
Дайджест статей в области ВСМ

выпуск за 04.06– 09.06

- *Сенат Франции одобрил законопроект о реформе национальных железных дорог*
 - *Железные дороги Германии введут сквозные билеты и льготные тарифы*
 - *В Швеции обнародован план развития транспорта с учетом строительства ВСМ*
 - *В Италии отказались от плана повышения скорости до 350 км/ч*
 - *Евросоюз выделил Хорватии 1,7 млрд евро на финансирование транспортных проектов*
 - *В Болгарии объявлены тендеры по крупным железнодорожным проектам*
 - *Литовские железные дороги на пороге реформ*
 - *"Укрзалізниця" презентует услугу полноценного питания в поездах 12 июня*
 - *Билеты на поезда в Украине подорожали еще раз*
 - *Достигнуто соглашение об открытии финского железнодорожного рынка*
 - *Владимир Путин в Австрии обсудит перспективы строительства с участием России железной дороги «Кошице-Вена»*
 - *Российские скоростные магистрали в 10 раз медленнее китайских*
-

Сенат Франции одобрил законопроект о реформе национальных железных дорог

Законопроект правительства о реформировании национального железнодорожного сектора одобрен Сенатом Франции 5 июня 2018 г.

Документ сохраняет основные принципы предложенных правительством реформ, которые были приняты Национальным собранием Франции в апреле 2018 г. Они включают открытие рынка пассажирских перевозок для конкуренции, реструктуризацию SNCF Group как государственной компании с двумя дочерними подразделениями — SNCF Mobilités в качестве оператора перевозок и SNCF Réseau как оператора инфраструктуры — и прекращение в конце 2019 г. набора служащих с особым статусом (cheminot), гарантирующим пожизненную работу и досрочный выход на пенсию. Компромиссное соглашение с профсоюзами оговаривает защиту статуса cheminot для нынешних сотрудников трех компаний и тех, кто будет принят до конца 2019 г. Что касается передачи сотрудников SNCF другим операторам по итогам конкурсов на региональные перевозки, то правительство гарантирует принцип добровольного выбора и возможность возврата в штат SNCF через 3 – 8 лет. Тем не менее профсоюзы намерены продолжить протестные акции и забастовки, которые в предыдущие 3 мес серьезно повлияли на работу Национального общества железных дорог Франции.

В целях стабилизации финансового положения SNCF правительство обязалось списать 35 из 47 млрд евро долговых обязательств, которые образовались в связи со строительством высокоскоростных линий.

Следующий этап намечен на 11 июня 2018 г., когда совместный комитет из семи депутатов и семи сенаторов согласует окончательную версию документа. Затем эту версию рассмотрит Национальное собрание и сенат, после чего будет установлен график реализации реформ

Железные дороги Германии введут сквозные билеты и льготные тарифы

С 1 августа 2018 г. железные дороги Германии (DB) упростят планирование поездок пользователям общественного транспорта: пассажиры смогут по единому билету путешествовать от двери до двери, если длина маршрута их поездки превышает 100 км. При этом они могут использовать не только железнодорожный транспорт, но и метро, городскую железную дорогу, трамвай или автобус в пределах городов, где находятся станции отправления и назначения поезда. Таким образом, в железнодорожные билеты включается так называемый City-Ticket, разработанный совместно DB и Союзом общественного транспорта Германии (VDV). Ранее City-Ticket был доступен только обладателям BahnCard — бонусных карточек DB. Услуга охватывает 126 городов и тарифных союзов страны.

Одновременно DB введут льготный тариф Super Sparpreis, позволяющий в течение всего года приобретать билеты по цене 19,9 евро в салонах второго класса и 29,9 евро — в салонах первого класса. При этом обладатели бонусных карточек BahnCard получают скидку 25 %. Этот тариф допускает приобретение ограниченного числа билетов на конкретный рейс поезда (в Германии возможна также покупка билета без привязки к рейсу), число таких билетов ограничено. В них также не предусмотрено включение City-Ticket.

Весной 2018 г. на сети железных дорог страны начал работать FlixTrain — частный оператор поездов дальнего следования, предлагающий билеты по цене от 9,99 евро. Недавно FlixTrain объявил о запуске второго поезда на маршруте Штутгарт — Берлин

В Швеции обнародован план развития транспорта с учетом строительства ВСМ

Шведские власти обнародовали Национальный план развития транспорта на 2018 – 2029 гг. В предстоящие годы правительством страны в развитие автомобильного, железнодорожного, воздушного и морского транспорта будет вложено 712,5 млрд швед. крон (81,4 млрд долл. США). В рамках бюджета страны правительство выделит 622,5 млрд крон, в том числе на эксплуатационные нужды и содержание железнодорожной сети — 125 млрд крон, автомобильных дорог — 164 млрд крон и на развитие транспортной системы в целом — 333,5 млрд крон.

В целом сумма выделяемых средств по сравнению с предыдущим планом на 2014 – 2025 гг. выросла на 100 млрд крон, правда, в нынешний включено несколько проектов, реализация которых выходит за рамки 2029 г.

Кроме того, 90 млрд будет получено за счет платы за пользование автомобильными дорогами и платы за доступ к железнодорожной инфраструктуре, а также по программам софинансирования с участием региональных властей.

Общая сумма инвестиций на развитие железнодорожного транспорта по сравнению с предыдущим планом выросла на 32 % — до 148 млрд крон, что составляет 77 % всех вложений в крупные инвестпроекты. Это самый высокий уровень инвестиций в развитие железных дорог страны за весь современный период.

Планом предусмотрено строительство участка линии North Botnia от индустриальной зоны Дава, расположенной вблизи Умео, до Шеллефтео, что составляет половину всего маршрута от Умео до Лулео протяженностью 270 км. Строительство участка длиной 12 км от Умео до Давы было одобрено в 2014 г. и должно начаться в этом году. Работы на участке Дава — Шеллефтео должны начаться после 2024 г. Однако оставшаяся часть линии до Лулео не включена в план 2018 – 2029 гг.

Другим значимым проектом является строительство двухпутной высокоскоростной линии Гётеборг— Бурос протяженностью 60 км, которая будет обслуживать аэропорт Гётеборг-Ландветтер. По оценке оператора инфраструктуры Trafikverket, стоимость проекта по ценам 2015 г. составляет 33 млрд крон, хотя в обнародованном плане заявлено только 3,8 млрд крон. Строительство начнется после 2024 г., а данная линия в конечном итоге станет составной частью ВСМ Стокгольм — Гётеборг.

В план 2014 – 2025 гг. был включен участок Ерна (в районе Стокгольма) — Линчёпинг будущей ВСМ Стокгольм — Гётеборг со сроками строительства 2033 – 2035 гг. В то же время еще не принято решение относительно сроков строительства центрального участка этой ВСМ Линчёпинг — Йёнчёпинг — Бурос. Правительство страны подтвердило, что ВСМ проектируется в расчете на максимальную скорость 320 км/ч, и, таким образом, предложения по ограничению скорости 250 км/ч в конечном счете

были отклонены, хотя это и позволило бы снизить стоимость строительства. В план 2018 – 2029 гг. включено также строительство ВСМ между Хеслехольмом и Лундом.

Разгрузить некоторые направления позволит увеличение числа путей до двух или даже четырех. В 2024 г. начнется строительство спрямленного участка длиной 39 км, который заменит однопутный отрезок Евле — Крингланд на линии восточного побережья Стокгольм — Сундсвалль.

Строительство третьих и четвертых путей отрезка на оставшемся двухпутным участке линии Стокгольм — Уппсала и вторых путей между Мариа и Хельсинборгом на линии западного побережья намечено уже за рамками представленного плана. Также на более поздний срок перенесены работы по удвоению путей на линии Халльсберг — Мьельбю, ключевой грузовой артерии, их планируется начать в 2024 – 2030 гг.

Работы по электрификации в рамках нового плана запланированы на участках Йёнчёпинг — Вернамо, Несшё — Ваггерюд и Эльмхульт — Улофстрём. Расположенный на южной магистрали Эльмхульт является логистическим центром компаний Ikea и Volvo, последняя также имеет крупный завод в Улофстрёме. Электрификация линии Эльмхульт — Улофстрём, по которой регулярно курсируют грузовые поезда, позволит исключить необходимость перехода с одного вида тяги на другой



В Италии отказались от плана повышения скорости до 350 км/ч

План повышения максимальной скорости движения поездов с 300 до 350 км/ч (с 10 %-ным допуском) на отдельных участках сети высокоскоростных линий был разработан оператором железнодорожной инфраструктуры Италии RFI, однако министерство транспорта страны и национальное агентство по безопасности на железных дорогах (ANSF) считают, что возможные негативные последствия принятия плана перевешивают ожидаемые преимущества, причем как с технической, так и с экономической точки зрения.

Основным преимуществом повышения скорости является сокращение времени поездки. Рост максимальной скорости до 350 км/ч позволяет сэкономить примерно 10 мин на маршруте Рим — Милан, протяженность которого составляет 568 км (сейчас при безостановочном движении самого современного высокоскоростного поезда Frecciarossa 1000 национального пассажирского оператора Trenitalia поездка занимает 2 ч 55 мин).

По мнению минтранса Италии и ANSF, масштабы роста энергопотребления на тягу поездов и эксплуатационных расходов не будут компенсированы сокращением времени поездки и возможным увеличением объема перевозок, а риск для безопасности движения вследствие попадания частиц балласта в поезд встречного направления при такой высокой скорости становится неприемлемо высоким

Евросоюз выделил Хорватии 1,7 млрд евро на финансирование транспортных проектов

Министр морского хозяйства, транспорта и инфраструктуры Хорватии О. Буткович подписал ряд контрактов по проектам, финансируемым из фондов Евросоюза, на общую сумму 12,7 хорватских кун (1,7 млрд евро).

В августе 2017 г. Хорватия приняла национальную стратегию развития транспорта, где основной целью до 2030 г. обозначено обеспечение надежности, безопасности и безубыточности работы отрасли, которая должна стать реальным драйвером экономического развития страны и ее интеграции в систему международных транспортных коридоров.

Однако в министерстве морского хозяйства, транспорта и инфраструктуры страны полагают, что реализация данной стратегии и проведение реструктуризации на железнодорожном транспорте представят более сложную задачу, чем на автомобильном.

В сообщении министерства также подчеркивается, что инвестиции в железнодорожную инфраструктуру являются наиболее важными в плане обеспечения надежности и конкурентоспособности данного сектора. Одним из наиболее значимых инфраструктурных проектов является строительство линии Загреб — Риека, которая пересечет низменную территорию страны. Хорватия попытается убедить Евросоюз в том, что этот проект является вторым по значимости на национальном уровне после Пелешацкого железнодорожного моста, строительство которого было приостановлено в 2012 г. из-за финансовых трудностей. Работы по сооружению моста должны возобновиться в июне 2018 г. и завершиться к концу 2022 г.

В Болгарии объявлены тендеры по крупным железнодорожным проектам

В Болгарии объявлен тендер на строительство с изменением трассы участка Оризово — Михайлово, наиболее сложного на железной дороге Пловдив — Бургас.

В ближайшее время Национальная инфраструктурная железнодорожная компания планирует объявить тендеры на реконструкцию нескольких станций и оснащение магистральных линий европейской системой управления движением поездов ERTMS/ETCS.

Второй этап проекта реконструкции линии Пловдив — Бургас включает 296 км пути. Он охватывает участки Стралджа — Церковски, Ямбол — Зимница, а также станции Завой и Зимница. Кроме того, планируется перевод линии Пловдив — Бургас на систему ETCS и систему радиосвязи стандарта GSM-R, а также строительство путепроводов и подземных переходов. Работы стоимостью 345 млн евро планируется завершить к 2020 г.

Болгарии необходимо срочно принять поправки в закон о госзакупках в части изменений в процедуре проведения торгов, чтобы избежать потери значительных средств, выделяемых из фондов Евросоюза на период до 2020 г. Линия Пловдив — Бургас является составной частью коридора VIII трансъевропейской сети (TEN-T). Ее протяженность составляет 292 км, из которых 139 км приходится на однопутные участки и 153 км — на двухпутные. Скорость движения на линии после реконструкции возрастет с 80 до 160 км/ч, что позволит сократить время в пути на 1 ч

Литовские железные дороги на пороге реформ

Литовское правительство в середине мая 2018 г. одобрило стратегию реформирования железнодорожного транспорта страны, инициатором которого выступило министерство транспорта. Планируется, что начиная с сентября 2019 г. дирекции грузовых и пассажирских перевозок, а также управления инфраструктурой будут преобразованы в отдельные компании, подконтрольные холдингу «Литовские железные дороги» (Lietuvos geležinkeliai, LG), остающемуся на 100 % в собственности государства.

Правовой акт, который узаконит проведение реформ на Литовских железных дорогах, должен получить одобрение Литовского парламента.

В министерстве транспорта страны пояснили, что реформы не носят радикального характера и будут проводиться с учетом стратегического значения отрасли в плане обеспечения национальной безопасности. Там же отметили, что концепция реформирования базируется на опыте успешного проведения подобных реформ в Германии

"Укрзализныця" презентует услугу полноценного питания в поездах 12 июня

"Укрзализныця" планирует презентовать услугу полноценного питания в поездах 12 июня, сообщил в комментарии УНИАН и. о. председателя правления компании Евгений Кравцов.

"12 числа презентация. Будет вкусно, я пробовал уже", - сказал он.

Напомним, ранее в УЗ заявляли, что сервис полноценного питания в пассажирских поездах, курсирующих в ночное время, будет запущен с ноября 2017 года.

А недавно говорилось, что тестирование услуги проводилось в поездах, курсирующих в Одессу, в конце мая.



Билеты на поезда в Украине подорожали еще раз

Железнодорожные билеты на поезда "Укрзализныци" подорожали с 1 июня на 6% в связи с наступлением летнего сезона.

Это изменение не является новшеством, в течение года компания регулярно повышает или снижает цену проезда в соответствии с разными календарными периодами.

Коэффициент 1,07 к базовой ставке тарифа, вступивший в силу с июня, будет действовать до конца августа, после чего в сентябре будет применяться коэффициент 1,02 - то есть произойдет снижение на пять процентных пунктов.

В конце мая действовал коэффициент 1,01, то есть на 1% выше базовой ставки проезда, поэтому 1,07 - это повышение на 6% по сравнению с предшествующим периодом.

Напомним, с 30 мая билеты на поезда в Украине подорожали на 12%. В этом случае речь идет не о плановой коррекции цены в связи с календарным периодом, а о повышении базовой ставки тарифа. Следующее повышение на такой же уровень (на 12%) произойдет 1 октября.

Достигнуто соглашение об открытии финского железнодорожного рынка

Соглашение об установлении переходных механизмов для либерализации финского железнодорожного рынка было подписано 4 июня представителями действующего оператора поездов VR Group и Министерства транспорта и коммуникаций (LVM) в Хельсинки.

Согласно этому соглашению, к концу этого года будут созданы новые компании по подвижному составу и недвижимости, которые будут выполнять функции, которыми в настоящее время управляет VR Group. Эти компании будут принадлежать и контролироваться LVM.

Все региональные поезда Sm2 и Sm4, используемые в настоящее время в пригородных и региональных службах на юге Финляндии, вместе с соответствующими запасными частями и специализированным техническим оборудованием, будут переданы новой компании по подвижному составу, которая также начнет подготовку к приобретению новых поездов.

Собственность VR Group в регионе, включая здания станции, будет передана компании по недвижимости.

Весь подвижной состав и недвижимость, затронутые изменениями, будут переданы в аренду VR Group до тех пор, пока не завершится переход к конкурсным торги.

VR Group также согласилась создать новую дочернюю компанию по обслуживанию подвижного состава, которая будет работать оперативно и как коммерчески независимый бизнес.

LVM заявляет, что эти меры соответствуют принятому Кабинетом министров по экономической политике в апреле 2017 года решению о открытии рынка и были достигнуты в согласованные сроки.

Кейт Барроу

Владимир Путин в Австрии обсудит перспективы строительства с участием России железной дороги «Кошице-Вена»

Проект строительства с участием РФ ширококолейной (1 520 мм) железной дороги «Кошице-Вена» будет среди тем обсуждения во время визита 5-го июня Президента России Владимира Путина в Австрию. Об этом журналистам заявил помощник российского лидера Юрий Ушаков.

«Мы уже обсуждали эту тему в ходе визита (австрийского канцлера Себастьяна Курца) в Москву (в феврале текущего года), и сейчас тоже состоится проговор действительно важной темы — перспективного проекта строительства ширококолейной железной дороги Кошице-Вена с участием нескольких стран: Россия, Австрия, Словакия, Украина», — сказал Юрий Ушаков.

По его словам, «пока эта тема находится в достаточно ранней стадии проработки», но, как отметил Юрий Ушаков, железнодорожники и Австрии и России заинтересованы в реализации этого проекта. «Это такой броский, интересный проект и обсуждения на этот счет будут продолжены в ходе визита», — подчеркнул помощник Президента РФ.

Речь идет о международном проекте с участием железнодорожных компаний России («Российские железные дороги»), Украины и Словакии по продлению железной дороги с шириной колеи 1 520 мм от словацкого города Кошице до Братиславы и Вены (проект был запущен в 2009-м году). В феврале 2018-го года РЖД и «Австрийские железные дороги» подписали дополнение к соглашению о сотрудничестве от 2011-го года, предусматривающее развитие взаимодействия на рынках третьих стран. Тогда же была завершена работа над технико-экономическим обоснованием проекта».

Говоря о торгово-экономическом сотрудничестве РФ и Австрии, Юрий Ушаков отметил, что сейчас негативная тенденция в этой сфере преодолена: двусторонний товарооборот вырос в 2017-м году на 40,5% до \$4,1 млрд., в 2018-м году рост продолжился. «Есть линия на полное восстановление связей», — заметил помощник Президента РФ.

5-го июня Владимир Путин посетит Австрию с рабочим визитом. Во время поездки запланированы переговоры с федеральным Президентом Австрийской Республики Александером Ван дер Белленом и федеральным канцлером Себастьяном Курцем.

Российские скоростные магистрали в 10 раз медленнее китайских

Скоростное железнодорожное сообщение профильные специалисты называют одним из условий, необходимых для активного развития российской экономики. Российская инфраструктура по скорости строительства намного хуже зарубежных аналогов, об этом сообщают журналисты раздела «Новости России» интернет-издания для деловых людей «Биржевой лидер» со ссылкой на «Независимую газету».

Наличие скоростного железнодорожного сообщения может добавить российской экономике драйва и даже внести некоторые коррективы в карту экономической активности. Принятие управленческих решений в этой области не соответствует стремительности современных поездов, а также сильно отстает от мировых темпов развития данной отрасли.

Заявления такого содержания прозвучали в Общественной палате Российской Федерации на слушаниях по развитию скоростного и высокоскоростного железнодорожного транспорта. В обсуждении актуального вопроса приняли участие представители региональных и федеральных органов власти, а также транспортных предприятий, научных и общественных организаций. Следует отметить, что на протяжении многих лет в России пытаются найти подход к строительству высокоскоростных магистралей (ВСМ), однако все прежние попытки оказались безрезультатными.

Некоторое оживление в отрасль внесли озвученные недавно президентом Владимиром Путиным инициативы. Глава государства обозначил развитие транспортной инфраструктуры в качестве одного из приоритетов на ближайшие 6 лет. В мае глава правительства Дмитрий Медведев одобрил строительство высокоскоростной железной дороги протяженностью более 200 километров, соединяющей Челябинск и Екатеринбург.

В ходе слушаний присутствующие отметили, что скоростное сообщение между двумя городами приведет к созданию в России третьей по величине после Москвы и Санкт-Петербурга агломерации с 4 миллионами жителей. Согласно планам проекта, после завершения строительства ВСМ между городами преодолеть расстояние желающие смогут всего за час.

Изначально трассу между Москвой и Казанью планировали построить к чемпионату мира по футболу. Затем из-за нехватки средств будущую трассу вынужденно укоротили до Владимира. Однако даже после «оптимизации» проекта строительство не начинается. Разные чиновники обещают запустить строительство в текущем или следующем году.

Из-за медленной реализации проекты дорожают.

Как показывает практика, затягивание проектов в большинстве случаев приводит к росту их стоимости. Генеральный директор Института проблем естественных монополий Юрий Саакян утверждает, что перенос сроков запуска строительства магистрали Москва-Казань приведет к росту нагрузки на государство.

Ежегодно стоимость проекта будет увеличиваться на 50-60 миллиардов рублей. В результате к моменту запуска проекта в 2025 году общая стоимость строительства ВСМ может возрасти до 2,1 триллиона рублей (увеличение на 90 процентов относительно стоимости проекта в 2013 году). В 2030 году общая цена может возрасти до 2,3-2,4 триллиона рублей, что на 110-118 процентов больше стоимости, на которую рассчитывали в 2013 году.

Первый заместитель гендиректора ОАО «РЖД» Александр Мишарин рассказал, что экономический эффект от эксплуатации высокоскоростной магистрали Москва-Казань за 10 лет может составить до 10 триллионов рублей. Это значит, что государство получит 4 рубля совокупного дохода на один вложенный в строительство рубль. Несмотря на очевидную выгоду, решения по проекту не принимают годами.

В беседе с журналистами первый вице-президент Российского союза инженеров Иван Андриевский признал, что история со строительством в России ВСМ «показательна и трагична». Он объяснил, что на сегодняшний день в стране есть понимание, что вложение крупных денег в масштабные инфраструктурные проекты может стать драйвером развития экономики. Однако понимание не приводит к каким-либо действенным результатам. По словам Андриевского, из-за специфики российского государственного управления пример Китая, которому хорошо удается развивать сеть ВСМ, ничего России не дает.

Перспективы строительства ВСМ в России на протяжении ближайших 6 лет эксперт называет скромными. По его мнению, следует учитывать количество прежних обещаний и случаев сдвижения сроков начала эксплуатации первой российской ВСМ. По факту магистраль до сих пор не построена, поэтому в очередной план реализации поверить довольно сложно.

Затянувшуюся реализацию проекта строительства магистрали Москва-Казань глава экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин называет свидетельством наличия проблем в федеральных органах исполнительной власти. По словам эксперта, чиновники, видимо, не понимают до конца источников финансирования подобных проектов. Проблемой является и отсутствие современной нормативной базы по проектированию таких проектов и сложность адаптации зарубежных технологий. Учитывая проблемы, Иванкин полагает, что в ближайшие 6 лет нет смысла рассчитывать на скачок в развитии ВСМ.

Елена Тараканова

Справочная информация

Еженедельный дайджест статей в области ВСМ подготовлен:

Редактор – Николай Кузнецов

Использованы следующие источники статей для дайджеста:

Портал newsland (веб-ресурс: www.newsland.com)

Портал Новости ЖД (веб-ресурс: www.railways.by)

Сетевое издание Interfax (веб-ресурс: interfax.ru)

Сетевое издание ЭКСПЕРТ (веб-ресурс: www.expert.ru)

Пресс-служба ОАО "РЖД" (веб-ресурс: press.rzd.ru)

Сетевое издание ЖД Мира (веб-ресурс: www.zdmira.com)

ООО «Издательский дом «Гудок» (веб-ресурс: www.gudok.ru)

Центр Транспортных Стратегий (веб-ресурс: www.cfts.org.ua)
