



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

## **Д**ифференцированное **О**беспечение **Р**уководства

---

127/2023

### **Проект высокоскоростной магистрали в Канаде High-Frequency Rail: текущий статус и перспективы**

По мере роста численности населения в Канаде, необходимо повышать его мобильность, особенно в районах, находящихся в пределах таких крупных агломераций, как Торонто, Монреаль и Квебек-сити. Поскольку страна все чаще сталкивается со снижением качества услуг авиалиний, ростом цен на энергоносители и стихийными бедствиями, связанными с изменением климата, решение вопроса власти начинают видеть в развитии железнодорожного транспорта, а именно – в строительстве высокоскоростной железной дороги, соединяющей наиболее крупные города.

Как следствие, федеральное правительство решило поддержать проект по строительству электрифицированной высокоскоростной линии протяженностью свыше 1 тыс. км. – High-Frequency Rail (HFR), которая свяжет Торонто, Квебек-сити, Оттаву и Монреаль. В перспективе маршрут может быть продлен до границы с США (г. Уинсор, вблизи американского Детройта).



Рис. 1. Прогнозируемый маршрут линии HFR (исключая участок до г. Уинсор)

Важно подчеркнуть, что маршрут ВСМ пока еще до конца не определен, но ожидается, что он будет пролегать по территории провинций Онтарио и Квебек (рис. 1).

Для реализации проекта, впервые представленного еще в 2016 г., государственная пассажирская компания VIA Rail в 2022 г. создала подразделение VIA HFR, которое сейчас отвечает за проведение соответствующих работ. Ранее были отобраны 3 консорциума, которые теперь могут подать заявки на участие в проекте в рамках запроса предложения:

- Cadence: CDPQ Infra, SNC-Lavalin, Systra и Keolis;
- Intercity Rail Developers: Intercity Development Partners, EllisDon, Kilmer Transportation, Jacobs, Hatch, CIMA+, FirstGroup, RATP и Renfe;
- QConnexiON Rail Partners: Fengate, John Laing, Bechtel, WSP и Deutsche Bahn.

Теперь эти компании представят свои предложения, которые должны пройти конкурсный отбор. Ключевое требование, предъявляемое к кандидатам на участие в проекте: скорость движения поездов должна быть не ниже 200 км/ч. При этом неизвестно<sup>1</sup>, будут ли составы развивать скорость до 250 км/ч – показателя, согласно которому новые, не переоборудованные специально под эти задачи, линии начинают считаться высокоскоростными<sup>2</sup>.

Стоит отметить, что в Канаде, как и в США, наблюдаются проблемы с распределением пропускной способности для пассажирских поездов –

<sup>1</sup> Пресс-релиз правительства Канады: «Согласно первому решению, поезда должны двигаться со скоростью, превышающую текущие показатели составов VIA Rail – т.е. до 200 км/ч. В настоящее время предел скорости для пассажирских поездов этой компании ограничен 160 км/ч, при этом фактическая эксплуатационная скорость составляет 60-120 км/ч, в зависимости от участка. В рамках второго решения необходимо будет построить участки ВСМ, которые позволят еще больше сократить время поездки».

<sup>2</sup> Линии с допустимой скоростью движения поездов от 200 км/ч можно считать высокоскоростными, если они ранее являлись магистральными и были переоборудованы для высокоскоростного движения. В то же время, специально построенные для этих целей линии являются высокоскоростными, если этот показатель составляет от 250 км/ч.

например, та же VIA Rail осуществляет перевозки по инфраструктуре, принадлежащей грузовой железной дороге I класса Canadian National Railway (которая отдает приоритет своим грузовым поездам). Как следствие, часто пускать пассажирские составы представляется затруднительным, от чего страдает качество транспортного сообщения. Учитывая, что в VIA HFR планируют увеличить частоту следования поездов (как минимум каждые 40 мин), наиболее подходящим вариантом становится строительство новой выделенной линии.

Одной из ключевых трудностей являются протесты землевладельцев и коренных народов, через территорию проживания которых будет пролегать трасса железнодорожного пути. Отчасти поэтому проект не двинулся дальше технико-экономических обоснований (на текущий момент их уже 26) и конкурса коммерческих предложений.

В VIA HFR понимают эти проблемы, и стараются убедить общественность путем проведения различных экологических исследований (шум, вибрация, влияние на качество воздуха и водные ресурсы, а также на среду обитания животных и рыб) и консультаций с представителями местных сообществ и коренных народов.

Тем не менее, судьба HFR, похоже, будет намного перспективней аналогичного проекта в США по строительству высокоскоростной линии в Калифорнии (CHSR), также реализуемого правительственным агентством (только региональным, а не федеральным). Там концепция появилась в 1990-х гг., и была одобрена на местном законодательном уровне только в 2008 г. Впоследствии CHSR сталкивался со многими трудностями – недостаток финансирования, возросшая в связи с инфляцией итоговая стоимость проекта, споры с землевладельцами, противодействие со стороны федерального правительства (особенно в годы президентства Дональда Трампа). Проект даже был на грани закрытия. HFR это не грозит – поддержку ему оказывают как региональные власти (как минимум, провинции Квебек), так и федеральное правительство.

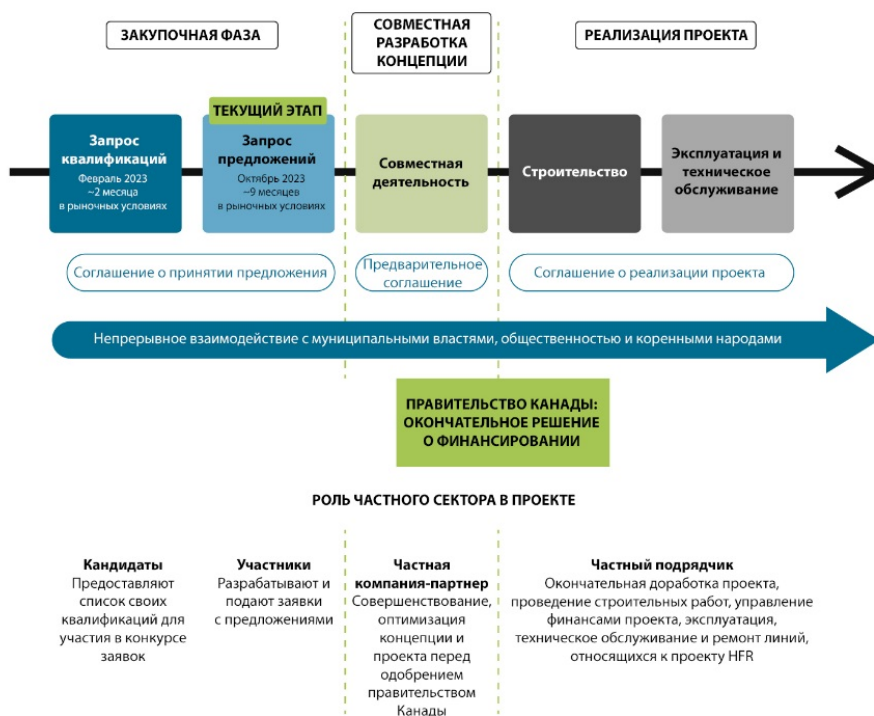


Рис. 2. График реализации проекта HFR по состоянию на 2023 г. Все этапы относятся к «рыночным условиям», т.е. с проектом могут официально взаимодействовать частные компании в рамках закупочной процедуры

Проект HFR является многообещающим, однако о его успехах говорить пока рано. Для его реализации требуется предпринять еще множество шагов. Да, правительство Канады оказывает поддержку этому проекту: например, в последние 2 года оно вложило в него почти 400 млн канадских долл. Но этого пока недостаточно – проект только лишь на раннем этапе своего жизненного цикла, и потребуются еще больше капиталовложений (рис. 2). На текущий момент HFR проходит этап рассмотрения коммерческих предложений от 3 консорциумов. По завершении данного конкурса (к сентябрю 2024 г.) выбранный консорциум должен будет составить бизнес-план и план управления проектом для разработки, строительства и эксплуатации линии. Ожидается, что перевозки начнутся к середине 2035 г.

*Источник: mtlblog.com, 26.10.2023 (англ. яз.);  
canada.ca, 13.10.2023 (англ. яз.);  
unpublished.ca, 09.10.2023 (англ. яз.);  
highspeedrailcanada.com, 25.09.2023 (англ. яз.);  
материалы сайта hfr-tgf.ca (англ. яз.).*