.

«Для обеспечения транспортной доступности терминала высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург – Москва планируется строительство тоннеля в створе переулка Черняховского от Товарного переулка, реконструкция привокзальной площади на Лиговском проспекте и пробивка Миргородской улицы до Чернорецкого переулка. Соответствующий проект постановления правительства Санкт-Петербурга уже подготовлен», - говорится в сообщении.

Также со строительством ВСМ Москва – Санкт-Петербург увязаны сроки и технические решения реконструкции Цимбалинского путепровода.

«По поручению президента мы детально прорабатываем проект, работаем в тесном контакте с ОАО «РЖД» и коллегами из других регионов. Строительство магистрали уже отражено в Генеральном плане Санкт-Петербурга», – отметил Беглов, слова которого приводятся в сообщении.

Сообщается, что проект ВСМ Москва – Санкт-Петербург предусматривает два участка строительства, а также разработку подвижного состава. Первый участок – от Петербурга до Зеленограда. Строить его предлагается в рамках концессионного соглашения. Второй участок – строительство выходов из Москвы. Его планируется осуществить в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД». Строительство всей необходимой инфраструктуры и подвижного состава будет вестись на отечественной технологической базе.

*Источник: Iprime.ru, 15.07.2024*

## **На «Иннопроме» презентовали макет головного вагона высокоскоростного поезда**

На Международной промышленной выставке «Иннопром-2024», проходившей с 8-11 июля в Екатеринбурге, компания «Уральские Локомотивы» (входит в холдинг СТМ) представила полноразмерный макет головного вагона будущего поезда для ВСМ Москва – Санкт-Петербург, в котором реализованы салон, кабина машиниста и пульт управления (рис. 1).



*Рис. 1. Макет кабины машиниста*

Группа «Синара» скорректирует дизайн и интерьер будущего вагона высокоскоростного поезда с учетом мнения посетителей полноразмерного макета головного вагона. Вагон также покажут в ряде городов – для этого будет создан второй макет, демонстрации которого пройдут в этом году, сообщил заместитель генерального директора Группы «Синара» Антон Зубихин.

«Мы хотим, чтобы наши пассажиры, наши граждане Российской Федерации, в том числе маломобильные слои населения, дети смогли оценить структуру вагона, его компоновку, интерьер, экстерьер и дать обратную связь нам. В дальнейшем мы учтем все пожелания с точки зрения материалов, расположения кресел, каких-то других элементов в составе салона. Процесс только начался, мы планируем перевозить макеты и в другие города – (представим) в Твери, Великом Новгороде, Санкт-Петербурге. Всего будет два вагона, которые одновременно будут находиться на том или ином вокзале», – рассказал А.Зубихин, подчеркнув, что все мнения посетителей макетов соберут менеджеры, в результате в дизайн и другие элементы будут внесены изменения.

Макет интерьера выполнен в кремовых тонах. Вдоль стен идут деревянные панели шоколадного цвета. В макете вагона представлено сразу несколько классов обслуживания – во всех установлены светлые бежевые кресла с ореховыми вставками (рис. 2). Рядом с сиденьями установлены порты для зарядки. Подлокотник между креслами расширен и дополнен подстаканниками.



Рис. 2. Макет внутреннего интерьера вагона

Салон представленного среднего класса оборудован мультимедийными панелями, создающими уютную и современную атмосферу, широкими мягкими сидениями с обивкой под кожу в один ряд, большим проходом для удобства пассажиров. Также здесь идет звуковая трансляция о достопримечательностях.

Как отметил на презентации Антон Зубихин, сейчас ведется работа с производителями комплектующих с точки зрения создания этих новых видов изделий. Например, там тяговый двигатель – такой мощности, такой скорости не производился для таких поездов. Требуется большая работа совместно с производителями комплектующих, чтобы они смогли произвести такие компоненты и уложиться достаточно в рекордные сроки.

*Источники: tass.ru, 08.07.2024; techzd.ru, 10.07.2024*

### **В поездах ВСМ будет четыре вида рассадки**

Поезда для ВСМ разрабатывают Инжиниринговый центр железнодорожного транспорта (совместное предприятие ОАО «РЖД» и АО «Синара» – Транспортные машины»), машиностроительный комплекс, научные и инженерные учреждения. ОАО «РЖД» уже подписали контракт с «Уральскими локомотивами» на 12 млрд руб. на изготовление, сертификацию и поставку первых двух высокоскоростных электропоездов для ВСМ Москва – Санкт-Петербург.

Электропоезда будут состоять из 8 вагонов. В них будет четыре класса обслуживания пассажиров; в зависимости от класса – тип рассадки. Типовой состав – первый класс, бизнес, комфорт и стандарт (рис. 3).

Первый вагон состава отведен под первый класс. Там предполагается рассадка (2+1), будет 21 место (15 мест – пассажирских, переговорная – 4 места и купе-сьют – 2 места).

Второй вагон – это бизнес-класс с рассадкой (2+2) на 68 человек.

Третий, шестой, седьмой и восьмой вагоны – это комфорт-класс (2+2) с игровой комнатой в одном из них (от 48 до 72 пассажиров).

Четвертый и пятый вагоны – «стандарт» (3+2), вместимость – 83 и 52 места соответственно.



Рис. 3. Рассадка пассажиров в высокоскоростном поезде в зависимости от класса обслуживания

Всего в 8-вагонном составе будет 454 места.

Все классы обслуживания будут оснащены современными системами безопасности, мультимедиа и связи, а также прорабатываются вопросы в части сервисного обслуживания пассажиров ВСМ-1.

Поезд можно будет сдаивать и эксплуатировать либо 8-вагонной, либо 16-вагонной компоновки.

Билеты на поезд в первые годы будут стоить порядка 9-10 тыс. рублей.

Источник: [rzd-partner.ru](http://rzd-partner.ru), 02.07.2024

### **На «Иннопроме» представили проект комплекса по производству высокоскоростных поездов**

На «Иннопром-2024» компания «Синара-Девелопмент» впервые представила проект строительства комплекса по производству скоростных и высокоскоростных поездов. Он будет реализован на базе предприятия «Уральские локомотивы» в Верхней Пышме Свердловской области.

Компания выступает генеральным подрядчиком строительства новых производственных корпусов и реконструкции существующих мощностей. Проектом предусмотрено возведение цеха изготовления крупных компонентов (размером 420 на 57 м), корпуса пусканаладки (378 на 36 м), испытательного

корпуса тягового оборудования (50 на 20 м), административно-бытового корпуса и здания конструкторского бюро. Общая площадь новых объектов составит 60 тыс. м<sup>2</sup>. Также предполагается реконструкция главного производственного корпуса и центрального материального склада. Кроме того, планируется строительство и реконструкция объектов инженерной инфраструктуры, включая переустройство железнодорожных путей. Проект планируется реализовать в 2024-2026 гг.

Генеральный директор «Синара-Девелопмент» Тимур Уфимцев отметил, что строительство современных промышленных корпусов крупного машиностроительного предприятия – это новый вызов для компании, и выразил уверенность в том, что проект будет реализован в установленные сроки.

*Источник: tass.ru, 12.07.2024*

### **Производство двигателей для высокоскоростных поездов планируется в Челябинской области**

Губернатор Челябинской области Алексей Текслер на международной промышленной выставке «Иннопром-2024» заявил, что производство двигателей для высокоскоростных поездов планируется организовать в Челябинской области. Подписано соглашение о сотрудничестве с группой «Синара».

«Сердце нового поезда – уникальный электродвигатель – будет производиться в Челябинске. Благодаря ему, в том числе, новый поезд сможет развивать скорость до 400 км/ч», – отметил глава региона.

Ранее сообщалось, что производством двигателей для высокоскоростных поездов займется АО «Русские электрические двигатели» (входит периметр группы компаний «Транснефть»).

АО «Русские электрические двигатели» (РЭД) участвовало в работе по разработке и производству двигателей для локомотивов холдинга «Синара – Транспортные Машины». В 2020 г. совместно с компанией «Тяговые компоненты» был разработан асинхронный тяговый электродвигатель мощностью 1000 кВт (АТД1000) для электровоза 2ЭС6А, в конце 2023 г. РЭД получили разрешение на производство асинхронного тягового двигателя ТАД-430 (исполнение А425-430/0,5-6-УХЛ1) для тепловозов 2ТЭ35А, а весной этого года РЭД также получили сертификат соответствия ТР ТС на серийный выпуск АТД1000 (исполнение А450-1000/2.1-6-2-УХЛ1) для электровозов 2(3)ЭС8 «Малахит».

*Источники: kommersant.ru, 08.07.2024; techzd.ru, 09.07.2024*

## Грузовые высокоскоростные поезда: нужны ли они?

В ходе выставки «Иннопром» (с 8-11 июля, г. Екатеринбург) вице-президент Группы Синара Александр Мишарин отметил, что грузовые высокоскоростные поезда могут появиться после запуска второй и третьей линий ВСМ в России.

Ниже приведено мнение А.Мишарина о перспективах грузовых ВСМ.

В настоящее время создание грузового высокоскоростного поезда не является приоритетной задачей для Группы Синара и ОАО «РЖД». Его коммерческая привлекательность будет только при наличии профицитной развитой сети высокоскоростных линий. Собственно, поэтому проекты грузовых высокоскоростных поездов представлены в мире в очень ограниченном количестве.

Есть три базовых подхода к развитию грузовых поездов для ВСМ. Первый предполагает включение в пассажирский поезд отдельных грузо-почтовых вагонов, второй – создание грузовой модификации на платформе пассажирского поезда, третий – запуск в ночное время локомотива с платформами для перевозок контейнеров со скоростью до 200 км/ч.

Третий путь – тупиковый, он может реализовываться только на неостребованных линиях и неэффективен по сравнению с традиционными логистическими решениями. На мой взгляд, включение грузо-почтовых вагонов и создание грузовой модификации пассажирского – потенциально перспективные пути дальнейшего развития. Но их следует внедрять только после удовлетворения спроса на пассажирские перевозки.

По всем трем подходам в мире уже проводились изыскания и запускались проекты:

1. В конце 1980-х годов во Франции был запущен сервис TGV La Poste с модифицированным пассажирским поездом для перевозки почты и грузов. Этот проект не выдержал конкуренции с современными логистическими автомобильными решениями и был фактически закрыт с середины 2010-х.

2. Китай – современный лидер по развитию высокоскоростных поездов – активно прорабатывает тему грузовых высокоскоростных поездов и разрабатывает проект грузовой линии ВСМ. Они уже презентовали поезд с уникальной технологией погрузки-выгрузки.

3. Свои подходы к запуску грузовых ВСМ делали Испания и Япония. В Японии тестировалась перевозка грузов в обычных пассажирских поездах, а в Испании на линии ВСМ запускали ночной грузовой поезд с платформами со скоростью 180 км/ч.

На текущий момент в мире отсутствует сегмент грузовых высокоскоростных железнодорожных перевозок в специализированном



подвижном составе со скоростью выше 300 км/ч. Сейчас реальный потенциал скорого запуска такого поезда есть только в Китае.

Грузовые перевозки по ВСМ не будут бюджетными, так как слишком высоки операционные и капитальные затраты. Поэтому спрос на них будет ограничен, его будут формировать дорогие грузы и товары, требующие быстрой доставки. Следовательно, возникнет прямая конкуренция с авиатранспортом и отдельными сегментами автоперевозок.

Нам пока рано говорить о потенциале грузовой базы для ВСМ, так как сначала надо создать опорную сеть высокоскоростных магистралей, увидеть и оценить реальные, а не расчетные эффекты их запуска.

*Источник: rollingstockworld.ru, 14.07.2024*

### **Основа для скорости**

Как рассказали участники конференции «Партнёрство «ЕВРАЗ» и РЖД в Стратегии развития железнодорожной инфраструктуры до 2035 года», в России уже есть рельсовая продукция, которая будет использована для реализации проекта ВСЖМ-1 Москва – Санкт-Петербург.

В июне правительство утвердило распоряжение о строительстве высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСЖМ-1) Москва – Санкт-Петербург. Согласно документу, эксплуатационная скорость движения высокоскоростных поездов составит 350 км/ч, на отдельных участках – до 400 км/ч. Максимальная осевая статическая нагрузка от поездов на путь – не более 176,52 килоньютона (кН), на ось локомотивов пассажирских и специальных поездов – не более 226 кН, вагонов – не более 210 кН.

Как отметил генеральный директор АО «ВНИИЖТ» Сергей Виноградов, одной из основных сложностей реализации нового для России проекта является импортозамещение. «Создание инфраструктуры – это вопрос концессии, а роль ОАО «РЖД» здесь – технологическое ядро, которое включает производство, строительство, эксплуатацию...».

Реализация проектных решений потребует примерно 187 тыс. тонн рельсов категории ДТ350ВС400. Эти рельсы получили сертификат в 2022 г. и обладают уникальными характеристиками. Уже в 2025 г. необходимо будет организовать опытный участок на перегоне Саблино – Тосно Октябрьской дороги для испытания конструкций и элементов верхнего строения пути ВСЖМ-1.

Кроме того, при строительстве магистрали будут использованы рельсы ДТ350ВС, на них также есть сертификат безопасности. Сейчас необходимо

решить вопрос с рельсами острякового типа, которые используются на стрелках. Есть тип ОР65 категории НТ260ВС длиной до 25 м для производства стрелочных переводов марки 1/22. Они уже готовы. Но возможно и использование более новых, длиной 29,34 м, для стрелочных переводов 1/25. На них ещё нет сертификата. Учитывая то, что времени для испытания верхнего строения инфраструктуры под ВСЖМ-1 осталось мало, необходимо как можно скорее выбрать тип стрелочного перевода. От этого и будет зависеть возможность более быстрой сертификации.

*Источник: gudok.ru, 25.06.2024*

### **В «Синаре» допускают разморозку проекта ВСМ Екатеринбург – Челябинск не ранее 2028 года**

Проект строительства высокоскоростной магистрали (ВСМ) Екатеринбург – Челябинск может быть «разморожен» после завершения строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург, сообщил вице-президент группы «Синара» Александр Мишарин.

«Такой проект был. Его следует включить в общую сеть ВСМ. Сейчас он заморожен, конечно», – ответил он на вопрос о судьбе этого проекта.

«Его надо в общей сети реализовывать, чтобы двигаться дальше. Проект Москва – Казань тоже приостановлен, в Екатеринбург только проложена трассировка», – сказал Мишарин.

Перспективная сеть ВСМ включает в себя следующие участки: Москва – Санкт-Петербург, Москва – Нижний Новгород – Казань – Екатеринбург, Москва – Ростов-на-Дону – Адлер, Москва – Минск. Вся сеть ВСМ, «которая подписана президентом, будет реализовываться в ближайшие 10-15 лет», уточнил топ-менеджер.

Согласно материалам группы «Синара», ранее было разработано технико-экономическое обоснование проекта участка ВСМ Екатеринбург – Челябинск, протяженность которого составит 217 км. Время в пути сократится с 4 ч до 1 ч 50 мин. Магистраль пройдет через семь узловых станций: Екатеринбург – аэропорт «Кольцово» – Сысерть – Снежинск – Сулейманово – аэропорт «Баландино» – Челябинск.

«Безусловно, когда будут созданы условия для работы над этим проектом, потребуется актуализация всех параметров с учетом опыта реализации ВСМ Москва – Санкт-Петербург», – отметил Мишарин.

Инвестиции в проект ВСМ Екатеринбург – Челябинск составят 286 млрд рублей (в ценах 2019 г.). Предполагается, что к 2040 г. по ВСМ будут

курсировать 6 высокоскоростных поездов, которые ежегодно смогут перевозить порядка 3,5 млн пассажиров. Максимальное число поездов, которое может быть пропущено по железнодорожному участку в сутки – 16 пар пассажирских и 52 пары грузовых.

Впервые о необходимости прокладки магистрали Челябинск – Екатеринбург заговорил бывший губернатор Челябинской области Борис Дубровский еще в 2015 г. С тех пор данный проект несколько раз перерабатывался, а в 2020 г. и вовсе был «заморожен» из-за коронавируса. Тогда стоимость создания новой двухпутной высокоскоростной железнодорожной магистрали и сопутствующей инфраструктуры в рамках концессии оценивалась в 360 млрд рублей. Ввод в эксплуатацию намечался на 2024 г.

ВСМ Москв – Санкт-Петербург является приоритетным и наиболее проработанным на данный момент проектом по организации высокоскоростного железнодорожного сообщения в России. Как ранее сообщал Мишарин, общая стоимость проекта оценивается в сумму более 2 трлн рублей, при этом «от государства на период строительства нужно всего 37 млрд рублей».

*Источник: interfax.ru, 11.07.2024*

## ЗА РУБЕЖОМ

### **HS1 изучает возможность увеличения пропускной способности станции Сент-Панкрас (Великобритания)**

Компания HS1, владелец инфраструктуры одноименной высокоскоростной линии между Лондоном и тоннелем под Ла-Маншем, поручила проектному агентству Active Thinking выполнить оценку возможности увеличения пропускной способности лондонской станции Сент-Панкрас с учетом перспектив роста спроса на международные перевозки оператора Eurostar и появления его потенциальных конкурентов.

Потребность в новых исследованиях была вызвана последовавшим после пандемии всплеском пассажирских перевозок в международном сообщении, выполняемых Eurostar. Так, в 2023 г. пассажирские перевозки на маршрутах из Лондона в Париж, Брюссель и Амстердам выросли на 22%. Также Eurostar объявил о планах увеличить объем пассажирских перевозок с 19 млн чел. в 2019 г. до 30 млн чел. к 2030 г.

Заинтересованность в оказании услуг по пассажирским перевозкам через пролив Ла-Манш выразили еще несколько операторов, включая стартапы Neuro и Evolyn, а также компания Virgin Group.

Агентство Active Thinking выполнит работу в три этапа: обозначит подходы к оптимизации использования существующей инфраструктуры станции и вокзала Сент-Панкрас; определит необходимый для обеспечения роста пассажиропотока объем поставок материалов и оборудования, а также оценит стоимость выполняемых работ. Результаты исследований должны быть предоставлены осенью 2024 г.

*Источник: zdmira.com, 18.07.2024*

### **Новый план обслуживания железных дорог призван компенсировать отмену строительства северного участка ВСМ HS2 (Великобритания)**

Объявлены планы по созданию нового железнодорожного сообщения между Лондоном и Манчестером после закрытия северного участка ВСМ HS2.

London Northwestern Railway (Лондонская Северо-западная железная дорога) надеется продлить существующее сообщение, которое идет от столицы до Крю и Манчестера (Виктория) через Западный Мидлендс.

Предложения, которые должен подать оператор, предусматривают использование той же инфраструктуры магистральной линии Западного

побережья, на которую компании Virgin Trains и Lumo объявили открытые торги.

Решение о том, какие услуги могут быть запущены, будет приниматься Министерством транспорта (DfT) и регулирующим органом – Управлением железных и автомобильных дорог (ORR).

Если заявка London Northwestern Railway будет одобрена, то с лета 2026 г. будут введены новые прямые сообщения из Рагли, Личфилда, Тамворта и Атерстоуна в Западном Мидленде в центр Манчестера и Уоррингтон.

«Это предложение ставит пассажиров в центр железной дороги и является разумным решением для улучшения сообщения между Северо-Западом и Западным Мидлендом после отмены северного участка HS2», – сказал Ян Макконнелл, управляющий директор West Midlands Trains, владельца London Northwestern Railway.

«Учитывая дефицит мест на платформе в Юстоне, лучший способ предоставить новые возможности для поездок в Манчестер – это просто расширить существующие услуги, а не пытаться втиснуть больше поездов на перегруженную магистральную линию Западного побережья».

Железнодорожный оператор также предлагает начать пускать поезда в аэропорт Манчестера, продлив существующее сообщение между Стаффордом и Крю.

В октябре 2023 г. премьер-министр Р.Сунак отменил план по продлению магистрали HS2 между Западным Мидлендом и Манчестером на фоне стремительно растущих расходов.

Большинству операторов поездов в Англии, включая London Northwestern Railway, выплачивается комиссия за управление, при этом правительство Великобритании несет ответственность за расходы и доходы.

Компании-операторы с правом открытого доступа не получают субсидий за счет налогоплательщиков и берут на себя все риски, связанные с доходами. Существуют опасения, что такие услуги создают дополнительную нагрузку на железнодорожную сеть и отнимают большую часть доходов у традиционных операторов.

*Источник: bbc.com, 01.07.2024 (англ.яз.)*

### **Оператор-лоукостер высокоскоростных поездов Ouigo стремится удвоить пассажиропоток (Франция)**

Национальный французский пассажирский оператор SNCF Voyageurs планирует удвоить пассажиропоток своей дочерней компании-лоукостера

Ouigo до 50 млн пассажиров в год к 2030 г. и увеличить долю Ouigo на внутреннем рынке высокоскоростных железнодорожных перевозок с 20% до 30%. 14 июня генеральный директор SNCF TGV-Intercités Ален Кракович заявил, что с момента запуска первых сервисов в 2013 г. Ouigo перевезла 140 млн пассажиров.

По словам А.Краковича, внедрение сервиса Ouigo может привести к увеличению пассажиропотока на маршруте на 20%. Оператор также стимулирует модальный сдвиг – в противном случае половина его пассажиров не путешествовала бы по железной дороге. Он отмечает, что 50% пассажиров платят менее 30 евро, а 80% – менее 50 евро, при этом максимальная цена билета Ouigo составляет 99 евро.

В настоящее время Ouigo обслуживает 60 станций. К концу 2025 г. планируется запустить маршрут Париж – Андай с заходами в Бордо, Дакс, Байонну, Биарриц и Сен-Жан-де-Люз. Также будет организован дополнительный ежедневный обратный рейс между Парижем и Ренном. После 2026 г. планируется запустить рейс Париж – Лилль, а также дополнительные рейсы из Парижа в Лион и Монпелье. В планах маршруты, которые не связаны напрямую с Парижем.

Сейчас Ouigo эксплуатирует 38 двухэтажных поездов Alstom большой вместимости. Ещё 12 должны быть переданы в парк в 2025-2027 гг., что позволит обеспечить еще 7 млн посадочных мест в год. Из 50 поездов 40 будут полностью отремонтированы в соответствии со стандартом Duplex Tango. Работы на первом из них должны быть завершены в январе 2025 г. с полным капитальным ремонтом и установкой новых интерьеров, разработанных по индивидуальному заказу (рис. 4).



*Рис. 4. Эскиз нового интерьера Ouigo*

Исполнительный директор Ouigo Жером Лафон сообщил, что вместимость будет увеличена до 653 мест, каждое из которых будет оснащено USB-разъемами, а багажные отделения будут модернизированы и в них будет

место для 8 велосипедов. Новые окна, обеспечивающие лучшую теплоизоляцию, уменьшат солнечный обогрев салона поезда. Оставшиеся 10 составов будут немного обновлены, в них сохранятся нынешние 634 посадочных места.

*Источник: railwaygazette.com, 25.06.2024 (англ. яз.)*

### **Испанская Renfe подаст жалобу в ЕС на оператора высокоскоростных поездов Ouigo за низкие цены на билеты**

«Жалоба на Ouigo будет подана не в Национальную комиссию Испании по рынкам и конкуренции (CNMC), а в Европейскую комиссию», заявил министра транспорта Испании Оскар Пуэнте в интервью радио Onda Cero. Он сообщил, что государственный железнодорожный оператор Renfe готовит официальную жалобу на французскую компанию за её политику низких цен, чтобы Брюссель мог решить законно это или нет. Министр уже неоднократно критиковал компанию, принадлежащую Национальному обществу железных дорог Франции (SNCF), за то, что она прибегла к «демпингу», предлагая билеты на поезд так дешево, что это привело Renfe к «очень плохим результатам».

Ouigo всегда отвечала, что её политика низких цен действует и в других странах, где они представлены, и что они не работают себе в убыток, в чем их обвиняет Renfe. «Это экономия за счет масштаба перевозок, обеспечивается заполняемость поездов на уровне 90%, как у нас, и является коммерческим успехом во всех странах, где мы работаем в течение 10 лет», – сказала генеральный директор компании Элен Валенсуэла во время запуска ею нового маршрута между Мадридом и Вальядолидом, на который были объявлены билеты стоимостью в 1 евро.

По словам министра транспорта Испании, готовится жалоба на практику Ouigo, которая противоречит основам свободного рынка. Такая деловая практика Ouigo, «уже имела место», поэтому теперь Европейская комиссия должна принять решение. Узнав о намерениях министра, Ouigo заявила о своей «уверенности в функционировании своей бизнес-модели» и «спокойствии» по поводу предстоящей жалобы. Французская компания настаивает на том, что её бизнес-модель «позволила демократизировать высокоскоростное железнодорожное сообщение в Испании». В Ouigo также отметили, что в дополнение к консолидации направлений, по которым уже предоставляются перевозочные услуги, на 2024 г., запланированы новые маршруты в Эльче и Мурсию (5 сентября), а также в Севилью, Малагу и Кордову осенью 2024 г.

Недавний отчет Национальной комиссии по рынкам и конкуренции Испании (CNMC) показал, что новый частный оператор высокоскоростных поездов снизил цены на билеты в течение 2023 г. на 40%, вынудив Renfe снизить их на 25%. В 2023 г. падение цен было наиболее заметным на самых загруженных линиях Мадрид – Барселона и Мадрид – Валенсия (на 40% дешевле, чем в 2019 г.).

Первым оператором, конкурирующим с Renfe, который вышел на этот рынок в 2021 г., стала французская компания Ouigo, за которой вскоре последовала итальянская компания Iryo.

Отмечается, что сегодня можно совершить поездку из Мадрида в Барселону в среднем за 37 евро, а из Мадрида в Валенсию – за 22 евро.

*Источник: surinenglish.com, 30.06.2024 (англ. яз.)*

### **Renfe: успех перевозок высокоскоростными поездами между Испанией и Францией**

Испанский национальный пассажирский оператор Renfe подвел итоги первого года эксплуатации высокоскоростных поездов AVE на трансграничных маршрутах между Мадридом и Марселем, а также между Барселоной и Лионом. Объем перевозок составил 620 тыс. пассажиров, было выполнено 1320 трансграничных рейсов. Движение поездов AVE по маршруту Барселона – Лион началось 13 июля 2023 г., первый поезд из Мадрида в Марсель был отправлен 28 июля 2023 г.

Первоначально поезда курсировали не каждый день, с октября 2023 г. число рейсов по обоим маршрутам было увеличено до 28 в неделю. Средняя заполняемость поездов AVE в сообщениях с Францией составила 82%.

До декабря 2022 г. пассажирские перевозки высокоскоростными поездами между Испанией и Францией выполняло совместное предприятие Elipsos с участием Renfe и Национального общества железных дорог Франции (SNCF). В дальнейшем SNCF вышло из СП и в октябре 2023 г. приступило к перевозкам на испанском рынке высокоскоростных сообщений, напрямую конкурируя с Renfe. Тем временем Renfe готовится к расширению своего присутствия на французском рынке.

*Источник: zdmira.com, 16.07.2024*



## **Forbes: подводная высокоскоростная железная дорога между Мадридом и Касабланкой появится к 2030 году?**

Есть большая вероятность, что пассажиры смогут сесть на высокоскоростной поезд в Мадриде и добраться из Испании в марокканский город Касабланку за 5,5 ч по новому туннелю под Гибралтарским проливом, пишет журнал Forbes. В настоящее время Испания и Марокко пересматривают это амбициозное начинание, чему в значительной степени способствует приближающийся чемпионат мира по футболу 2030 г. Впервые турнир примут 3 страны: Испания, Марокко и Португалия.

Вопрос о железнодорожном сообщении через Гибралтарский пролив впервые был обсужден Марокко и Испанией в 1979 г. До 1981 г. обе страны даже проводили технико-экономические обоснования, но дальше этого проект не продвинулся. Однако в связи с чемпионатом мира по футболу 2030 г. проект строительства подводного железнодорожного туннеля, соединяющего Европу и Африку, набирает обороты, пишет Forbes, ссылаясь на новые исследования, проведенные отдельно Марокканской национальной компанией по изучению проливов (SNED) и испанским обществом по изучению фиксированной связи через Гибралтарский пролив (SECEGSA).

Согласно прогнозам, туннель, соединяющий железнодорожные сети Испании и Марокко, сможет перевозить 12,8 млн пассажиров в год. Некоторые эксперты отмечают, что подводная часть туннеля протяженностью 28 км при максимальной глубине 475 м соединит Пунта-Палому, расположенную к западу от Тарифы, с Малабатой на севере Марокко, к востоку от Танжера. Стоимость строительства двух туннелей (плюс третьего служебного туннеля) оценивается в 8 млрд евро. Он также станет важным транспортным узлом, способным перевозить 13 млн тонн грузов между Африкой и Европой. Проект позволит сократить время в пути между Мадридом и Касабланкой до 5,5 ч.

В настоящее время перелет занимает около 2 ч, а поездка на автомобиле, включая паромную переправу, – около 12 ч.

*Источник: northafricapost.com, 24.06.2024 (англ. яз.)*

## **В Польше построят центральный транспортный узел**

Польская компания Centralny Port Komunikacyjny (СРК), реализующая национальный мегапроект создания одноименного транспортного узла и сети высокоскоростных железных дорог, сообщила о пресс-конференции, на которой премьер-министр Польши подтвердил принятое после аудита проекта решение о строительстве международного аэропорта Баранув вблизи Варшавы

и первоочередном финансировании Y-образной высокоскоростной линии, соединяющей Варшаву, Лодзь, Познань и Вроцлав. В результате аудита пересмотрена схема железнодорожной сети – вместо радиальных линий, ведущих в аэропорт, выбран вариант национальной железнодорожной сети с временем поездки между крупными городами и центральным транспортным узлом СРК в пределах 100 мин. Принято решение о закупке более 100 двухсистемных высокоскоростных электропоездов.

Считается, что новый аэропорт Баранув, связанный с другими районами страны не только железнодорожными высокоскоростными магистралями, но и развитой сетью автомобильных дорог, станет самым современным в Европе. Программа СРК предусматривает также развитие региональных аэропортов.

Пересмотр проекта потребовал корректировки графика инвестиционной программы и сроков строительства. Предполагается, что вопросы землеотвода будут решены к концу 2024 г., получить разрешение на строительство планируется в 2026 г., завершить строительные работы – в 2031 г. и ввести аэропорт в эксплуатацию – в 2032 г. Суммарные затраты на строительство аэропорта до 2032 г. превысят 131 млрд польских злотых (около 32,5 млрд долл. США).

*Источник: zdmira.com, 02.07.2024*

### **Siemens приостановила выпуск поездов ICE 3Neo из-за дефектов сварки**

Германское информационное агентство DPA сообщило о приостановке поставок высокоскоростных поездов ICE 3Neo железным дорогам Германии (DB) после обнаружения компанией Siemens Mobility дефектов сварных швов в одном из компонентов, которые производит её субподрядчик. По словам представителя компании, в уже переданных DB поездах таких дефектов нет.

DB подтвердили, что проблем с эксплуатацией 21 ранее поставленного поезда ICE 3Neo нет, но они пока не располагают информацией о каком-либо изменении графика поставок нового подвижного состава. Всего DB заказали у Siemens Mobility 90 поездов ICE 3Neo. Недавно многосистемные поезда этой серии начали использовать в международных сообщениях с Нидерландами и Бельгией.

*Источник: zdmira.com, 24.06.2024*

## **Кольцевая ВСМ в регионе Дельта реки Янцзы пользуется успехом (Китай)**

Первый в Китае кольцевой маршрут, проходящий по высокоскоростным линиям в регионе Дельта реки Янцзы, был открыт 15 июня 2024 г. В течение первого месяца эксплуатации по кольцевому маршруту длиной 1200 км с 19 остановками было перевезено порядка 110 тыс. чел. при средней населенности поездов 90%. Поездка с отправлением из Шанхая и возвращением туда же занимает 8 ч. Маршрут связывает такие крупные города, как Нанкин, Хэфэй, Сучжоу и Ханчжоу, со станциями около известных природных достопримечательностей в провинциях Чжэцзян и Аньхой. С переходом 1 июля 2024 г. на летний график движения поездов число пассажиров на этой линии увеличилось почти до 4000 чел. в сутки.

Дельта реки Янцзы занимает территорию площадью 210 тыс. км<sup>2</sup> и является регионом с наиболее развитой сетью ВСМ в стране. Здесь по состоянию на конец мая 2024 г. работали 26 высокоскоростных железных дорог суммарной протяженностью 7,2 тыс. км. При этом общая длина всех линий, включая обычные, составляет 14,5 тыс. км.

*Источник: zdmira.com, 17.06.2024*

## **По ВСМ Пекин – Гуанчжоу поезда будут курсировать со скоростью до 350 км/ч**

В Китае в середине июня 2024 г. по линии длиной 968 км Ухань – Гуанчжоу, входящей в высокоскоростной коридор Пекин – Гуанчжоу, электропоезд Fuxing проследовал со скоростью до 350 км/ч.

Таким образом, по сообщению железных дорог Китая (CR), на всем протяжении ВСМ Пекин – Гуанчжоу максимальная скорость повышена до 350 км/ч. На участке Пекин – Ухань длиной 1119 км этой ВСМ допустимая скорость движения поездов была увеличена с 310 до 350 км/ч в июне 2022 г.

Магистраль Ухань – Гуанчжоу проходит по 684 мостам общей протяженностью 468 км и в 266 тоннелях (177 км), что совокупно составляет две трети общей длины линии. На испытаниях в декабре 2009 г. поезд развил максимальную скорость 394,2 км/ч, а время в пути между конечными станциями этой магистрали заняло около 3 ч.

После ввода в эксплуатацию на линии Пекин – Гуанчжоу 24 обновленных поездов Fuxing численность парка достигла 99 ед., что позволило существенно повысить уровень комфорта для пассажиров.

*Источник: zdmira.com, 03.07.2024*

## На ВСМ Пекин – Шанхай пустили обновленные электропоезда Fuxing

Обновленные поезда Fuxing введены в эксплуатацию на высокоскоростной линии Пекин – Шанхай (рис. 5). Железные дороги Китая (CR) с 2023 г. работали над созданием новой модификации электропоезда Fuxing семейства CR400. Модификация smart Fuxing представлена в 8- и 17-вагонной составности, благодаря инновационным технологиям она отличается меньшей массой, пониженным уровнем шума и оптимизацией компоновки оборудования, которая позволила значительно расширить пассажирское пространство, удвоить площадь зон, отведенных для размещения крупного багажа.



Рис. 5. Внутренний интерьер обновленного поезда Fuxing

Вместимость восьмивагонного поезда увеличена до 619 чел., что на 7,5% больше благодаря дополнительным 38 местам второго класса. Поезд из 17 вагонов может перевозить 1347 пассажиров, что на 5% больше благодаря дополнительному 61 месту второго класса.

По результатам анализа спроса на качество услуг, предоставляемых в поездах Fuxing, уровень комфорта на 24 местах первого класса был повышен до премиум-класса в одном из вагонов 17-вагонного состава. Наклон спинки и подножки таких кресел регулируется с помощью электропривода, также имеются откидные столики, розетки и индивидуальные лампы для чтения. Пассажирам с билетами премиум-класса выделены отдельные зоны для посадки и ожидания поезда.

*Источник: zdmira.com, 27.06.2024*

### **Проект электропоезда Fuxing удостоен специальной государственной премии**

Проект высокоскоростного поезда Fuxing в июне 2024 г. удостоился специальной государственной награды КНР за прогресс в области науки и техники.

В декабре 2013 г. Китай начал разработку на основе собственных конструкторских решений высокоскоростного поезда, который 25 июня 2017 г. получил официальное название Fuxing («Ренессанс»). На следующий день два поезда Fuxing дебютировали, одновременно отправившись из Пекина и Шанхая. Поезда Fuxing были введены в регулярную эксплуатацию на высокоскоростной магистрали Пекин – Шанхай со скоростью движения 350 км/ч 21 сентября 2017 г.

Разработчикам поезда благодаря применению инновационных технических решений удалось успешно решить проблемы уменьшения сопротивления движению и энергопотребления, обеспечения плавности хода, снижения уровня шума, организации эксплуатации и техобслуживания. По состоянию на конец 2023 г. в эксплуатацию введено 1194 поезда Fuxing, работающих на территории 30 провинций, регионов и городов КНР, включая специальный административный район Гонконг. Пробег поездов составил 2,34 млрд км, перевезено 2,2 млрд пассажиров.

При осуществлении проекта поезда Fuxing в Китае создана система технических стандартов для высокоскоростных поездов, сформирована система снабжения, состоящая из тысяч предприятий, поставляющих комплектующие.

В 2024 г. планируется завершить сборку опытного поезда CR450, рассчитанного на эксплуатацию со скоростью до 400 км/ч.

На основе технологии Fuxing построены поезда для ВСМ Джакарта – Бандунг (Индонезия), введенной в эксплуатацию в октябре 2023 г., а в июне 2024 г. дебютировал скоростной поезд китайского производства в Сербии.

*Источник: zdmira.com, 11.07.2024*

## **В Китае построили крупнейшее депо для техобслуживания поездов ВСМ**

Китайская железнодорожная строительная корпорация China Railway Construction (CRCC) завершила строительство крупнейшего в стране депо для техобслуживания высокоскоростных поездов. Оно расположено в городе Тяньфу, провинция Сычуань.

Комплекс включает два парка по 12 технологических путей в каждом, позволяющих ежедневно обслуживать 180 поездов. В настоящее время функционирует только восточный парк, способный при полной загрузке обрабатывать до 90 составов в сутки. Каждый высокоскоростной поезд должен проходить техническое обслуживание через каждые 48 ч работы или 6600 км пробега.

Новый объект оснащен интегрированной системой управления, которая контролирует транспортные средства и предоставляет информацию об их состоянии в режиме реального времени. Это первое депо в Китае, оснащенное технологией мониторинга, позволяющей проверять поезда во время движения на скорости до 30 км/ч. Здания депо также были оборудованы системами интеллектуальной вентиляции и контроля температуры.

Ожидается, что ввод в действие депо в Тяньфу будет способствовать развитию экономического кольца Чэнду – Чунцин, которое занимает четвертое место в Китае среди экономических кластеров.

Китай обладает самой развитой сетью ВСМ в мире (более 40 тыс. км). Сейчас на китайской сети ВСМ курсирует более 2600 высокоскоростных поездов. Для их обслуживания построено более 50 малых депо и 10 крупных площадок по техобслуживанию и ремонту.

*Источники techzd.ru, 02.07.2024; zdmira.com, 01.07.2024*

### **Новый маглев в Китае может быть введен в эксплуатацию через 3-10 лет**

В Чэнду (провинция Сычуань) состоялась презентация поезда Маглев, разработанного с использованием технологии высокотемпературной сверхпроводимости.

Поезд на магнитной подвеске может развивать скорость 620 км/ч. Прототип длиной 21 м был представлен на экспериментальном треке в 165 м. Главной особенностью поезда является то, что он может работать при экстремально низких температурах.

Профессор Хэ Чуань, вице-президент Юго-Западного университета Цзяотон, который работал над прототипом, сообщил, что поезд может быть введен в эксплуатацию через 3-10 лет.

Напомним, в Китае расположена крупнейшая в мире сеть высокоскоростных железных дорог протяженностью более 37 тыс. км.

Первый в стране высокоскоростной поезд на магнитной подвеске начал курсировать в 2003 г. Он, курсируя со скоростью 431 км/ч, соединяет шанхайский аэропорт Пудун и дорогу Лунъян на востоке Шанхая.

В Китае также введен в эксплуатацию первый в мире высокоскоростной поезд без машиниста, развивающий скорость в 350 км/ч.

*Источник: rzd-partner.ru, 09.07.2024*

## **Несмотря на сейсмические проблемы, последний участок ВСМ Лос-Анджелес – Сан-Франциско одобрен экологами (США)**

Линия ВСМ из Лос-Анджелеса в Сан-Франциско официально получила экологическое одобрение после голосования совета директоров Управления высокоскоростных железных дорог (CHSRA) за подтверждение окончательного пересмотра участка линии от Палмдейла до Бербанка.

Уходящий в отставку генеральный директор Брайан Келли заявил, что с учетом инфляции этот участок обойдется почти в 29 млрд долл. США. 61 км участок длиной соединит долину Антилопы с долиной Сан-Фернандо, а поездка от транспортного центра Палмдейла до аэропорта Голливуд-Бербанк займет примерно 17 мин. Поезда будут курсировать со скоростью около 354 км/ч по четырем подземным туннелям, которые будут проходить через район Эктон, национальный заповедник Анджелес и памятник горы Сан-Габриэль. Туннели протяженностью от 19,3 до 21 км в длину предназначены для предотвращения негативного воздействия поездов на население и окружающую среду.

Эксперты по сейсморазведке из Стэнфорда поднимали вопрос: сможет ли линия с туннелями выдержать сильное землетрясение? Они предупреждали, что туннели «не защищены от сейсмических проблем», указав на примеры сходов поездов с рельсов в Китае и Японии.

Как отметила Сара Уилсон, инженер-консультант по прокладке туннелей, при проектировании туннеля учитывалась близость к линиям разломов и что приведенные учеными примеры сходов с рельсов включали условия, которые вряд ли могли возникнуть на высокоскоростном железнодорожном маршруте. По ее словам, туннели находятся на безопасной глубине в скале. Были учтены близость к разломам, а также колебания при проектировании облицовки туннеля.

С.Уилсон сказала, что проект подготовлен к землетрясениям магнитудой от 6,7 до 7,3 – максимальным в местах прокладки линий – на основе данных геологической службы Калифорнии. И что система предупреждения о землетрясениях штата предупредит поезда об остановке.

Отмечается, что CHSRA заключила с совместным предприятием в составе компаний SYSTRA и TYPESA контракт стоимостью 131,2 млн долл. США на проектирование верхнего строения пути и контактной сети для участка Мерсед – Бейкерсфилд протяженностью 275 км будущей ВСМ Сан-Франциско – Лос-Анджелес. Контракт охватывает уже строящийся участок длиной около 192 км в Калифорнийской долине. С начала строительства здесь уже создано более 13,5 тыс. рабочих мест в основном для жителей региона.

Получены заключения экологической экспертизы по участкам ВСМ общей протяженностью около 680 км.

Запланированный участок железной дороги между Лос-Анджелесом и Анахаймом находится на стадии экологической экспертизы.

Кроме того, CHSRA в апреле 2024 г. отправила компаниям Alstom и Siemens запросы предложений на поставку шести высокоскоростных поездов, предназначенных для участка Мерсед – Бейкерсфилд.

*Источники: latimes.com, 27.06.2024 (англ. яз.); zdmira.com, 02.07.2024*

### **Реконструкция исторического вокзала среди проектов, представленных для калифорнийской высокоскоростной железной дороги (США)**

Архитектурные бюро Foster+Partners, Arup и Page&Turnbull представили проекты первых четырех железнодорожных станций Калифорнийской высокоскоростной железнодорожной линии (CHSRA), которая должна стать первой ВСМ в США.

В рамках первого этапа строительства линии ВСМ от Сан-Франциско до Лос-Анджелеса станции будут расположены в Мерседе, Фресно, Кингс-Туларе и Бейкерсфилде. По словам Foster+Partners, 4 станции в Центральной долине (Central Valley) будут иметь высокие навесы, которые пропускают свежий воздух и защищают пассажиров ожидания поезда от резкого солнечного света.

На визуализациях показаны экстерьеры и интерьеры каждой станции, увенчанные объемами из металлической бронзы или матово-белого цвета, которые сочетаются с деревянными и каменными стенами с жалюзи, тяжелыми колоннами и крышами в стиле пергол, нависающими над большими входами.

Станция Фресно (рис. 6) предусматривает надземный пешеходный переход, соединяющий Китайский квартал и центральный вокзал Фресно рядом с улицей Марипоса, а также реставрацию исторического депо. Здание депо, построенное в 1872 г. и внесенное в Национальный реестр исторических мест, представляет собой здание в стиле Королевы Анны (Queen Anne Style) с шатровой крышей и куполами, а также здание из красного кирпича. Обновление станции будет включать приведение здания в соответствие с требованиями пожарной безопасности, безопасности жизнедеятельности, сейсмическими нормами и др., а также восстановление архитектурных особенностей, чтобы оно могло служить «ультрасовременным транспортным центром».

Дизайн станций отличается большими ребристыми навесами и широкими общественными площадями.

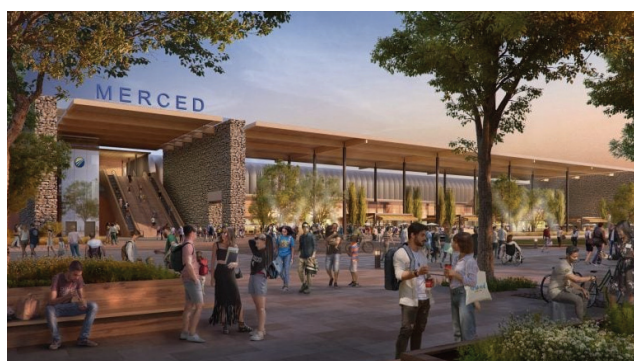




*Рис. 6. На станции Фресно будет восстановлено историческое железнодорожное депо*

Станция Мерсед (рис. 7), расположенная к северу от Фресно, также будет иметь пешеходный мост, соединяющий центр города с районом залива Сан-Франциско. В планы входит «открытая площадка» на 16-й улице.

«Опираясь на историческую связь между Мерседом и Йосемитской долиной, этот город с быстро растущими университетами и колледжами выиграет от связи ВСМ с Центральной долиной и будущим сообщением с районом залива Сан-Франциско», – заявили архитекторы.



*Рис. 7. Эскиз станции в г.Мерсед*

Станция Кингс-Туларе (Kings Tulare) (рис. 8) изображена с большой открытой площадкой и спроектирована таким образом, чтобы создать «оптимальные условия» для движения автобусов, автомобилей и велосипедов, а ее службы расположены в пространстве прямо под путями.



*Рис. 8. Эскиз станции Кингс-Туларе*

Станция Бейкерсфилд, являющаяся южной конечной станцией линии и соединяющая ее с Лос-Анджелесом и Анахаймом, будет иметь множество затененных на открытом воздухе площадок для удобства пассажиров. «Проект создает линейный парк, который пройдет под новым виадуком, напрямую

соединяющим центр Бейкерсфилда и коридор Керн-Ривер с множеством открытых общественных и мест отдыха», – сказали разработчики (рис. 9).



*Рис. 9. Пешеходные мосты создадут проходы через различные города*

По данным издания *New York Times*, из-за «политических компромиссов» бюджет проекта составляет примерно 100 млрд долл. США, и у него «мало шансов» на завершение. Хотя, согласно обновленной информации от Калифорнийского управления высокоскоростных железных дорог, строительство ведется полным ходом. На данный момент ожидается, что обслуживание линии *Central Valley* начнется в 2030 г.

*Источник: dezeen.com, 26.06.2024 (англ. яз.)*

### **Япония рассматривает поставку высокоскоростных систем в Индию, Сингапур и Малайзию как противодействие влиянию Китая в Азии**

Ведущий японский конгломерат *Hitachi* намерен активизировать свои усилия по расширению присутствия на железнодорожном рынке Азии, напрямую конкурируя с Китаем, ведущим поставщиком инфраструктуры в регионе.

Стратегическая цель *Hitachi* – расширить свое присутствие в Сингапуре, Малайзии и Индии.

19 июня Джузеппе Марино, глава подразделения железнодорожных систем *Hitachi* и генеральный директор *Hitachi Rail*, рассказал об амбициях компании. Этот шаг последовал за приобретением в мае подразделения *Thales Group*, занимающегося железнодорожной сигнализацией. Это был стратегический шаг, направленный на расширение присутствия компании на мировом рынке и повышение ее конкурентоспособности. Новое приобретение последовало за более ранним выкупом *Hitachi* компаний *AnsaldoBreda* и *STS* у итальянской *Finmeccanica* и объединило их возможности в области подвижного состава, сигнализации, билетных систем и цифровых сервисов.

В то время как Hitachi, поставщик высокоскоростных поездов Синкансэн в Японии, сохраняет устойчивое присутствие в Японии, Великобритании и Италии, приобретение подразделения Thales расширяет его присутствие на новых рынках, включая Францию, Германию, Канаду, а также по всей Азии, включая Сингапур и Малайзию.

«Мы можем предложить глубоко интегрированную готовую систему», – заявил Д.Марино, подчеркнув привлекательность комплексного решения «под ключ» для клиентов, которые предпочитают упрощенные процессы закупок.

Стратегия экспансии Hitachi в Юго-Восточной Азии ставит её в прямую конкуренцию с китайской государственной холдинговой компанией CRRC Corporation Limited, которая участвует в проектах высокоскоростного железнодорожного сообщения по всему региону. CRRC выступила инициатором по строительству высокоскоростных железных дорог в Индонезии и Таиланде и выразила заинтересованность в соединении Куала-Лумпура (Малайзия) с Сингапуром с помощью высокоскоростной железной дороги. Японские компании ещё не представили свои предложения по этому проекту.

«Мы наблюдаем», – прокомментировал Д.Марино планы строительства ВСМ в Малайзии, указывая на активную позицию Hitachi в изучении новых возможностей в рамках амбициозной инициативы Китая «Один пояс, один путь», которая направлена на расширение своего влияния за счет инфраструктурных проектов, таких как железнодорожное сообщение Восточного побережья Малайзии (ECRL).

19 июня Пекин объявил о своей готовности рассмотреть возможность объединения железнодорожной линии ECRL стоимостью 10 млрд долл. США с существующими железнодорожными проектами в Лаосе и Таиланде, которые поддерживаются Китаем. Этот шаг может значительно расширить влияние китайской инициативы «Один пояс, один путь» на всю Юго-Восточную Азию. Премьер-министр Китая Ли Цян, находящийся с трехдневным визитом в Малайзии, заявил, что эта инициатива укрепит центральный маршрут предполагаемой Паназиатской железной дороги, которая пройдет от Куньмина в Китае до Сингапура.

Д.Марино подчеркнул важность Индии как ключевого рынка, отметив растущее население страны, которое в настоящее время превосходит Китай по величине в мире. Стремление Hitachi к расширению также связано с тем, что Индия под руководством премьер-министра Нарендры Моди продвигает свои планы по проекту ВСМ Мумбаи – Ахмадабад, который, как ожидается, улучшит междугородные перевозки. Проект строительства линии Мумбаи – Ахмадабад стоимостью 1,25 млн индийских рупий (круп) в основном финансируется Японским агентством международного сотрудничества (JICA),

на которое приходится 88% финансирования. Д. Марино рассказал о стремлении Hitachi внедрить японскую технологию, в частности, Синкансен, в Индии, переговоры по которой продолжаются.

В дополнение к коридору Мумбаи – Ахмадабад, Индия планирует построить высокоскоростное железнодорожное сообщение между Нью-Дели, Ченнаи и Калькуттой.

Хотя Д. Марино не вдавался в подробности деятельности Hitachi в Индии, ранее сообщалось, что компания сотрудничала с другой японской компанией, Kawasaki, чтобы начать переговоры о необходимых изменениях в конструкции высокоскоростных поездов. Эти обсуждения направлены на обеспечение того, чтобы поезда соответствовали экологическим и эксплуатационным условиям Индии.

Согласно условиям ЛСА, только японские фирмы, такие как Kawasaki и Hitachi, имеют право участвовать в тендере на участие в проекте. Обе компании заявили о готовности поставлять модифицированные поезда Синкансен, адаптированные к условиям Индии, в том числе для защиты от сильной жары и пыли, распространенных в регионе. Поезда будут состоять из 10 вагонов вместимостью до 690 пассажиров в каждом. Национальная корпорация высокоскоростных железных дорог (NHSRCL) планирует приобрести 18 скоростных поездов, использующих японскую технологию E5 Shinkansen, для высокоскоростного коридора Мумбаи – Ахмадабад. Поезда будут способны развивать скорость до 320 км/ч.

*Источник: eurasiantimes.com, 21.06.2024 (англ. яз.)*

### **По мнению британского эксперта, первое в Австралии высокоскоростное железнодорожное сообщение может снизить цены на жилье**

Британский эксперт призвал к тому, чтобы рассчитанный на десятилетия проект высокоскоростной железной дороги в Австралии получил достаточную поддержку для строительства, необходимо постоянно напоминать общественности о его преимуществах, таких как снижение цен на недвижимость, предоставление лучших возможностей для трудоустройства и даже расширение круга общения.

Профессор Эндрю Макнотон, председатель британской компании Network Rail High Speed, также предупредил, что стремление правительства Австралии построить ВСМ вдоль восточного побережья, начиная с участка Сидней – Ньюкасл, «обречено» на провал, если проектировщики не разделят первый этап на еще более мелкие этапы.

В 2018 г. бывшее правительство Нового Южного Уэльса обратилось к Э.Макнотон, эксперту по железнодорожному транспорту, с просьбой разработать ныне заброшенную стратегию по развитию высокоскоростных железных дорог. Он подчеркнул, что ключевым уроком из недавней отмены в Великобритании строительства северного участка ВСМ HS2 стала необходимость постоянной популяризации и продвижения преимуществ ВСМ среди слоев населения.

Э.Макнотон сказал, что сохранение общественной поддержки ВСМ в Австралии имеет решающее значение, и, помимо рекламы преимуществ, проект должен быть направлен на скорейшее открытие линии Сидней – Госфорд, вместо завершения различных мегапроектов по прокладке туннелей в Ньюкасле для открытия всего коридора сразу. ВСМ должна строиться поэтапно, цепочка поставок просто не может быть выстроена для всей линии целиком.

Эксперт подчеркнул, что, поскольку строительство ВСМ всегда обходится чрезвычайно дорого и редко приносит прибыль в эксплуатации, их нельзя рассматривать исключительно как транспортный проект, а скорее как экономический проект по созданию возможностей для постоянного проживания за пределами таких больших городов, как Сидней, более удобным с нечастыми визитами в офис. Он отметил, что нужно постоянно объяснять гражданам преимущества высокоскоростных железных дорог, которые позволят совершать короткие поездки в другие города, для того чтобы у них создалось положительное восприятие этой технологии будущего.

*Источник: theguardian.com, 26.06.2024 (англ. яз.)*

### **Планы строительства Rail Baltica срываются**

Завершить строительство железной дороги Rail Baltica по плану, к 2030 г., не удастся. В случае неблагоприятного развития событий Евросоюз может потребовать от стран Балтии возврата уже вложенных в этот проект средств.

До 2030 г. железнодорожный проект Rail Baltica не будет полностью построен ни в одной из стран Балтии, заявила на прошлой неделе заместитель председателя правления RB Rail Кития Грушкевича. RB Rail – созданная Ригой, Вильнюсом и Таллином в 2014 г. единая компания, которая занимается вопросами проектирования и строительства железной дороги.

В июне органы госконтроля Литвы, Латвии и Эстонии провели одновременную проверку состояния дел на проекте. Результаты шокировали. Ожидаемая стоимость строительства выросла с 5,8 млрд евро (оценка 2017 г.) до 23,8 млрд евро. Реализация проекта отстает от графика как минимум на

5 лет. Если раньше к 2030 г. планировалось полностью завершить строительство, то сейчас к этому сроку обещают закончить только первую фазу.

При этом участники проекта, анонсированного ещё в 2001 г., до сих пор не могут наладить координацию между собой. Например, они не определились ни с моделью обеспечения поездами, ни с тем, кто отвечает за их закупки. Нет ясности и относительно модели эксплуатации и управления железнодорожной линией.

По расчётам ревизоров, для завершения строительства необходимо дополнительно найти 2,7 млрд евро в Эстонии, 7,6 млрд евро в Латвии и 8,7 млрд евро в Литве. Таких денег у стран Балтии нет, поэтому, говорится в отчёте контрольных ведомств, правительства Эстонии, Латвии и Литвы готовятся сократить объём работ. Впрочем, это тоже не решит проблему, а всего лишь уменьшит прогнозируемый дефицит средств с 19 млрд до 10 млрд евро.

В случае наихудшего развития событий участвующие в проекте страны могут лишиться привлечённого финансирования со стороны Евросоюза, которое составляет до 85% от стоимости проекта. Также от них могут потребовать вернуть уже полученные средства, предупреждает Кития Грушкевича. О какой сумме идёт речь, она не уточнила.

Видимо, чтобы избежать такого сценария, участники проекта всё чаще упоминают о его стратегическом значении. Раньше основной акцент делался на гражданской составляющей – пассажирских и грузовых перевозках, сейчас Кития Грушкевича говорит уже о необходимости «как можно раньше обеспечить коридор военной мобильности НАТО».

«Проект будет играть важную роль не только в сфере транспорта и пассажирских перевозок, но и с точки зрения безопасности», – поясняет член правления Eiropas Dzelzceļa līnijas (латвийский участник RB Rail) Байбы Зауре.

Тем временем депутат Европарламента и бывший мэр Риги Нил Ушаков обратился к Еврокомиссии с призывом приостановить проект Rail Baltica и начать его углублённый аудит.

По его мнению, необходимо пересмотреть как сроки, так и объёмы строительства. «Rail Baltica планировался как проект, который даст дополнительный толчок для развития балтийских экономик и для повышения безопасности. Сейчас всё идёт к тому, что вместо толчка для экономик будет экономический кризис», – заявляет Нил Ушаков.

## **Строителям Рижского вокзала Rail Baltica должны 40 млн евро**

Строитель Рижской центральной железнодорожной станции Rail Baltica компания BeReRix получила 4 млн евро авансовых платежей на работы по установке железнодорожной сигнализации, сообщил уполномоченный представитель товарищества Гунтис Аболтиньш-Аболиньш. Таким образом, недополученные BeReRix авансовые платежи сократились с 43,233 млн евро до 39 млн евро.

Строительство Рижского центрального узла Rail Baltica осуществляет общество строительных компаний BeReRix, а надзор за строительством обеспечивает Egis-Deutsche Bahn.

В свою очередь, станцию и сопутствующую инфраструктуру в Рижском аэропорту строит B.S.L. Infra, в которое входят австрийское предприятие Swietelsky и латвийские строительные предприятия Binders и АО LNK Industries.

Также сообщалось, что в соответствии с докладом об исследовании ситуации в проекте Rail Baltica, проведенном высшими ревизионными учреждениями стран Балтии, сейчас нет ясности относительно модели эксплуатации и управления железнодорожной магистралью.

По данным последнего анализа, общие затраты на строительство железнодорожной магистрали в Балтии могут составить 23,8 млрд евро, в том числе затраты на первую очередь – 15,3 млрд евро, из них в Латвии – 6,4 млрд евро.

В Латвии строительство основной линии Rail Baltica планируется начать в 2024 г.

*Источник: rzd-partner.ru, 08.07.2024*

## **Заключен очередной контракт на строительство эстонского участка Rail Baltica**

Компания Rail Baltic Estonia, отвечающая за реализацию проекта ВСМ Rail Baltica в Эстонии, подписала с местной компанией Tariston контракт стоимостью 30,6 млн евро (без НДС) на строительство участка Хагуди – Алу (уезд Рапламаа). Подрядчику предстоит соорудить верхнее строение пути протяженностью 7 км с сопутствующими обустройствами и инфраструктурой, включая путепроводы, экодуги, подъездные и служебные автодороги, а также шумозащитные экраны.

Начало работ запланировано на осень 2024 г., завершение – к концу 2027 г. Это четвертый строительный контракт, заключенный в Эстонии

в 2024 г. Теперь общая длина сооружаемых участков составит почти 30 км, общая стоимость этих проектов – 172 млн евро. Объявлены тендеры на возведение еще 45 км магистрали, в результате к концу 2024 г. строительство будет развернуто более чем на 70 км линий, или на третьей части общей протяженности ВСМ в стране.

*Источник: zdmira.com, 15.07.2024*