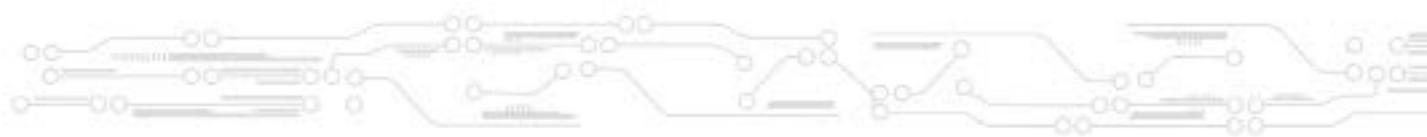


Новостной дайджест в сфере высокоскоростного движения

Выпуск за 11.04. - 15.04.

Москва, 2016



СОДЕРЖАНИЕ

1. Скоростные поезда «Ласточка» будут ходить из Твери в Бологое.....	3
2. Губернатор Челябинской области рассчитывает на взаимодействие с Астаной в рамках проекта ВSM.....	4
3. Министр транспорта РФ Максим Соколов: «ВSM – это крупнейший инфраструктурный проект России».....	5
4. Триллионы в путь: на чьи деньги РЖД построят дорогу Москва — Казань	6
5. «РЖД» ожидают появления ряда путепроводов на маршруте «Сапсанов».....	8
6. Пассажиры поезда Allegro смогут бесплатно добраться до аэропорта Хельсинки - Вантаа.....	9
7. В Балашихе прошли общественные слушания по экологической безопасности ВSM Москва - Казань.....	10
8. Колбаса встает на рельсы.....	11
9. Екатеринбург отказался от участия в проектировании скоростной дороги до Челябинска.....	12
10. Скоростной поезд свяжет города на Волге.....	13

11.04.16.

Источник : ИА «Интерфакс»

Скоростные поезда «Ласточка» будут ходить из Твери в Бологое

Врио губернатора Тверской области Игорь Руденя и начальник Октябрьской железной дороги Владимир Голоскоков в понедельник достигли договоренности о пуске скоростных поездов «Ласточка» по маршруту Тверь – Бологое, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе регионального правительства.

«Поезда «Ласточка» на Октябрьской железной дороге сейчас ходят по маршрутам Москва – Тверь и Бологое – Санкт-Петербург и пользуются популярностью у жителей региона. Так, из Твери до Москвы на «Ласточке» можно доехать меньше чем за 2 часа при стоимости билета незначительно выше, чем на обычной электричке», – отметил сотрудник пресс-службы.

По его словам, на встрече начальник ОЖД поддержал предложение главы Тверской области о пуске «Ласточек» из Твери до станции Бологое. Таким образом, теперь «Ласточками» будет охвачена вся железнодорожная магистраль Москва – Санкт-Петербург.

Сроки введения нового маршрута сейчас обсуждаются.

«На встрече было озвучено, что ОАО «РЖД» в 2016 году вложит в развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на территории Тверской области около 1,5 млрд рублей. В настоящее время прорабатываются вопросы приведения в нормативное состояние железнодорожных переездов, разрабатываются графики организации перевозок в летний период», – добавил представитель пресс-службы.

11.04.16.

Источник : Газета «Московский Комсомолец Челябинск»

Губернатор Челябинской области рассчитывает на взаимодействие с Астаной в рамках проекта ВSM

Губернатор Челябинской области Борис Дубровский сегодня, 11 апреля, встретился с акимом Астаны Адильбеком Джаксыбековым в рамках визита делегации региона в Казахстан. Одной из главных тем обсуждения стали планы по строительству высокоскоростной магистрали Челябинск – Екатеринбург, трассировка которой в дальнейшем планируется через Костанай в Астану.

Как сообщили в пресс-службе губернатора, Борис Дубровский подчеркнул, что рассчитывает на взаимодействие с Астаной в рамках реализации проекта ВSM Пекин-Москва. По мнению Адильбека Джаксыбекова, проект даст хороший импульс для развития разных сфер экономики двух регионов.

Губернатора Челябинской области также заинтересовал опыт Астаны по организации международной специализированной выставки ЕХРО-2017. Этот интерес связан с планами по проведению в 2020 году в Челябинске саммитов ШОС и БРИКС.

Примечательно, что с момента подписания первого соглашения о сотрудничестве между Астаной и Челябинской областью прошло 15 лет. По словам Адильбека Джаксыбекова, визит южноуральской делегации позволит вывести взаимоотношения двух территорий на новый этап. Как отметил аким, Челябинская область является для Астаны одним из самых приоритетных регионов. И он рассчитывает на дальнейшее развитие экономических и гуманитарных связей с ним.

12.04.16.

Источник : Деловая электронная газета Татарстана «Бизнес Онлайн»

Министр транспорта РФ Максим Соколов: «ВСМ – это крупнейший инфраструктурный проект России»

Министр транспорта РФ Максим Соколов заявил сегодня, выступая на расширенном заседании коллегии минтранса, что высокоскоростная магистраль Москва – Казань в настоящее время является крупнейшим инфраструктурным проектом России. При этом министр не стал рассказывать о дальнейших планах своего ведомства в реализации этого проекта, передает корреспондент «БИЗНЕС Online».

«В прошлом году принято важное решение о начале реализации проекта строительства ВСМ Москва – Казань. Начато проектирование трассы, которая пройдет по территории 7 субъектов России, общая численность населения которых около 30 миллионов человек. На сегодня это крупнейший инфраструктурный проект России», — сказал Соколов.

Напомним, в середине марта этого года министр заявлял нашему изданию, что этап проектирования должен быть завершен в конце лета, затем документы будут переданы в Главгосэкспертизу. «Когда мы поймем окончательную стоимость проекта, то можно уже будет говорить о следующих шагах и практической реализации, то есть уже о конкретных строительных работах», — говорил Соколов.

Тогда же стало известно, что РЖД утвердили актуализированную программу организации скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения до 2030 года. На первом этапе, до 2020 года, планируется ввести в эксплуатацию участки ВСМ Москва — Казань стоимостью 1,2 трлн. рублей, Москва — Тула (268,6 млрд. рублей), Челябинск — Екатеринбург (122,6 млрд. рублей), а также скоростные магистрали Тула — Белгород (86,8 млрд. рублей), Екатеринбург — Нижний Тагил (12,9 млрд. рублей) и Новосибирск — Барнаул (62,3 млрд. рублей). В 2021 - 2025 годах планируется продлить татарстанский участок ВСМ от Казани до Елабуги, а также построить ВСМ Ростов — Краснодар — Адлер, Тула — Воронеж и ряд других скоростных региональных магистралей. В 2026 - 2030 годах РЖД предполагают продлить магистраль от Елабуги до Екатеринбурга и от Воронежа до Ростова-на-Дону, а также построить ВСМ Москва — Санкт-Петербург (время в пути сократится с 4 почти до 2,5 часов).

12.04.16.

Источник : РБК

Триллионы в путь: на чьи деньги РЖД построят дорогу Москва — Казань

РЖД подготовили обновленную финансовую модель строительства и эксплуатации высокоскоростной ж/д магистрали Москва — Казань. Большую часть средств монополия ждет от российского Минфина и китайских инвесторов. В распоряжении РБК оказался доклад РЖД с обновленной финансовой моделью строительства и эксплуатации высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва — Нижний Новгород — Казань. Основные параметры финансовой модели обсуждались с чиновниками Минтранса и Минэкономразвития, рассказывает источник, близкий к РЖД. Содержание подтвердил федеральный чиновник.

Общий бюджет проекта с 2017 по 2031 год — 1,8 трлн руб. Большую часть денег монополия хочет получить от государства.

Из общего бюджета проекта в 1,8 трлн руб. РЖД оценивает капитальные затраты в 1,2 трлн руб. К ним компания относит 1114,9 млрд руб. на строительство пути и еще 84,6 млрд руб. на закупку подвижного состава. В 2014 году компания оценивала капитальные расходы на 132 млрд руб. меньше. Представитель РЖД говорил, что расходы скорректированы были из-за индексов-дефляторов и стоимости заемного финансирования, с учетом изменения ключевой ставки.

Проект планируется реализовать по модели концессии. Концедентом выступит РЖД, концессионером — Специальная проектная компания (СПК). Именно СПК отведена главная роль: она будет привлекать финансирование, заказывать строительство пути и распоряжаться собранными за проезд деньгами. Акционерами СПК будут РЖД (41%), китайский инвестфонд «Шелковый путь» (38%), «дочка» РЖД «Скоростные магистрали» (15%) и компании-перевозчики (6%), не названные в документе.

Проект предлагается реализовать в основном на заемные деньги — кредит China Development Bank на 400 млрд руб., кредиты других банков на 200 млрд руб. (под госгарантии), инфраструктурные облигации на 140 млрд руб., возвратные 100 млрд руб. из Фонда национального благосостояния и 90 млрд руб. от негосударственных пенсионных фондов. Еще 100 млрд руб. СПК получит в уставный капитал от РЖД, 103 млрд руб. — от «Шелкового пути», 40 млрд руб. — от «Скоростных магистралей», 17 млрд руб. — от компаний-перевозчиков.

Продолжение статьи

В мае 2015 года стало известно, что РЖД, Минтранс, корпорация «Китайские железные дороги» и председатель Госкомитета КНР по развитию и реформам подписали меморандум о сотрудничестве и модели финансирования высокоскоростной магистрали Москва — Казань. «РИА Новости» со ссылкой на источник сообщали, что китайская сторона готова внести 104 млрд руб. в уставный капитал Специальной проектной компании, а также предоставить кредит в размере 250 млрд руб. В РЖД увеличение кредита комментировать не стали, в China Development Bank на письмо РБК пока не ответили.

РЖД сформируют свой взнос за счет 50 млрд руб. из ФНБ и субсидии из федерального бюджета в размере 50 млрд. Покупать инфраструктурные облигации СПК, по задумке РЖД, будут российские и международные инвесторы, а отдельные выпуски — все тот же ФНБ и пенсионные фонды. Таким образом, общие расходы ФНБ составят от 150 млрд руб. максимум до 290 млрд руб. (в случае если фонд окажется единственным покупателем облигаций). В пресс-службе Минфина не ответили на запрос РБК.

Гендиректор агентства «INFOline-Аналитика» Михаил Бурмистров сомневается в реальности предлагаемой модели. Например, у каких банков в условиях санкций найти 200 млрд руб. «Раньше на стройке в Сочи для этих целей использовался ВЭБ, но сейчас у него самой проблемы», — отмечает Бурмистров. Сомневается эксперт и в возможности привлечь минимум 150 млрд руб. из ФНБ. «За деньги фонда большая конкуренция, а ВСМ, мягко говоря, не самый конкурентоспособный проект», — считает Бурмистров.

«Трудно сказать, сможет ли участвовать ВЭБ, но какая-то часть, вероятно, будет выкуплена РФПИ и госбанками, которые всегда приходят на помощь в таких проектах», — рассуждает Елена Сахнова из «ВТБ Капитала». По ее мнению, у СПК есть шансы найти кредиторов, ведь финансирование будет растянуто по времени и у банков избыток ликвидности при дефиците хороших заемщиков.

Финансовая модель построена исходя из доходности в 15% для акционеров концессионера и в 10% для финансовых инвесторов. В соглашении между РЖД, СПК и кредиторами планируется прописать обязанность российского правительства отвечать по обязательствам СПК, если та не сможет вернуть долги. «Это позволяет снизить риски кредиторов и стоимость заемного финансирования», — говорится в документе.

Обеспечить доходность СПК сможет, если заработает сама. Источниками ее доходов станут сборы за проезд по ВСМ высокоскоростных и скоростных поездов и электричек, доходы от курсирующих ночью обычных поездов, аренда коммерческих помещений и доходы от грузовых перевозок.

12.04.16.

Источник : ИА «Интерфакс»

«РЖД» ожидают появления ряда путепроводов на маршруте «Сапсанов»

ОАО «Российские железные дороги» ожидает появления ряда путепроводов через железную дорогу на маршруте высокоскоростных поездов «Сапсан» между Москвой и Санкт-Петербургом.

«Сейчас ведутся работы по строительству путепроводов в Фирсановке и в Головково (Подмосковье). Уже подготовлены соглашения о строительстве путепроводов с Тверской, Ленинградской областями и Санкт-Петербургом на условиях софинансирования. Надеюсь, в ближайшее время мы их подпишем», – заявил президент «РЖД» Олег Белозёров в интервью «Российской газете».

Он напомнил, что еще в 2015 г. на этом направлении планировалось запустить «тактовое» движение «Сапсанов» (более частое, по расписанию, с определенным интервалом), однако компания получила большое число обращений от жителей Санкт-Петербурга, Ленинградской и Тверской областей, «опасавшихся, что невозможно будет проехать». «Мы прислушались к мнению людей, просто увеличили количество поездов и отложили запуск тактового движения до решения проблемы переездов на этом направлении», – сказал топ-менеджер.

«Кроме того, была изменена технология движения. Если раньше при движении поезда на закрытие переезда отводилось 10 минут, то сейчас – только 5 минут. Технология, которую мы сейчас применяем, позволяет безопасно пропустить поезд с более коротким промежутком времени», – добавил О. Белозёров. Говоря о программе строительства путепроводов в Подмосковье, он отметил, что в рамках соответствующей программы уже запущено движение по восьми, «в ближайшее время ожидается еще 10».

Также глава «РЖД» сообщил, что компания планирует выделить дополнительные средства на обустройство прилегающей территории на Московской кольцевой железной дороге (МКЖД). «Мы хотим, чтобы комфортными были не только поездка и пересадка, но и окружающая среда. Уже договорились с городом, что будем вкладывать дополнительные средства в обустройство прилегающих территорий, чтобы пассажиру было приятно посмотреть в окно. На лето намечен огромный объем работ», – сказал он. О. Белозёров отметил, что готовность МКЖД составляет порядка 80%. «По транспортно-пересадочным узлам какие-то вещи будем доделывать еще в течение двух лет, поскольку рядом будут появляться новые станции метро», – сказал топ-менеджер.

12.04.16.

Источник : РИА Новости

Пассажиры поезда Allegro смогут бесплатно добраться до аэропорта Хельсинки-Вантаа

Пассажиры скоростного поезда Allegro («Аллегро»), следующие из Санкт-Петербурга в Хельсинки, получили возможность совершить бесплатную пересадку на станции Тиккурила и проследовать в аэропорт Хельсинки-Вантаа, сообщили «РЖД» во вторник.

«Это стало возможным после того, как в Хельсинки была введена в эксплуатацию кольцевая железнодорожная линия, которая соединила станцию Тиккурила, куда прибывает высокоскоростной поезд «Аллегро», с аэропортом Хельсинки-Вантаа», – говорится в сообщении.

Отмечается, что время в пути от станции Тиккурила до станции Аэропорт составляет 8 минут. Билеты на поезд «Аллегро» действительны для проезда в аэропорт в течение 80 минут со времени прибытия поезда «Аллегро» в Тиккурила или Хельсинки.

13.04.16.

Источник : Газета «Гудок»

В Балашихе прошли общественные слушания по экологической безопасности ВСМ Москва – Казань

Докладчики рассказали о технических решениях, которые сократят потенциальное негативное воздействие трассы на окружающую среду.

В Балашихе прошли очередные общественные слушания по экологической безопасности участка Москва – Казань высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань – Екатеринбург, сообщает пресс-служба РЖД.

В мероприятии приняли участие представители управления экологии и природопользования Администрации городского округа Балашиха, а также управления экологического проектирования ОАО «НИПИИ ЭТ «ЭНЕРГОТРАНСПРОЕКТ» и технического департамента ОАО «Скоростные магистрали».

Докладчики рассказали о технических решениях, которые существенно сократят потенциальное негативное воздействие трассы на окружающую среду, как при ее строительстве, так и при эксплуатации.

По окончании выступлений жители смогли задать вопросы, а также представить свои предложения относительно прохождения магистрали.

ВСМ Москва — Казань — проект первой в России высокоскоростной пассажирской магистрали. Ее протяженность составит около 770 км, скорость движения поездов будет достигать 400 км/ч, на трассе будут организованы остановки через каждые 50–70 км. Всего предусматривается 15 остановок, в том числе в крупных городах — Владимир, Нижний Новгород, Чебоксары. Время в пути от Москвы до Казани по ВСМ составит 3,5 часа против нынешних 11:30 часов. Ежегодный пассажиропоток на линии в первые годы эксплуатации оценивается в 10,5 млн человек.

13.04.16.

Источник : Ежедневная газета «Коммерсантъ»

Колбаса встает на рельсы

Нижегородский «Первый мясокомбинат», контролируемый бизнесменами Виталием Рейхелем и Михаилом Плехановым, попадает в предполагаемую зону строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва — Казань. Точный маршрут трассы будет известен только летом, пока на предприятии надеются, что магистраль пройдет по краю их участка и поэтому переносить производство не придется.

О том, что территория под ООО «Первый мясокомбинат» (Автозаводский район, Нижний Новгород) попадает в зону строительства ВСМ, вчера сообщила директор департамента градостроительного развития и архитектуры Анна Коновницына, ссылаясь на данные проектировщика — ОАО «Мосгипротранс». По ее словам, сейчас разрабатывается проект планировки маршрутной сети ВСМ, и земельный участок под мясокомбинатом (земля находится в собственности ОАО ГАЗ — „Ъ“), как и территория соседнего садоводческого товарищества, подлежат изъятию за счет средств федерального бюджета. Эту информацию проектировщик представил городским властям, чтобы они внесли соответствующие изменения в градостроительную документацию.

ООО «Первый мясокомбинат» зарегистрировано в 2004 году, занимается производством мясной продукции. По данным Kartoteka.ru, уставный капитал компании составляет 9 млн руб. 65% уставного капитала принадлежат Михаилу Плеханову, 35% — Виталию Рейхелю, которые вместе владеют сетью мясокомбинатов в Самарской, Калининградской, Волгоградской, Челябинской и Свердловской областях («Лада», Волжский мясокомбинат, «Таврия», «Янтарный», ООО «Альфа» и ООО «Доброгост»). Выручка компании за 2014 год составила 710 млн руб., чистая прибыль — 1,3 млн руб.

Директор «Первого мясокомбината» Максим Плеханов рассказал, что земельный участок под их предприятием находится в аренде с 2012 года. Официальных уведомлений о прохождении скоростной магистрали по территории комбината со стороны проектировщика ВСМ и собственника участка в компанию не поступало. На предприятии надеются, что магистраль затронет лишь край участка. «К нам приходили проектировщики, проводили замеры, однако никакой точной информации пока нет. Но, безусловно, прохождение по участку трассы ВСМ повлияет на работу предприятия», — отметил господин Плеханов, добавив, что при необходимости производство может быть оперативно перенесено.

14.04.16.

Источник : Интернет-телевидение Урала «Урал-1»

Екатеринбург отказался от участия в проектировании скоростной дороги до Челябинска

Для разработки проектной документации строительства скоростной железнодорожной магистрали Екатеринбург-Челябинск организовали Хозяйственное партнёрство «Уральская скоростная магистраль». Учредителями ХП «УСМ» выступили ОАО «Федеральный центр проектного финансирования» – структура ВЭБ, чей в уставный капитал составил 50 млн рублей, и предприниматель – гендиректор партнерства «УСМ» Сергей Голыгин, чьи инвестиции составили 10 тысяч рублей. Уставный капитал самого ХП «УСМ» равен 100 млн 10 тыс. рублей. По договору, оставшиеся 50 млн. рублей внесут из бюджета Челябинской области. Екатеринбургцы свое участие в проекте пока не подтверждают, аргументируя это тем, что интересы Свердловского региона при создании ХП «УСМ» будут защищены не в полном объеме. Проект магистрали, как сообщалось ранее, внесен в список приоритетных в программе развития скоростного и высокоскоростного движения ОАО «РЖД». На строительство ВСМ выделено 122,6 млрд рублей.

Проложение маршрута Челябинск – Екатеринбург запланировано через Костанай в Астану. Правительство всех регионов отмечает, что проект несомненно принесет пользу, однако вступать в ряд учредителей ХП «УСМ» пока не торопятся.

15.04.16.

Источник : Газета «Гудок»

Скорый поезд свяжет города на Волге

Дневной экспресс из Саратова в Самару отправится в первый рейс 29 апреля.

В составе экспресса четыре вагона: три с местами для сидения и один купейный.

Решающим моментом в пользу разработки этого направления стало несовершенство транспортно-логистической цепочки, усложняющей пассажирам путешествие. Изучив рынок, железнодорожники также увидели, что начиная с Балакова население тяготеет больше к Самаре, нежели к Саратову.

«От Саратова до Балакова можно доехать на поезде, – пояснил начальник Приволжского филиала АО «ФПК» Валерий Железнов. – Но, чтобы попасть в Самару, надо в Балакове пересаживаться на автотранспорт, идущий до Пугачевска, а там снова пересестись на поезд до Самары».

Кроме того, по словам Валерия Железнова, автотрасса Саратов – Самара в общероссийском рейтинге оценивается двумя баллами из возможных пяти. «Значит, конкурентная способность железной дороги повышается, – отметил он. – К тому же к нам обратились главы администраций Балакова, Пугачевска и Вольска о возможности организации прямого сообщения».

«Железнодорожный транспорт независимо от погодных условий гарантирует прибытие на станцию назначения в соответствии с графиком, причем поезда-экспрессы быстрее маршрутных автобусов», – сказал глава администрации Вольского муниципального района Игорь Пивоваров.

Время в пути автобуса из Саратова в Самару составляет 10 часов. Обычный поезд Саратов – Самара идет 10 часов 16 минут, причем через станцию Громово. А на этой ветке мало населенных пунктов. Время в пути дневного экспресса составит всего 7 часов 02 минуты. При этом он будет делать остановки на маленьких станциях: Сенная, Вольск-2, Балаково, Пугачевск, Тополек, Новокуйбышевская.

Пока дневной экспресс назначен всего на шесть рейсов, с 29 апреля по 12 мая. Но, если спрос на него будет достаточным, маршрут оставят на весь год.

В планах железнодорожников вывести этот поезд в нишу рентабельных. «Чтобы без учета субсидий он приносил прибыль по примеру фирменного Саратов – Москва», – пояснил

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Для статей были использованы следующие источники:

1. Информационное агентство «Интерфакс» (веб-ресурс : www.interfax.ru)
2. Газета «Московский Комсомолец Челябинск» (веб-ресурс : www.chel.mk.ru)
3. Деловая электронная газета Татарстана «Бизнес Онлайн» (веб-ресурс : www.business-gazeta.ru)
4. Медиахолдинг «РБК» (веб-ресурс : www.rbc.ru)
5. РИА Новости (веб-ресурс : www.ria.ru)
6. Газета «Гудок» (веб-ресурс : www.gudok.ru)
7. Ежедневная газета «Коммерсантъ» (веб-ресурс : www.kommersant.ru)
8. Интернет-телевидение Урада «Урал-1» (веб-ресурс : www.ural-1.ru)

Секретариат

Экспертного совета по технической политике в области проектирования, строительства и эксплуатации высокоскоростных железнодорожных магистралей в Российской Федерации

Кафедра «Высокоскоростные транспортные системы»

Института управления и информационных технологий МГУПС (МИИТ)

г. Москва, ул. Образцова, дом 9, стр. 9, ауд. 8505

(495) 684 29 02

(926) 270 99 81

Главный редактор : Сергеева Ирина