



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

**РАЗВИТИЕ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО
ДВИЖЕНИЯ В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ**

№12/ДЕКАБРЬ 2023

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|--|----|
| РОССИЯ..... | 3 |
| В. Путин: высокоскоростные железнодорожные магистрали дойдут до Донецка и Луганска..... | 3 |
| Россия и Белоруссия разрабатывают проект строительства ВСМ Москва – Минск..... | 4 |
| Под ВСМ закладываются новые требования к инфраструктуре..... | 5 |
| Минфин РФ: финансирование строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург еще не утверждено..... | 6 |
| СТМ и Петербургский университет путей сообщения разработают сервисные решения для ВСМ..... | 7 |
| Дороги на высоких скоростях..... | 8 |
| Дополнительные факторы, влияющие на плавность хода скоростных и высокоскоростных поездов..... | 11 |
| РЖД заморозили цены на новогодние «Сапсаны»..... | 12 |
| Верховный суд РФ подтвердил решение о недействительности одностороннего отказа Siemens обслуживать поезда..... | 12 |
| ОАО «РЖД» не согласовывали переход поездов «Аллегро» в собственность финской стороны..... | 13 |
| ЗА РУБЕЖОМ..... | 15 |
| DB запустили тендер на поставку до 95 высокоскоростных поездов..... | 15 |
| Siemens Mobility запросил у правительства Германии компенсацию инвестиций в РФ..... | 15 |
| Движение поездов Eurostar между Нидерландами и Лондоном приостановлено..... | 16 |
| Прогнозируется появление новых прямых высокоскоростных железнодорожных маршрутов из Лондона..... | 17 |
| СРК совместно с Adif разработает первую в Польше ВСМ..... | 18 |
| Проект ВСМ Лас-Вегас – Лос-Анджелес получит 3 млрд долларов..... | 18 |
| На финансирование пассажирской железнодорожной сети США выделено 8,2 млрд долларов..... | 20 |
| Проект ВСМ Хьюстон – Даллас получил 500 тыс. долларов..... | 22 |
| Марокко закупит 168 новых поездов..... | 22 |
| Протяженность железных дорог Китая достигла 155500 км, в том числе ВСМ – 43700 км..... | 23 |
| Строительство ВСМ между тайландским Нонг Кхай и столицей Лаоса Вьентьян планируется завершить в 2028 г..... | 24 |
| Rail Baltica через Ригу пройдет, но, возможно, после 2030 г..... | 25 |
| Rail Baltica в Латвии на грани провала..... | 26 |

РОССИЯ

В. Путин: высокоскоростные железнодорожные магистрали дойдут до Донецка и Луганска

Президент России Владимир Путин заявил в ходе Железнодорожного съезда, что высокоскоростные железнодорожные магистрали (ВСМ) в перспективе дойдут до Донецка и Луганска, передает пресс-служба Кремля.

«Планируется, что высокоскоростные магистрали пройдут по территориям, где живут более 111 млн наших граждан, а это 80% населения страны», – рассказал о перспективах железнодорожного строительства президент.

Выступая на съезде, В.Путин отметил, что железные дороги успешно справляются с возросшей нагрузкой на южном и юго-западном направлениях, надежно обеспечивают воинские перевозки и поставки сырья на оборонные предприятия.

По его словам, в 2022 г. ОАО «РЖД» и другие отечественные перевозчики в короткие сроки перестроили логистику и тем самым внесли вклад в отражение санкционных атак против России.

Президент также сообщил, что московские центральные диаметры в дальнейшем станут основой для того, чтобы соединить скоростными маршрутами Москву, Московскую область, Ярославскую, Тверскую, Калужскую, Владимирскую и другие области Центральной России, а также «братскую Белоруссию». В перспективе они дойдут и до Донбасса, заверил президент.

В.Путин заявил, что грядущее десятилетие в России станет периодом «большой стройки», реализации больших проектов, в том числе железнодорожных. По его словам, в ближайшие три-четыре года РФ предстоит завершить обновление парка пассажирских вагонов.

17 августа президент предложил довести ВСМ до Луганска и Донецка, а также обозначил и другие магистрали на будущее: от Москвы до Адлера, из Москвы через Казань на Урал, а также возможное строительство ВСМ до Минска. Сейчас идет строительство ВСМ между Москвой и Санкт-Петербургом. Конец стройки запланирован на 2028 г.

ОАО «РЖД» ждет завершения строительства большинства запланированных ВСМ к 2043 г. 11 декабря в ОАО «РЖД» сообщили, что проектирование участка ВСМ Москва – Казань завершено.

Россия и Белоруссия разрабатывают проект строительства ВСМ Москва – Минск

РФ и РБ ведут работу по разработке проекта строительства ВСМ Москва – Минск, сообщил заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Олег Тони на заседании в Совете Федерации по развитию транспортного комплекса в субъектах РФ.

«Российская часть трассы внесена в схему территориального планирования, сейчас мы ведем работу с нашими белорусскими коллегами по определению порядка дальнейших совместных действий по разработке данного проекта», – сказал О.Тони.

По его словам, на данный момент также завершено проектирование части ВСМ Москва – Казань – Екатеринбург. «Проектирование по первому участку Москва – Казань завершено, трасса внесена в схему территориального планирования РФ», – отметил он.

Кроме того, разработано обоснование инвестиций для ВСМ Москва – Адлер. «Следующий проект – Москва – Воронеж – Ростов-на-Дону – Адлер в увязке с международным транспортным коридором Центр – Юг и подключением территории Черноморского побережья России. Разработано сейчас обоснование инвестиций, трасса также внесена в схему территориального планирования», – добавил О.Тони.

Как сообщалось ранее, сроки завершения реализации проекта ВСМ Москва – Санкт-Петербург будут определены после заключения соглашения на строительство. ОАО «РЖД» ведут разработку проектной документации. Завершить строительство ВСМ между Москвой и Санкт-Петербургом для обеспечения пассажирского движения планируется до конца 2027 г.

Для проекта ВСМ прорабатывается возможность предоставления нулевой ставки НДС в отношении услуг по предоставлению в аренду и по использованию инфраструктуры, а также нулевой налог на вновь создаваемое имущество.

Также в выступлении О.Тони отметил, что первый российский высокоскоростной электропоезд будет оборудован цифровой системой управления и автоведения на базе искусственного интеллекта. Он сможет развивать скорость до 400 км/ч и будет модифицироваться для перевозки высокодоходных и специальных грузов, а также иметь возможность сменной компоновки салона поезда. О.Тони добавил, что пассажироместимость поезда – около 460 человек.

Производство электропоезда будет импортонезависимым. Строительством высокоскоростного поезда занимается «Синара – транспортные машины» (СТМ) совместно с ОАО «РЖД». К сборке состава планируется приступить в 2026 г.

Отмечается, что всего на развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей в РФ в 2024 г. предполагается выделение около 21,7 млрд рублей за счет внебюджетных источников.

*Источники: lprime.ru, 11.12.2023;
tass.ru, 11.12.2023*

Под ВСМ закладываются новые требования к инфраструктуре

При строительстве высокоскоростных железнодорожных магистралей планируется выйти на новый уровень технологического развития, говорилось на заседании Совета Федерации по развитию транспортного комплекса в субъектах РФ.

Трасса для высоких скоростей

Высокоскоростные перевозки на железнодорожном транспорте, где, как предполагается, скорость движения будет достигать 400 км/ч (при этом средняя эксплуатационная скорость на ВСМ Москва – Санкт-Петербург составит 360 км/ч), потребуют новых подходов к объектам инфраструктуры.

«Мы понимаем, что вся трасса будет построена за счет новых, совершенно иных решений. Не так, как мы привыкли ехать на Сапсанах», – рассказал заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Олег Тони.

В частности, впервые в стране на участке от Москвы до Санкт-Петербурга протяженностью 679 км будет применено безбалластное верхнее строение пути, достаточно высокостабильное и малообслуживаемое. При сооружении мостов планируется применить новые унифицированные конструкции. Новшеством также станет контактная сеть, обеспечивающая максимальную скорость высокоскоростных поездов.

Кроме того, будет разработана высокоточная система координат для управления движением по ВСМ, отвечающая высоким нормам безопасности.

К настоящему времени разработано 24 новых техусловия, и сейчас проектирование объектов идет достаточно активно, уточнил О. Тони.

По его словам, в ходе стройки будет занято около 40 тыс. человек. Примерно 20 российских регионов обеспечат строителей материалами и оборудованием.

«Если мы построим высокоскоростную магистраль, то по той (действующей) линии пойдут грузовые поезда. В результате нам не надо будет вкладывать достаточно больших денег в развитие грузовых обходных линий, и мы привезем в перспективе в Питер 220 млн т с наименьшими затратами», – заявил заместитель главы ОАО «РЖД».

Одновременно ведется разработка высокоскоростного электропоезда. «На данном этапе сформулированы подходы к компоновке поезда, к размещению

сидений в пассажирских вагонах», – сказал директор департамента госполитики в области железнодорожного транспорта Минтранса РФ Александр Федорчук.

Пассажиропоток пойдет в рост

По вопросам создания ВСМ создана рабочая группа с участием представителей регионов.

«Сегодня мы находимся на этапе структурирования и формирования финансово-экономической модели, определения организационно-правовой формы реализации проекта для того, чтобы соответствующим образом финализировать работу по его структурированию и финансированию», – проинформировал А. Федорчук. По его словам, все заинтересованные регионы выразили готовность предоставить для осуществления строительства ВСМ налоговые льготы в зоне своей ответственности (налог на имущество, льготные ставки).

В конце декабря рабочая группа планирует предоставить материалы по финансовой модели проекта и сроком реализации, уточнил представитель Минтранса.

По планам РЖД, высокоскоростная магистраль между Москвой и Санкт-Петербургом к 2030 г. должна перевозить ежегодно не менее 23 млн пассажиров.

Сейчас ежегодный пассажиропоток на данном направлении оценивается порядка 10 млн человек, в том числе примерно 5 млн пользуется услугами поездов «Сапсан», сообщил начальник центра организации скоростного и высокоскоростного сообщения РЖД Дмитрий Катцын.

Источник: rzd-partner.ru, 12.12.2023

Минфин РФ: финансирование строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург еще не утверждено

«Финансовая модель строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург находится в процессе доработки. Окончательная стоимость и структура финансирования пока еще не утверждены», – сообщили в пресс-службе Минфина РФ.

В пресс-службе министерства 1 ноября подтвердили, что предложения по новой финансовой модели строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург поступили в Минфин.

Как заявлял ранее генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозёров, согласно стратегическим планам холдинга в 2030-2035 гг. планируется построить около 7 тыс. км ВСМ.

Согласно подсчетам Минтранса РФ, строительство ВСМ потребует

выделения из Фонда национального благосостояния средств в объеме до 468 млрд руб. В 2023 г. планировалось выделить 19,6 млрд руб. за счет внебюджетных источников, при этом привлечение средств из федерального бюджета не планировалось. Всего в 2023-2024 гг. на реализацию программы планируется направить около 41,3 млрд рублей.

О финансировании строительства ВСМ

В конце августа 2023 г. замглавы Минтранса РФ Валентин Иванов сообщил, что вопрос реализации проекта ВСМ будет детально рассмотрен в рамках рабочей группы, учитывая все вопросы финансирования, разработки подвижного состава и реализации концессии, а также привлечения средств ФНБ. В том числе В.Иванов отметил, что изменение ключевой ставки ЦБ серьезно повлияет на финансовую модель проекта. На текущий момент стоимость строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург оценивается в 1,7 трлн руб.

Глава Минфина РФ Антон Силуанов сообщал в начале октября, что средства на строительство ВСМ Москва – Санкт-Петербург из ФНБ пока не предусмотрены в проекте бюджета на 2024-2026 гг., решение будет обсуждаться в правительстве. В свою очередь, глава ВТБ Андрей Костин отмечал, что ВТБ готов рассмотреть возможность участия в синдикате банков по финансированию строительства ВСМ.

Ранее, поддержав предложение по началу реализации данного проекта, президент РФ Владимир Путин сказал, что время в пути по ВСМ Москва – Санкт-Петербург для пассажиров составит 2 ч 15 мин. Вместе с тем глава государства видит перспективы строительства ВСМ до Адлера, а в перспективе в сторону Донецка и Луганска.

Источник: tass.ru, 30.11.2023

СТМ и Петербургский университет путей сообщения разработают сервисные решения для ВСМ

ООО «СТМ-Сервис» (входит в холдинг «Синара-ТМ») и Петербургский государственный университет путей сообщения (ПГУПС) планируют сотрудничать в сфере создания интеллектуальных продуктов и конструкторских разработок для повышения эффективности и надежности работы железнодорожной техники.

Соответствующее соглашение подписали гендиректор «СТМ-Сервис» Олег Зайцев и ректор ПГУПС Олег Валинский на площадке V Бетанкуровского международного инженерного форума в Санкт-Петербурге.

Речь, в том числе, идет об интеллектуальных продуктах и

конструкторских разработках для повышения эффективности и надежности работы железнодорожной техники при эксплуатации высокоскоростного подвижного пассажирского состава. Сотрудничество предполагает реализацию научно-технических проектов в железнодорожном машиностроении и в области цифровых железных дорог.

«Проект ВСМ для пассажирского движения от Москвы до Санкт-Петербурга сегодня особенно актуален для холдинга СТМ, и в обозримом будущем скоростной подвижной состав будет обслуживаться на наших площадках», – приводятся в сообщении слова О.Зайцева.

Ранее заместитель гендиректора группы «Синара» Антон Зубихин сообщал, что проект ВСМ Москва – Санкт-Петербург учитывает потребность в 50-восьмивагонных электропоездах. Прототип первого высокоскоростного электропоезда планируется выпустить и направить на испытания в 2027 г.

С этой целью СТМ в 2024 г. планирует приступить к строительству завода по производству высокоскоростных поездов в Москве. Инвестиции в проект составят «десятки миллиардов рублей», отмечал А.Зубихин.

Источник: interfax-russia.ru, 04.12.2023

Дороги на высоких скоростях

Почему в России до сих пор нет высокоскоростных магистралей, и когда они появятся?

Первую ВСМ в России построят из Москвы в Санкт-Петербург. Существующая инфраструктура в пик перевозок работает на пределе возможностей. Строительство ВСМ окажет большой мультипликативный эффект на экономику страны, позволит увеличить железнодорожных перевозок.

В 2019 г. президент В.Путин поручил создать проект ВСМ из Москвы в Санкт-Петербург. Запуск этой магистрали сначала ожидался в 2026 г., теперь – в 2027 г. Общая стоимость проекта оценивалась в 1,4 трлн руб., порядка 500 млрд руб. предполагалось профинансировать из средств ФНБ. В 2022 г. правительство отказалось от такой идеи.

За время, пока шла дискуссия о строительстве ВСМ, другая транспортная инфраструктура динамично развивалась, говорится в Транспортной стратегии России до 2030 г. с прогнозом до 2035 г. (утверждена в конце 2021 г.). Это, в частности, привело к снижению удельного веса железнодорожного транспорта в объемах перевозок пассажиров в дальнем следовании. В частности, доля железнодорожного сообщения в общем объеме перевозок пассажиров в дальнем следовании сократилась за 5 лет с 43 до 30%.

По итогам 2023 г. Минтранс планирует, что транспортная подвижность

населения на железнодорожном транспорте будет на уровне 947 пасс.-км на 1 человека в год. В 2022 г. показатель составил 1406,1 пасс.-км на 1 жителя. В то же время должен вырасти пассажиропоток в железнодорожном сообщении для ключевых направлений Центрального транспортного узла – до 791,1 млн человек с 747 млн в 2022 г.

Загрузка многих железнодорожных линий близка к пределам эффективного использования пропускной способности. Доля участков с узкими местами превышает 10% по протяженности путей, а электрифицирована только половина от общей протяженности всех железных дорог в России.

В целом 70% от инвестиций в транспортную инфраструктуру уходит на ремонт и модернизацию существующей инфраструктуры и только 30% – на новые проекты. Это дополнительно усложняет реализацию строительства высокоскоростных магистралей. На конец 2020 г. протяженность участков с просроченным сроком ремонта составляла 23,9 тыс. км, или 17% развернутой длины железнодорожных путей.

В то же время нет действенных нормативных механизмов, которые обеспечили бы загрузку создаваемых объектов железнодорожной инфраструктуры. По мнению Минтранса, для успешного развития ВСМ необходимо совершенствование законодательства в области беспилотного вождения, цифровизации, функционирования высокоскоростных магистралей.

Дефицит магистральной железнодорожной инфраструктуры для перевозки грузов и пассажиров требует ее дальнейшего интенсивного развития. Создание ВСМ окажет большой мультипликативный эффект на экономику страны, позволит нарастить объемы перевозок пассажиров и грузов за счет высвобождения действующих линий, по которым осуществляется смешанное пассажирское и грузовое движение.

Сейчас по поручению президента Минтранс, федеральные министерства, ОАО «РЖД» и Сбербанк проводят оценку материалов проекта первой высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург, отмечает представитель РЖД. Также идет оценка финансовой и организационно-правовой моделей, сценарных вариантов реализации проекта. Планируется производство первого российского высокоскоростного поезда, замечает он. Главным разработчиком выступает АО «Инжиниринговый центр железнодорожного транспорта» (совместное предприятие ОАО «РЖД» и АО «Синара – Транспортные машины»).

Заместитель гендиректора группы «Синара» Антон Зубихин в конце августа сообщил, что компания в 2024 г. собирается начать строительство в Москве завода по выпуску высокоскоростных поездов, а первый состав рассчитывает произвести в 2027 г. С 2028 по 2032 г. планируется выпустить 50 электропоездов для ВСМ Москва – Санкт-Петербург, пояснил он.

Разрешить проблемы

В августе этого года Владимир Путин заявил, что проведет переговоры с президентом Белоруссии Александром Лукашенко о строительстве ВСМ между Москвой и Минском. Он также заявил о целесообразности строительства в будущем ВСМ до Нижнего Новгорода, Казани, Воронежа и Урала. Кроме того, высокоскоростную железную дорогу, по мнению В.Путина, можно было бы построить от Москвы до Адлера с возможностью сообщения с Луганском и Донецком. По оценке «НИЦ перевозок и инфраструктуры», строительство высокоскоростной магистрали Москва – Адлер может стоить 4,6-5,3 трлн руб.

Уже сейчас скорость на российских железных дорогах растет, но называть их высокоскоростными магистралями нельзя, так как они не отвечают критериям Международного союза железных дорог, говорит ведущий эксперт УК «Финам менеджмент» Дмитрий Баранов. По его словам, действующую железную дорогу между Москвой и Санкт-Петербургом можно частично назвать высокоскоростной магистралью, так как после модернизации пассажирские поезда на ней движутся со скоростью до 200 км/ч (на отдельных участках – до 250 км/ч).

Одним из важнейших условий для реализации проектов высокоскоростных магистралей является их полноценное финансирование, так как потребуются масштабные расходы бюджета, подчеркивает Д.Баранов. Кроме того, для финансирования отдельных работ может возникнуть необходимость привлечения средств частного бизнеса, а это значит, что государству потребуется создавать привлекательные условия для него, гарантировать сохранность вложений, быстрый возврат инвестиций.

Традиционно проекты развития ВСМ в других странах финансировались либо преимущественно из государственных бюджетов (Европа), либо целиком (Япония, Китай), говорит генеральный директор Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Юрий Саакян. Когда возвращать капитальные затраты оператору ВСМ не нужно, пассажиры получают относительно недорогие билеты, что способствует росту популярности таких перевозок, поясняет он.

«Для «народной» ВСМ необходимо значительное участие в финансировании федерального бюджета. Для России наиболее востребованными линиями, исходя из потребительского спроса, будут линии из Москвы в Санкт-Петербург, на юг и восток», – говорит Ю.Саакян.

По мнению Д.Баранова, реализация проектов ВСМ будет способствовать увеличению пассажирских перевозок в стране, причем не только в дальнем сообщении, но и в пригородном, когда пассажиры чаще станут пользоваться электропоездами. Благодаря перенаправлению части пассажиропотока на новые пути ВСМ появится возможность сократить интервалы движения электричек.

ОАО «РЖД» способна справиться с данными проектами, при необходимости может быть даже увеличено финансирование, так как государство заинтересовано в них, отмечает он.

Предел роста

Постоянный рост пассажиро- и грузопотока в ближайшие годы может столкнуться с достижением предельной пропускной способности существующих путей. Это ограничивает возможности для роста экономики в целом, поскольку именно инфраструктура определяет стоимость и скорость логистики. В частности, за 10 месяцев 2023 г. объем перевозок пассажиров в дальнем следовании вырос по отношению к аналогичному периоду 2022 г. на 13%, а к 2021 г. – на 30%. Несмотря на бурный рост прошлых лет, ОАО «РЖД» и эксперты по итогам 2023 г. ожидают рост перевозок по железным дорогам. Этому способствует ряд факторов.

Во-первых, из-за переориентации на торговлю со странами Востока и Юга изменилась логистика, получили развитие новые маршруты, вырос объем перевозок, говорит Баранов. Во-вторых, развивается внутренний туризм, больше людей стало перемещаться по стране, и количество пассажирских перевозок увеличивается. В-третьих, все виды перевозок могут вырасти с «низкой базы» прошлого года, отмечает эксперт.

По прогнозу ИПЕМа, объем перевозок за 2023 г. может достигнуть 120 млн человек. При этом в сезонные пики (новогодние, майские праздники, летний сезон) билеты раскупаются задолго до дат отправления поездов, замечает Саакян. «Транспортная подвижность населения на железнодорожном транспорте выросла, и не только из-за ограничений авиасообщения на юге России. Поездки с туристическими, развлекательными и бытовыми целями – серьезный драйвер роста», – говорит он.

По мнению Ю.Саакяна, удовлетворить спрос на перевозки пассажиров можно, только построив отдельные пути на крупных пассажирских направлениях, по которым не будут ходить медленные грузовые поезда. Однако строительство ВСМ только на основных направлениях может стать ограничителем социально-экономического развития регионов, где не будет высокоскоростного движения, заключил он.

Источник: vedomosti.ru, 30.11.2023

Дополнительные факторы, влияющие на плавность хода скоростных и высокоскоростных поездов

В 2022 г. специалистами АО ВНИИЖТ выполнен комплекс исследований

по определению факторов, влияющих на плавность хода высокоскоростных поездов на линии Санкт-Петербург – Москва. Проведен анализ нарушений плавности хода, выявленных акселеромером «Аксиома», по результатам опытных поездок в 2019-2022 гг. и неровностей, определяемых на базе информации с вагонов-путеизмерителей. В результате установлено наличие на километрах с нарушением плавности хода натуральных неровностей в плане и профиле (и их сочетаний), не контролируемых стандартными методами. Проведен также спектральный анализ неровностей и ширины колеи с построением амплитудных спектров.

Результаты проделанной работы позволяют определять места с ухудшением показателей динамики и плавности хода, проводить профилактические мероприятия по недопущению появления таких неисправностей, а также устранять факторы, влияющие на ухудшение уровня показателей динамики и плавности хода, сокращая число ограничений скорости высокоскоростных поездов «Сапсан».

Источник: Путь и путевое хозяйство. – 2023, – № 12. – с. 2-5

РЖД заморозили цены на новогодние «Сапсаны»

РЖД заморозили цены на новогодние «Сапсаны», сообщил на брифинге заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Иван Колесников.

«Для пассажиров, планирующих путешествие на «Сапсане» накануне и в первый день Нового, 2024 г., мы приготовили приятный сюрприз: они могут купить билеты в экономический класс по сниженной фиксированной стоимости», – сообщил И.Колесников.

По его словам, это касается всех поездов, которые будут отправлены с 19:00 31 декабря (стоимость билета эконом-класса составит 2023 руб.) до 11:00 1 января (стоимость составит 2024 руб.). Поездка в базовом классе обойдется еще дешевле – от 1830 руб. Тариф зависит только от категории места, а не от спроса и даты покупки.

Источник: tass.ru, 08.12.2023

Верховный суд РФ подтвердил решение о недействительности одностороннего отказа Siemens обслуживать поезда

Верховный суд России отказал Siemens Aktiengesellschaft (Германия) и ООО «Сименс Мобильность» в пересмотре решения судов нижестоящих инстанций, признавших недействительным одностороннее расторжение

Siemens Mobility GmbH договора с ОАО «РЖД» о техническом обслуживании и наладке 294 электропоездов, а также о выполнении договорных обязательств.

В определении на сайте суда сказано, что «доводы кассационных жалоб не подтверждают наличие оснований для рассмотрения дела в судебном заседании Судебной коллегии Верховного суда Российской Федерации и пересмотра обжалуемых судебных актов, поскольку не позволяют сделать вывод о том, что при рассмотрении дела допущены нарушения норм материального права и (или) норм процессуального права, приведшие к судебной ошибке существенного и непреодолимого характера».

Девятый арбитражный апелляционный суд 13 июня оставил в силе решение Арбитражного суда Москвы, который 22 марта по иску ОАО «РЖД» признал недействительным одностороннее расторжение Siemens Mobility GmbH договора, заключенного 7 сентября 2011 г., о техобслуживании и наладке 294 электропоездов, а также об обязанности выполнять договорные обязательства. Кассационный суд 24 августа подтвердил это решение.

В начале мая 2022 г. Siemens объявил о прекращении бизнеса в России. Компания начала процедуру прекращения своей производственной и операционной деятельности. Также Siemens сообщил, что разрывает с 13 мая 2022 г. с ОАО «РЖД» сервисные контракты, включая обслуживание «Сапсанов».

Источник: interfax.ru, 27.11.2023

ОАО «РЖД» не согласовывали переход поездов «Аллегро» в собственность финской стороны

В холдинге напомнили, что эти составы изготовили специально для маршрута Санкт-Петербург – Хельсинки, и они находились в собственности Oy Karelian Trains Ltd.

Переход поездов «Аллегро», принадлежащих ранее совместному предприятию финской VR и ОАО «РЖД», в собственность финской стороне не согласовывался с РЖД, сообщили в пресс-службе российского холдинга.

Там напомнили, что поезда «Аллегро» были изготовлены специально для маршрута Санкт-Петербург – Хельсинки и находились в собственности Oy Karelian Trains Ltd – компании-перевозчика, созданной ОАО «РЖД» и финской VR Group в ноябре 2006 г. Их эксплуатация на маршруте планировалась до 2041 г.

«В марте 2022 г. финский государственный железнодорожный оператор VR в одностороннем порядке прекратил курсирование поездов «Аллегро».

Это было сделано в нарушение межправительственного российско-

финляндского соглашения о прямом международном железнодорожном сообщении от 28 апреля 2015 г. и договора между ОАО «Российские железные дороги» и VR о взаимодействии при организации железнодорожных перевозок от 13 марта 2015 г.», – подчеркнули в ОАО «РЖД».

При этом финская сторона отклоняла неоднократные предложения ОАО «РЖД» возобновить эксплуатацию поездов «Аллегро» в рамках действующих соглашений, в результате их простоя компания Oy Karelian Trains Ltd потеряла источник дохода и не смогла выполнять свои финансовые обязательства.

«Таким образом, неправомерные действия компании VR и финского менеджмента компании Oy Karelian Trains Ltd привели к неплатежеспособности последней», – пояснили в ОАО «РЖД».

Ранее финская железнодорожная компания VR Group выкупила поезда «Аллегро», принадлежащие совместному предприятию VR и ОАО «РЖД». Этот шаг, как утверждает компания, обусловлен невыполнением ОАО «РЖД» финансовых обязательств по кредитным гарантиям и налогам для совместного предприятия Oy Karelian Trains Ltd. С 2025 г. VR намерена ввести эти поезда в эксплуатацию, чтобы удовлетворить растущий спрос на перевозки внутри Финляндии на дальние расстояния.

Источник: tass.ru, 14.12.2023

ЗА РУБЕЖОМ

DB запустили тендер на поставку до 95 высокоскоростных поездов

Железные дороги Германии (DB) объявили тендер на разработку, изготовление, получение допуска к эксплуатации и поставку высокоскоростных поездов нового поколения. По итогам тендера будет заключен рамочный договор, в соответствии с которым DB приобретут до 95 поездов с первым твердым заказом 33 ед.

По условиям тендера DB должны будут получить рассчитанные на скорость не менее 300 км/ч одноэтажные поезда длиной не более 400 м вместимостью примерно 944 места. Должна быть предусмотрена возможность безбарьерной посадки с платформ высотой 760 мм минимум через 6 дверей с каждой стороны поезда.

Предложения от соискателей будут приниматься до 2 февраля 2024 г. Сначала пройдет квалификационный этап, по итогам которого сформируют шорт-лист максимум из 3 претендентов. Подвести итоги конкурса планируют в начале 2025 г.

Два прототипа поезда должны быть переданы DB для эксплуатационных испытаний в 2031 г. С 2032 по 2034 гг. должны ежегодно поставляться по 14 поездов. Они заменят эксплуатируемые ныне высокоскоростные поезда ICE 1 и ICE 3.

Важным условием станет активное сотрудничество DB и победителя тендера в разработке поезда нового поколения, особенно в тех случаях, когда представленные на рынке технические решения не в полной мере удовлетворяют запросы DB.

Технические требования DB к поезду нового поколения сформированы с учетом результатов работы компаний Alstom и Siemens по формированию независимо друг от друга концепций перспективного высокоскоростного поезда. Соответствующие контракты были подписаны с этими компаниями в 2022 г. Сотрудничество с Alstom и Siemens позволило DB сформулировать амбициозные, но в то же время реалистичные требования без привязки к конкретному изготовителю.

Источник: zdmira.com, 18.12.2023

Siemens Mobility запросил у правительства Германии компенсацию инвестиций в РФ

Две немецкие компании сферы транспортного машиностроения, Siemens

Mobility и Volkswagen Bank, запросили у правительства Германии компенсации из-за финансовых потерь в России.

«Как и многие другие немецкие компании, Siemens обезопасила инвестиции в России, прибегнув к инструменту инвестиционных гарантий со стороны федерального правительства», – сказал представитель Siemens Mobility. У компании есть контакт по возмещенным инвестициям с федеральным правительством и аудиторской фирмой PwC, которой было поручено реализовать инвестиционные гарантии.

В последние годы у Siemens действовал только один прямой контракт на импорт подвижного состава в Россию: заключенный в 2019 г. с ОАО «РЖД» на поставку 13 высокоскоростных поездов «Сапсан» (модель Velaro Rus) за 1,1 млрд евро. В октябре 2022 г. компания объявила о расторжении этого контракта, однако арбитражный суд Москвы обязал Siemens завершить поставку. Помимо этого контракта, арбитражный суд Московского округа обязал Siemens также исполнять контракт на техобслуживание поездов «Сапсан», заключенный с ОАО «РЖД» еще в 2007 г.

После того, как Siemens объявила об уходе из России в мае 2022 г., компания продала свою дочернюю лизинговую компанию «Сименс Финанс». Siemens заявил, что по итогам 2022 г. из-за санкций компания потеряла 600 млн евро.

Ранее инструментом инвестиционных гарантий от немецкого правительства воспользовалась нефтегазовая компания Wintershall Dea, это подтвердил представитель министерства финансов Германии. Сообщалось, что компании будут компенсированы инвестиции в Россию, которые были сделаны в период с 2006-2016 гг.

В середине ноября госсекретарь Германии по экономическим вопросам Михаэль Келлнер заявил, что поступило 16 заявок от 8 компаний, которые хотели воспользоваться ранее выданными государственными инвестиционными гарантиями на проекты в России. Общая сумма таких гарантий составляет около 2,8 млрд евро.

Источник: rollingstockworld.ru, 13.12.2023

Движение поездов Eurostar между Нидерландами и Лондоном приостановлено

Нидерландский оператор международных и высокоскоростных сообщений NS International объявил о приостановке движения поездов Eurostar между Нидерландами и Лондоном на 6 месяцев – с июня 2024 г. по январь 2025 г., в связи с проведением работ по реконструкции Центрального вокзала

Амстердама.

Такое решение было принято после проведения совместного исследования Министерством инфраструктуры и водного хозяйства Нидерландов с операторами ProRail, NS и Eurostar. Стороны пришли к выводу о невозможности организации беспересадочного сообщения между Нидерландами и Великобританией в период проведения работ на Центральном вокзале Амстердама.

В это время пассажирам Eurostar, следующим из Амстердама и Роттердама в Лондон, придется делать одну пересадку в Брюсселе.

Проект реконструкции вокзала предусматривает снос павильона на платформе 15, который использовался для проведения паспортного контроля пассажиров, направляющихся в Великобританию, а также строительство нового терминала, расположенного ниже уровня станционных платформ. Завершить его планируется до января 2025 г., что позволит привлечь еще большее число пассажиров в сообщении между Нидерландами и Великобританией.

Поезда Eurostar в Брюссель и Париж по-прежнему будут отправляться с центральных вокзалов Амстердама и Роттердама и из аэропорта Схипхол.

Ряд туроператоров уже заявили, что отмена поездов Eurostar в сообщении Амстердам – Лондон приведет к организации 21 дополнительного авиарейса между этими городами.

Источник: railtech.com, 28.11.2023 (англ. яз.)

Прогнозируется появление новых прямых высокоскоростных железнодорожных маршрутов из Лондона

Новые прямые маршруты высокоскоростных поездов из Лондона в Кельн, Франкфурт, Женеву и Цюрих могут быть запущены в течение 5 лет после завершения работ по удвоению пропускной способности железнодорожного сообщения Великобритании с Европой.

В то время как туннель под Ла-Маншем, который отмечает свое 30-летие в мае 2024 г., пытается расширить свои пассажирские направления за пределы первоначальных рейсов Eurostar из Лондона в Париж и Брюссель, компания Getlink заявила, что теперь могут появиться новые участники и пункты назначения.

Два потенциальных оператора, испанская железнодорожная компания Evelyn и голландский железнодорожный стартап Euro, публично заявили о своей заинтересованности в конкуренции с Eurostar.

Источник: theguardian.com, 14.12.2023 (англ.яз.)

СРК совместно с Adif разработает первую в Польше ВСМ

Центральный железнодорожный порт (Centralny Port Komunikacyjny, СРК) подписал меморандум о взаимопонимании с распорядителем железнодорожной инфраструктурой Испании Adif для содействия развитию сети высокоскоростных железных дорог в Польше.

Это соглашение позволит использовать опыт Adif в управлении самой протяженной в Европе высокоскоростной сетью в Испании, которая насчитывает почти 4 тыс. км действующих линий. Ещё 1600 км находятся на этапе планирования.

Это партнерство основывается на межправительственном соглашении о сотрудничестве между Польшей и Испанией, подписанном в 2021 г. В рамках этой работы СРК и Adif осуществили ряд совместных мероприятий, направленных на улучшение функционирования либерализованного железнодорожного рынка. Это включало в себя сосредоточение усилий на оптимизации пропускной способности железнодорожной сети, развитии железнодорожных узлов и улучшении доставки, монтажа и технического обслуживания объектов высокоскоростного железнодорожного транспорта.

В соответствии с этим последним соглашением, СРК и Adif будут работать над совместными учебными программами и ознакомительными визитами для изучения таких тем, как установка путевых знаков и модернизация систем сигнализации.

Партнерство также будет включать взаимные технические консультации для поддержки развития железнодорожной сети, включая внедрение системы тягового электроснабжения напряжением 2х25 кВ.

Партнерство поможет СРК успешно реализовать запланированный мультимодальный проект, объединяющий воздушный, железнодорожный и автомобильный транспорт. Сюда входит строительство нового аэропорта рядом с железнодорожной пересадочной станцией в центре Польши.

Узел СРК будет соединен с регионом сетью из примерно 2 тыс. км новых высокоскоростных линий, что сократит время в пути между Варшавой и другими крупными польскими городами до менее чем 2,5 часов.

Источник: railway-news.com, 06.12.2023 (англ.яз.)

Проект ВСМ Лас-Вегас – Лос-Анджелес получит 3 млрд долларов

Полная стоимость проекта оценивается в 12 млрд долларов и, как ожидается, он будет завершен до Олимпийских игр 2028 г. в Лос-Анджелесе

Проект строительства высокоскоростной железной дороги в Калифорнии

получил новое крупное финансирование: администрация Байдена пообещала выделить 3 млрд долларов строительство участка Лас-Вегас – Южная Калифорния и 3,07 млрд долларов на участок Сан-Франциско – Лос-Анджелес.

Программа управления высокоскоростных железных дорог Калифорнии, которая долгое время находилась в подвешенном состоянии, рассчитывает начать первые коммерческие перевозки уже в 2030 г. и направлена на то, чтобы в конечном итоге доставлять пассажиров из Сан-Франциско в район Большого Лос-Анджелеса со скоростью свыше 320 км/ч менее чем за 3 часа.

По словам сенатора от штата Невада Джеки Розен, этот исторический проект высокоскоростной железной дороги станет поворотным моментом для туристической отрасли и транспорта Невады.

В отличие от калифорнийских железнодорожных проектов, проект строительства линии до Лас-Вегаса управляется не правительством штата, а частно-государственным партнерством, возглавляемым Brightline – компанией из Флориды, которая успешно управляет пригородной линией в своём штате.

Ожидается, что скорость движения на участке «Brightline West», протяженностью 350 км, будет составлять не менее 300 км/ч, в результате чего предполагаемое время в пути составит 2 ч 10 мин. Сообщается, что компания хочет установить цену на самый дешевый билет в один конец примерно в 100 долларов, чтобы он был конкурентоспособен по стоимости авиаперелета.

Средства были выделены после того, как в октябре губернатор Калифорнии Гэвин Ньюсом обратился к Д.Байденому с просьбой о выделении федерального гранта в размере 3 млрд долларов на поддержку проекта строительства ВСМ от Сан-Франциско до Лос-Анджелеса, общая стоимость которого оценивается в 88-128 млрд долларов. Федеральные средства позволили бы штату завершить начальный участок протяженностью 190 км.

Калифорнийские законодатели, включая Нэнси Пелоси, заявили, что Калифорнийское управление высокоскоростных железных дорог получит финансирование для поддержки строительства, соединяющего города Мерсед, Фресно и Бейкерсфилд. Республиканцы в Конгрессе хотят запретить президенту выделять новые гранты для финансирования строительства высокоскоростной железной дороги в Калифорнии, поскольку проект обошелся гораздо дороже и занял гораздо больше времени, чем оценивалось первоначально.

По оценкам, линия «Brightline West», ежегодно будет удирать с автотрассы I-15 более 3 млн автомобилей.

Конгресс США одобрил выделение 66 млрд долларов на железнодорожную инфраструктуру страны в рамках законопроекта об инфраструктуре с фондов в 1 трлн долларов. Оператор пассажирских перевозок Amtrak получил 22 млрд долларов и 36 млрд долларов были выделены на

конкурсные гранты. В ноябре министерство транспорта США выделило 3,8 млрд долларов на строительство нового железнодорожного туннеля между городам Нью-Йорком и штатом Нью-Джерси.

Федеральное управление железных дорог в общей сложности выделит 16,4 млрд долларов на реализацию 25 проектов в Северо-восточном коридоре (NEC).

Источник: theguardian.com, 06.12.2023 (англ.яз.)

На финансирование пассажирской железнодорожной сети США выделено 8,2 млрд долларов

Восьмого декабря, Федеральное железнодорожное управление (FRA) Министерства транспорта США объявило о выделении грантов в размере 8,2 млрд долларов на проекты высокоскоростных и обычных железных дорог и по всей территории страны.

Финансирование коснется 10 проектов в 9 штатах, которые готовы к строительству, а также 69 коридоров в 44 штатах, которые были определены для будущего развития.

Эти инвестиции дополняют объявленное в ноябре финансирование в размере 16,4 млрд долларов США для 25 проектов вдоль Северо-Восточного коридора.

На сегодняшний день администрация президента США выделила 30 млрд долларов США на развитие национальной железнодорожной сети.

Последние гранты были предоставлены в рамках двух программ финансирования: программы Федерального государственного партнерства в области междугородних пассажирских железнодорожных перевозок (Fed-State National, FSN) и программы идентификации и развития коридоров (Corridor ID).

Проекты, объявленные в рамках Национальной программы FSN, будут способствовать развитию двух высокоскоростных железнодорожных коридоров и финансировать усовершенствования существующих железнодорожных коридоров для улучшения качества обслуживания и производительности.

В частности, эти инвестиции помогут:

- создать высокоскоростное железнодорожное сообщение в Центральной долине Калифорнии;
- создать новый высокоскоростной железнодорожный коридор между Лас-Вегасом, Невадой и южной Калифорнией;
- модернизировать существующие обычные железнодорожные коридоры, чтобы соединить Северную Вирджинию и Юго-восток с Северо-Восточным коридором;

- расширить и добавить сервисы к коридору Кистоун в Пенсильвании между Филадельфией и Питтсбургом;
- расширить коридор Пьемонт в Северной Каролине в рамках развития скоростного сообщения между Роли и Ричмондом, штат Вирджиния
- инвестировать в вокзал Юнион в Чикаго для развития сообщения в узле коридоров Среднего Запада;
- улучшить качество обслуживания в штатах Мэн, Монтана и Аляска.

Между тем, FRA выбрала 69 коридоров в 44 штатах в рамках программы идентификации и развития коридоров (Corridor ID) для стимулирования будущего расширения пассажирских железнодорожных перевозок.

Целью этого раунда отбора является модернизация 15 существующих железнодорожных маршрутов, добавление или расширение обслуживания на 47 новых маршрутах и реализация 7 новых проектов высокоскоростного железнодорожного сообщения.

Примеры отобранных проектов включают:

- новое высокоскоростное железнодорожное сообщение в коридоре Каскадия между Орегоном, Вашингтоном и Британской Колумбией;
- новое высокоскоростное железнодорожное сообщение между Далласом и Хьюстоном в Техасе;
- новые и модернизированные центральные коридоры Чикаго на Среднем Западе;
- улучшенное обслуживание и увеличение частоты сервисов из Чикаго в Детройт с расширением до Виндзора, Канада;
- новое сообщение между Твинсити и Дулутом, Миннесота;
- новый сервис из Форт-Коллинза в Пуэбло, штат Колорадо, с промежуточными остановками в Боулдере, Денвере и Колорадо-Спрингс;
- новый сервис между Финиксом и Тусоном, штат Аризона;
- новый сервис между Батон-Руж и Новым Орлеаном, штат Луизиана
- новые соединения между Северо-Восточным коридором и Северным Делавэром, Редингом и Скрантоном, Пенсильвания;
- расширение стыковок и увеличение частоты сервисов в рамках обычной железнодорожной сети Калифорнии;
- расширение стыковок и обслуживания в сети междугородних железных дорог Флориды между Тампой, Джексонвиллем, Орландо и Майами;
- новое сообщение между Атлантой и Саваной, а также из Атланты в Нэшвилл и Мемфис через Чаттанугу;
- восстановление сообщения между Чикаго и Сиэтлом, штат Вашингтон, через многочисленные сельские населенные пункты в Северной Дакоте и Монтане.

Проект ВСМ Хьюстон – Даллас получил 500 тыс. долларов

Давно обсуждаемая инициатива была одним из семи проектов развития высокоскоростных железных дорог по всей стране, отобранных для получения финансирования от Федерального управления железных дорог, которое выделило в общей сложности 8,2 млрд долларов на 79 железнодорожных проектов, находящихся на разных стадиях разработки.

Компания Amtrak получила федеральный грант в размере 500 тыс. долларов на дальнейшее изучение и разработку предлагаемой высокоскоростной железной дороги между Хьюстоном и Далласом.

В августе национальная пассажирская железнодорожная компания Соединенных Штатов Amtrak, объявила, что изучает возможность партнерства с базирующейся в Далласе компанией Texas Central, которая давно вынашивала идею строительства железной дороги протяженностью 380 км, которая сократила бы время в пути между двумя крупнейшими городами Техаса до 90 минут.

Однако выделенное федеральное финансирование проекта ВСМ Хьюстон – Даллас не означает, что он будет реализован. Средства пойдут не на строительство, а скорее на дальнейшее развитие проекта.

В 2022 г. работы по проекту застопорились, поскольку процесс приобретения земли вдоль предполагаемой железной дороги столкнулся с серьезными проблемами, а предыдущий генеральный директор Texas Central Карлос Агилар подал в отставку. Значительное сопротивление оказали сельские землевладельцы, но решение Верховного суда штата Техас в июне 2022 г. дало Texas Central юридические полномочия приобретать землю через процедуру отчуждения «*eminent domain*», что дало надежду на реализацию ВСМ.

Если проект ВСМ все же будет реализован, он создаст тысячи рабочих мест, а также принесет пользу окружающей среде. По данным Amtrak и Texas Central, проект приведет к удалению 12500 автомобилей в день с автомагистрали №45 и сократит выбросы парниковых газов более чем на 100 тыс. тонн в год.

Источник: houstonpublicmedia.org, 08.12.2023 (англ.яз.)

Марокко закупит 168 новых поездов

Национальный железнодорожный оператор Марокко ONCF объявил тендер на приобретение 168 новых высокоскоростных поездов.

Это является частью плана развития ONCF по развитию железнодорожной сети и продвижению её в качестве предпочтительного

варианта для устойчивой и инклюзивной мобильности. План также позволит лучше подготовить Марокко к совместному проведению Чемпионата мира по футболу 2030 г.

Тендер предусматривает поставку 150 поездов для междугородних перевозок, скоростных экспрессов и общественного транспорта, а также 18 высокоскоростных поездов.

Эти поезда частично заменят стареющий парк подвижного состава ONCF. Кроме того, они будут использоваться для расширения экспресс-перевозок в Касабланку и Рабат.

Новые высокоскоростные поезда будут курсировать на предстоящем расширении первой марокканской и африканской высокоскоростной линии Аль-Борак, которая начала курсировать 5 лет назад между Касабланкой и Танжером и теперь будет продлена до Марракеша.

Эти инвестиции в новый подвижной состав оцениваются примерно в 4 млрд евро.

Первоначально ONCF объявила о заинтересованности (EOI) в сентябре 2022 г. Компанией было получено 10 откликов от производителей подвижного состава. В настоящее время компания объявляет тендер.

Этот тендер основан на трех компонентах:

- закупка поездов с распределением графика поставок между 2027 и 2030 гг.;
- партнерство в области технического обслуживания;
- промышленное развитие путем строительства производственного подразделения и развития железнодорожной экосистемы поставщиков.

Источник: railway-news.com, 01.12.2023 (англ.яз.)

Протяженность железных дорог Китая достигла 155500 км, в том числе ВСМ – 43700 км

По сообщению железных дорог Китая (CR), протяженность национальной сети достигла 155,5 тыс. км, в том числе 43,7 тыс. км ВСМ. За 11 месяцев 2023 г. инвестиции в развитие этого вида транспорта составили 640,7 млрд юаней (90,1 млрд долл. США), что на 7% больше, чем годом ранее.

Восьмого декабря 2023 г. состоялся первый рейс поезда по ВСМ Цзинань – Чжэнчжоу, соединивший столицы провинций Шаньдун и Хэнань.

Магистраль вводилась в эксплуатацию поэтапно, первый участок Пуян – Чжэнчжоу открылся для перевозки пассажиров в июне 2022 г., строительство второго участка Цзинань – Пуян длиной 208 км велось с декабря 2019 г.

Новая двухпутная ВСМ протяженностью 407 км с 13 станциями

рассчитана на скорость движения поездов 350 км/ч. Время в пути между конечными станциями Цзинань-Западный и Чжэнчжоу-Восточный составляет 1 ч 43 мин. Ранее поездка между двумя столицами занимала около 4 ч.

Новая железная дорога соединила ВСМ Пекин – Шанхай и Пекин – Гуанчжоу и стала частью базовой сети ВСМ Китая, сформированной из 8 линий направления Север – Юг и 8 направления Запад – Восток.

Ранее открылась для перевозки пассажиров линия, связавшая города Лицзян и Шангри-Ла, а в провинции Сычуань на юго-западе Китая введен в эксплуатацию участок длиной 238 км линии Сычуань – Цинхай. Быстрыми темпами продолжается строительство линий в западной части страны. Начались подготовительные работы по ключевым проектам сооружения ВСМ Яньань – Юйлинь и железной дороги Хуантун – Байсе.

Очередными задачами СР считают ускорение создания современной железнодорожной инфраструктуры, повышение функциональности и эффективности сети, а также качества проектирования и строительства железных дорог.

*Источники: zdmira.com, 15.12.2023;
china.org.cn, 09.12.2023 (англ. яз.)*

Строительство ВСМ между тайландским Нонг Кхай и столицей Лаоса Вьентьян планируется завершить в 2028 г.

Участок ВСМ Нонг Кхай – Вьентьян проекта ВСМ железной дороги Тайланд – Лаос – Китай протяженностью 7,3 км, стоимость которого оценивается в 86 млн долларов США, пройдет технико-экономическое обоснование по заказу Государственной железной дороги Таиланда (SRT). Окончательный выбор проекта ожидается в 2024 г., за которым последует процесс торгов, начало которого запланировано на 2025 г.

Таиланд продвигает цель интеграции железнодорожной системы с проектом ВСМ Бангкок – Нонг Кхай, направленной на укрепление регионального сообщения и перспектив торговли с Китаем через Лаосско-Китайскую железную дорогу.

В настоящее время ведется строительство всего тайского участка тайско-китайского проекта ВСМ протяженностью 606 км от Нонг Кхая до Бангкока.

Однако начальный этап, целью которого является прокладка 253 км путей между Бангкоком и Накхонратчасимой стоимостью 5 млрд долларов США, завершен лишь на 28,6%. Задержки, связанные с проблемами экспроприации земли, препятствовали прогрессу, влияя на сроки реализации проекта, которые в идеале сейчас должны составлять 50%.

Кроме того, опасения по поводу воздействия проекта на объекты

Всемирного наследия побудили дождаться результатов оценки, требуемых Организацией Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры (ЮНЕСКО).

Тем не менее, технико-экономическое обоснование участка, соединяющего Накхонратчасиму и Нонг Кхай, было завершено, однако министерство ждет результатов оценки воздействия на окружающую среду.

Ожидается, что после завершения строительства эти сегменты увеличат объем грузовых и пассажирских перевозок между Таиландом, Лаосом и Китаем.

Источник: thestar.com.my, 18.12.2023 (англ. яз.)

Rail Baltica через Ригу пройдет, но, возможно, после 2030 г.

Строительство путей с европейской 1435-мм колеей в Риге к 2030 г. представляется еще возможной, но очень труднодостижимой целью, заявил председатель правления, исполнительный директор реализующего проект RB Rail Марко Кивила.

Он напомнил, что Rail Baltica включена в Европейскую транспортную сеть (TEN-T), транспортные коридоры которой должны быть введены в эксплуатацию к 2030 г., и страны, в которых реализуются проекты TEN-T, взяли на себя такие обязательства. В то же время ясно, что для завершения проекта до 2030 г. предусмотренного в настоящее время финансирования не хватит.

М.Кивила подчеркнул, что речь идет не о нескольких вариантах трассы Rail Baltica, которые обсуждаются в латвийских СМИ, а о работах, которые можно реализовать до 2030 г., чтобы построить функционирующую железнодорожную линию, и о работах, которые можно выполнить после 2030 г.

Реальные строительные работы начаты только на Рижском центральном вокзале и в аэропорту, но и им не хватает финансирования.

Он отметил, что именно рижский участок магистрали, проходящий через Центральный железнодорожный вокзал и рижский аэропорт, в настоящее время является наиболее сложным, в том числе с точки зрения времени, поскольку расторгнут договор с его проектировщиком, испанской компанией IDOM, а это может задержать строительство еще на два года.

Еще более сложным вопросом является финансирование. В настоящее время проводится новый анализ затрат и выгод проекта Rail Baltica. Хотя оценка еще не полностью завершена, уже известно, что стоимость проекта значительно возросла.

По словам директора RB Rail, именно поэтому министерства транспорта

стран Балтии поручили RB Rail рассмотреть вопрос о том, есть ли аспекты проекта, которые могут быть реализованы в течение более длительного периода за счет средств, которые будут доступны после 2030 г.

В настоящее время страны Балтии рассматривают возможность получения дополнительного финансирования и в ЕС, и из других источников.

Завершение строительства рижского участка Rail Baltica после 2030 г. – не единственный обсуждаемый вопрос. Также рассматривается возможность на начальном этапе отказаться от двойных путей на всем маршруте Rail Baltica и организации движения по одному пути. Соединение основной трассы Rail Baltica с Вильнюсом тоже обсуждается как возможный источник экономии средств до 2030 г.

Все эти возможные решения означают то, что на начальном этапе у Rail Baltica потенциально будет меньше пассажиров и она будет менее конкурентоспособной по сравнению с другими видами транспорта.

Руководство совместного предприятия стран Балтии RB Rail разрабатывает различные сценарии – сейчас их уже 7, – что вычеркнуть на первом этапе. Некоторые сценарии предусматривают строительство только одного полотна, а в Эстонии предлагается снизить скорость до 160 км/ч, что существенно меняет издержки. Пересечение Даугавы в Саласпилсе теперь предлагается строить не в виде совмещенного моста для автомобилей и поездов, а только в качестве железнодорожного моста.

В ходе дискуссии предлагаются варианты, согласно которым к 2030 г. будет построена только линия, которая со стороны Эстонии через Саласпилс уходит на Иецаву и дальше в Литву. А соединение с Ригой предлагается создавать уже потом – за счет отдельной железной дороги. Практически все эти сценарии предусматривают отказ от строительства нового железнодорожного моста в Риге.

Но обсуждается и вариант, по которому трасса все же пройдет через Ригу, тогда можно временно отказаться от прямого участка между Вангажи и Иецавой, который ориентирован на грузовое движение.

Источник: lv.sputniknews.ru, 01.12.2023

Rail Baltica в Латвии на грани провала

Согласно информации Министерства сообщений Латвии, с 2015 по 2023 гг. на проект транспортной инфраструктуры Rail Baltica латвийские участники строительства уже потратили 916 млн евро – почти половину от изначально запланированных 2 млрд евро.

Однако теперь фактически подтвердились слухи о том, что для

выполнения всех планов по строительству необходимо уже 8 млрд евро, а значит, проект подорожал в 4 раза. У Латвии таких денег нет. Европейская комиссия требует, чтобы действующая между странами Балтии железнодорожная линия с колеей европейской ширины была построена к 2030 г., но нет уверенности, что обязательства удастся выполнить в срок.

На латвийском этапе проектирование основной трассы задерживается на несколько лет, необходимые для строительства земли не отчуждены. Ответственные за внедрение проекта на уровне стран Балтии теперь ищут способы сэкономить время и средства.

Учитывая стратегическое значение проекта, премьер-министр Латвии Эвика Силиня вместе с премьерами Эстонии и Литвы планирует обратиться в Еврокомиссию, чтобы обеспечить политическую поддержку для дальнейшего привлечения финансирования.

Источник: rzd-partner.ru, 01.12. 2023