

---

# Дайджест статей в области ВСМ

выпуск за 11.06– 15.06

- *Маску разрешили строить тоннель в Чикаго*
  - *Uber придумал, как выявлять пьяных пассажиров и сообщать об этом водителям*
  - *Компания Siemens представила концепцию высокоскоростного поезда Velaro Novo. В сентябре ее продемонстрируют на выставке InnoTrans 2018*
  - *Создание объединенной компании Siemens и Alstom может завершиться только в 2019 году*
  - *Во Франции продолжатся забастовки железнодорожников*
  - *Строительство высокоскоростной линии Брешиа — Верона начнется осенью 2018 года*
  - *Еврокомиссия предлагает включить железную дорогу до Нарвика в список приоритетных*
  - *Китай оплатит тоннель Таллинн — Хельсинки*
  - *В 2021 – 2027 гг. из бюджета фонда CEF потратят на транспортную инфраструктуру 30,6 млрд евро*
  - *Скоростная железная дорога: зачем Украине строить узкие колеи*
-

## ***Маску разрешили строить тоннель в Чикаго***

Мэр Чикаго Рам Эмануэль объявил о выборе буровой компании Илона Маска, The Boring Company, для создания и эксплуатации скоростной транзитной линии между международным аэропортом О'Хара и центром города. Точный маршрут будет назван в ходе переговоров по контракту.

Поездка из аэропорта должна занять примерно 12 минут, пишет ЦТСсо ссылкой на The Verge.

Компания планирует перевозить пассажиров с использованием электрических транспортных средств в новых подземных туннелях. Проект будет полностью финансироваться компанией, без привлечения средств налогоплательщиков. Согласно договору, Маск, в свою очередь, будет получать все доходы от транзитных сборов и рекламы. Источники сообщают, что весь проект должен стоить менее 1 млрд долл.

"Если вы посмотрите на историю Чикаго... каждый раз, когда мы были новаторами в области транспорта, мы захватывали будущее", - отметил Эмануэль.

Теперь в городе начнутся переговоры по контракту "один на один" с The Boring Company, после чего соглашение будет представлено в городской совет. Офис Эмануэля предоставил некоторые подробности того, что ожидается от The Boring Company.

Каждое транспортное средство будет перевозить до 16 пассажиров, а также их багаж, и будет отправляться из аэропорта О'Хара и от блока 37 в центре Чикаго.

Что касается платы за проезд, то в The Boring Company говорят, что она будет относительно невелика. По идее, сервис будет обходиться меньше, чем текущие услуги такси и проката авто.

Как известно, еще 29 ноября 2017 года мэр Чикаго обратился к заинтересованным компаниям с предложением о разработке, проектировании, оснащении и финансированию экспресса между аэропортом и центром города. Маск сразу же заявил, что его The Boring Company примет участие в этом конкурсе.

"Это будет петля - как Hyperloop, но без вакуума внутри трубы. Не нужно избавляться от трения воздуха для коротких маршрутов", - сообщил Маск в своем микроблоге в Twitter.

Напомним, ранее бизнесмен показал на видео, как будет работать сеть тоннелей в Лос-Анджелесе. При этом, стоимость проезда там тоже анонсируется совсем невысокая. К примеру, поездка из аэропорта в центр города обойдется всего в 1 доллар.

## ***Uber придумал, как выявлять пьяных пассажиров и сообщать об этом водителям***

Компания Uber зарегистрировала патентную заявку на компьютерную систему, которая поможет определять пассажиров в нетрезвом состоянии через официальное приложение для вызова такси. Алгоритм будет анализировать то, как клиент вводит адрес пункта назначения (скорость и количество ошибок), с какой скоростью он идет, а также положение его телефона.

Компания планирует оценивать состояние клиента при помощи его смартфона. Официальное приложение будет собирать данные о том, как пользователь заказывает автомобиль: как быстро он набирает текст, сколько делает опечаток, с какой скоростью нажимает на кнопки (и попадает ли на них), а также - с какой скоростью он идет и меняется ли положение его телефона. На основании этих данных будет выстраиваться привычный для каждого пользователя паттерн заказа автомобиля; соответственно, в случае, если этот паттерн поменялся, система сможет предположить, что клиент пьян, после чего сообщит об этом водителю.

Как сообщается в патенте, информация будет собираться только в момент пользования приложением и не будет доступна в фоновом режиме. Использование такой информации позволит компании обеспечить комфорт нетрезвым пассажирам, назначив им самого компетентного и отзывчивого водителя.

Приложения вроде Uber нацелены на то, чтобы сделать поездки на такси максимально доступными для всех, но, как выяснили социологи, от предвзятого отношения водителей политика компаний не избавляет: афроамериканцам, например, приходится ждать машину значительно дольше, а женщин везут по одному и тому же маршруту дольше, чем мужчин.

## ***Компания Siemens представила концепцию высокоскоростного поезда Velaro Novo. В сентябре ее продемонстрируют на выставке InnoTrans 2018***

Компания Siemens провела 13 июня 2018 г. предварительную пресс-конференцию, посвященную участию в выставке InnoTrans 2018, которая состоится в Берлине в сентябре. Среди множества анонсированных экспонатов, которые будут показаны на выставке, наибольший интерес вызывает концепция высокоскоростного поезда нового поколения Velaro Novo, некоторые компоненты которого в апреле 2018 г. уже проверялись на испытательном поезде ICE-S компании DB Systemtechnik (дочернее предприятие железных дорог Германии) при скорости движения 331 км/ч. По сравнению с последними моделями поездов Velaro вместимость Velaro Novo увеличится на 10 %, начальная стоимость снизится на 20 %, расходы на эксплуатацию сократятся на 30 %, масса — на 15 % (поезд станет на 70 т легче), а энергопотребление уменьшится на 30 %.

Исследования и разработки, направленные на создание поезда Velaro Novo, стартовали в 2013 г., концепция была сформулирована в 2015 г., опытный вагон построен в 2017 г., а к его испытаниям в составе поезда ICE-S приступили в начале 2018 г. Испытания будут продолжаться до конца 2019 г., а первый поезд будет готов к коммерческой эксплуатации в начале 2023 г.

Поезд Velaro Novo разработан в расчете на максимальную скорость движения в эксплуатации от 250 до 360 км/ч. Мощность семивагонного поезда Velaro Novo длиной 202 м будет составлять от 4700 кВт (при скорости до 250 км/ч) до 8000 кВт (при скорости до 360 км/ч).

Размещение каких-либо шкафов или ящиков с электроаппаратурой в салоне не предусмотрено, что позволит свободно конфигурировать и реконфигурировать интерьеры вагонов в соответствии с запросами заказчиков (ранее подобный подход был использован в концепции региональных поездов Mireo). На поезде будут широко использоваться современные цифровые технологии, призванные создать комфортную среду для пассажиров, контролировать техническое состояние поезда и его компонентов, а также оптимизировать планирование мероприятий по его обслуживанию. Поезд будет оборудован тяговыми двигателями с возбуждением от постоянных магнитов.

На выставке InnoTrans 2018 компания намерена также представить технологию MindConnect Rail криптозащищенной передачи информации от критически важных объектов инфраструктуры, операционную систему MindSphere для Интернета вещей, набор приложений Railigent, позволяющий операторам эффективно использовать данные о железной дороге и оптимизировать ее техническое обслуживание и эксплуатацию, новую «облачную» систему централизации и другие цифровые технологии. На открытой площадке будут представлены восемь новых локомотивов и моторвагонных поездов, построенных компанией Siemens для разных заказчиков

## ***Создание объединенной компании Siemens и Alstom может завершиться только в 2019 году***

Компании Siemens и Alstom 8 июня 2018 г. представили в Европейскую комиссию заявление на проведение соответствующей проверки. Из-за того что на подготовительную работу и сбор данных во многих странах мира ушло времени больше, чем планировалось, не исключен перенос даты закрытия сделки на первую половину 2019 г.

Сделка требует одобрения со стороны акционеров Alstom (собрание намечено на 17 июля 2018 г.) и согласования антимонопольных органов.

Компании Siemens и Alstom объявили о намерении создать общую компанию в сентябре 2017 г. В мае 2018 г. был представлен совет директоров общей компании. Первоначально сделку планировалось закрыть до конца 2018 г.



## ***Во Франции продолжатся забастовки железнодорожников***

Накануне парламент Франции принял законопроект о реформе железной дороги, которая приравнивает государственные железные дороги Франции к обычному железнодорожному оператору

Несмотря на окончательное принятие закона о реформе французской железнодорожной компании SNCF, против которой выступают транспортники, забастовка будет продолжена, сообщает BBC.

Крупнейшие профсоюзы железнодорожников призвали продолжить стачки, несмотря на принятие Нацсобранием законопроекта. Их представители предложили устроить новую массовую забастовку работников железнодорожной отрасли 28 июня.

Как ранее сообщал Gudok.ru, реформу национальной железной дороги Франции, которая повлекла массовые забастовки в стране, поддержало большинство голосов парламента Франции. Французские депутаты проголосовали 452 голосами «за» и 80 «против» в интересах законопроекта о реорганизации государственной железнодорожной компании SNCF.

Принятие этого законопроекта внесет самые крупные изменения в компании после национализации железной дороги в 1930-х годах. Законопроект приравнивает государственные железные дороги Франции к обычному железнодорожному оператору, а работники потеряют рабочие и пенсионные гарантии.

Напомним, что в начале апреля профсоюзы Франции начали забастовки, которые продолжаются уже третий месяц. Причиной забастовки сотрудников транспорта стало намерение правительства лишить работников отрасли некоторых профессиональных льгот. Из-за забастовок французские железные дороги за несколько дней потеряли порядка 100 миллионов евро. Также в связи с забастовкой работников транспорта во Франции маршрут поездов Москва - Париж - Москва временно был изменён.

Бэлла Ломанова

## ***Строительство высокоскоростной линии Брешиа — Верона начнется осенью 2018 года***

Итальянская инфраструктурная компания Italian Rail Network (RFI) подписала контракт на сумму 1,65 млрд евро с консорциумом Серав Due на строительство первого участка высокоскоростной линии Брешиа — Верона.

Наибольшая доля в контракте, оцениваемая в 970 млн евро, приходится на самого крупного игрока в составе консорциума — компанию Saipem, которая владеет 59 % акций Серав Due.

Двухпутный участок протяженностью 48 км включает также пути общей длиной 2,2 км к грузовой станции Вероны и магистрали Верона — Бреннер. Строительство начнется осенью 2018 г. и будет завершено в течение 6 лет и 10 мес. Общая сумма, которая должна быть потрачена на проект всей линии Брешиа — Верона, составляет в 2,16 млрд евро.

Консорциум Серав Due принимал также участие в сооружении участка Тревильо — Брешиа протяженностью 39 км и примыкающего к нему пути длиной 11,7 км, который был открыт в декабре 2016 г. Два этих участка станут составной частью ВСМ Милан — Верона — Венеция.

В Министерстве инфраструктуры и транспорта Италии заявили о планах по проведению оценки экономического эффекта инвестиций по всем остальным проектам ВСМ в стране



## ***Еврокомиссия предлагает включить железную дорогу до Нарвика в список приоритетных***

Незамерзающему норвежскому порту отводится ключевая роль в железнодорожном коридоре Средиземное море — Скандинавия.

В рамках следующего долгосрочного бюджета ЕС на 2021-2027 годы в среду Еврокомиссия предложила потратить 43 млрд евро на европейскую транспортную инфраструктуру, энергетику и цифровизацию. Основным направлением инвестиций в железнодорожную инфраструктуру является расширение так называемой трансъвропейской транспортной сети (TEN-T)

. Комиссия предлагает создание опорных сетевых коридоров для улучшения связанности опорных портов и трансграничных участков. Комиссия пишет: «в том числе с третьими странами». Норвегия не является членом ЕС и поэтому не может быть напрямую включена в бюджет ЕС, но в случае выделения ею средств на работы на своей территории ЕС предоставит серьезное финансирование на модернизацию железной дороги по шведскую сторону границы.

Основная часть железной дороги проходит по территории Норрботтена, самой северной губернии Швеции.

«Это прекрасные новости из Еврокомиссии», - заявил Varents Observer Торьюс Клейвен Кандал, работающий в европейском представительстве Северной Норвегии в Брюсселе. «Мы многие годы работали со шведскими и финскими партнерами в рамках проекта «Ботнический коридор», чтобы достичь этого», — сказал он, объяснив важность продления Ботнического коридора в северо-западном направлении до Нарвика.

«Железная дорога важно не только с точки зрения перевозок руды из Кируны в порт Нарвика, но и для перевозок грузов в Северную Норвегию и из нее», — считает Торьюс Клейвен Кандал. Сейчас железная дорога загружена рудой на полную мощность. Крайне необходимы новый второй путь и больше разъездов.

Министр транспорта Норвегии Хетил Сулвик-Ульсен проинформировал Еврокомиссию о своей поддержке включения железной дороги между Кируной и Нарвиком в сеть опорных железнодорожных коридоров ЕС.

В предложении Еврокомиссии говорится: «В предлагаемое расширение коридора «Скандинавия — Средиземное море» войдут порты Лулео в Швеции и Нарвик в Норвегии. На данный момент ни один из этих портов не является частью коридорной сети. Предлагаемое расширение предвосхищает растущую важность арктической политики».



---

В случае модернизации железной дороги от Лулео до Нарвика и ее включения в сеть она станет первым коридором ЕС, пересекающим Полярный круг.

По словам Кандаля, включение в сеть опорных коридоров подразумевает дополнительное финансирование по сравнению с простым упоминанием в качестве составной части железнодорожной сети ЕС.

В прошлую пятницу шведское правительство выделило почти 7 млрд крон на запуск строительства новой высокоскоростной железной дороги «Северная Ботния» от Умео — Шелефтео, которая в перспективе пойдет на север до Лулео. Часть расходов возьмет на себя ЕС, а сама железная дорога станет частью трансъевропейской транспортной сети, соединяющей Средиземное море с Норвежским морем и Арктикой.

Финляндии и странам Балтии комиссия предлагает продление коридора «Северное море — Балтийское море» на север до Лулео с пересечением финско-шведской границы в Торнио — Хапаранде. В этом случае комиссия также ссылается на растущую важность арктической политики.

Теперь предложение Еврокомиссии будет внесено в Европарламент и Совет ЕС для дальнейшего обсуждения и голосования.

В документе нет упоминания о включении в число опорных коридоров возможной новой железной дороги между Рованиемами на севере Финляндии с норвежским портом Киркенес на Баренцевом море.



## ***Китай оплатит тоннель Таллинн — Хельсинки***

Министр транспорта и коммуникаций Финляндии согласна на участие китайских инвестиций в амбициозном проекте подводной железной дороги.

Правительство Финляндии открыто для участия китайского капитала в строительстве железнодорожного тоннеля под Финским заливом из Хельсинки в Таллинн. Об этом сообщило РИА Новости со ссылкой на министра транспорта и коммуникаций Финляндии Анне Бернер.

Сообщается, что финско-эстонская рабочая группа 15 мая нынешнего года представила отчет, где говорилось о необходимости привлечения частного капитала в строительство тоннеля. Также один из инициаторов строительства, основатель финской компании Rovio Питер Вестербака неоднократно говорил, что уже нашел китайских инвесторов, которые готовы оплатить такое строительство.

"Я открыта для планов Вестербака. Ему нужно участие государства, нам нужно присутствие частного капитала. Именно эти деньги могут ускорить реализацию проекта. Мы не исключаем участие "китайских" денег, это не мешает оставаться проекту европейским", — отметила Бернер.

Министр также отметила, что правительство Финляндии находится в контакте с Вестербака и знакомо с его планами.

Расстояние между Таллинном и Хельсинки — 82 километра. Проект тоннеля предусматривает строительство подводной части в Финском заливе длиной от 50 до 70 километров и глубиной до 200 метров. Предусматривается только железнодорожное сообщение. Ожидается, что железнодорожная система Финляндии получит прямое сообщение с железными дорогами Эстонии и, как следствие, Евросоюза через единую сеть Rail Baltic.

Основатель компании Rovio оценивает строительство тоннеля в 15 миллиардов евро, уверяет, что готов открыть сооружение к концу 2024 года. Компания FinEst Link, финансируемая властями Финляндии и Эстонии, ранее оценивала строительство тоннеля в 20 миллиардов евро и сообщала, что его открытие возможно к 2040 году.

Вестербака в интервью бизнес-изданию Kauppalehti говорил, что не считает поиск финансирования очень сложной задачей. По его словам, он уже нашел китайских инвесторов и уверен в необходимости скорейшего возведения тоннеля, что невозможно сделать из-за бюрократических проволочек при получении разрешительной документации от властей.

FinEst Link изучает вопрос строительства тоннеля с участием бюджетов двух стран, а также бюджетов различных государственных институтов Евросоюза.

## ***В 2021 – 2027 гг. из бюджета фонда CEF потратят на транспортную инфраструктуру 30,6 млрд евро***

При формировании долгосрочного бюджета на 2021 – 2027 г. Европейская комиссия планирует выделить фонду Connecting Europe Facility (CEF) 42,3 млрд евро на реализацию его программ, в том числе на поддержку развития транспортной инфраструктуры — 30,6 млрд евро, энергетики — 8,7 млрд евро и цифровых технологий — 3 млрд евро. Общий объем инвестиций на 47 % превышает аналогичный показатель 2014 – 2021 гг. Долю инвестиций в бюджете CEF, направляемых на решение вопросов охраны окружающей среды и выполнение обязательств Евросоюза по Парижскому соглашению, планируется довести до 60 %.

Программа CEF Transport ориентирована на создание системы всеобъемлющей интеллектуальной, надежной и безопасной мобильности в русле программы Europe on the Move и в соответствии с политикой развития транспортной инфраструктуры ЕС. В числе приоритетных направлений — снижение выбросов в окружающую среду, например, за счет увеличения доли железнодорожного транспорта, а также расширение сети обеспечения альтернативными видами энергии. Модернизация транспортной системы ЕС будет осуществляться при безусловном приоритете повышения уровня ее безопасности.

Одним из главных направлений программы CEF является финансовая поддержка создания современной цифровой инфраструктуры как основы единого цифрового рынка с надежным доступом к безопасным и качественным каналам связи с высокой пропускной способностью.

## ***Скоростная железная дорога: зачем Украине строить узкие колеи***

В Украине хотят построить скоростные евроколеи. Они должны соединить страну с Евросоюзом

На поезде из Украины далеко не уедешь. Железные дороги на территории нашей страны начали строить при Российской империи и продолжили – при СССР. Пути изначально были шире европейских. Широкая колея, кроме постсоветских стран, функционирует в Финляндии и Монголии. В большинстве стран мира колеи уже.

Если в Украине ширина колеи – 1520 мм, то в 60% стран мира – 1435 мм.

100-200 лет назад такая разница была оправданна. Если бы в страну вторгся враг, он не смог бы использовать железную дорогу. Сейчас, когда Украина идет в Европу, такая разница не в нашу пользу. Поезда, которые едут на Запад, вынуждены менять тележку на границе. Это занимает несколько часов.

Во Львовскую область и на Закарпатье из соседних стран заходят несколько узкоколеек. Но пока они используются только для грузоперевозок. С получением Независимости в Украине хотели пустить по ним пассажирские поезда. Для этого евроколеи нужно достроить – с Рава-Русской до Львова, а в Мукачево – до железнодорожного вокзала.

К этой идее вновь вернулись. Министерство инфраструктуры хочет соединить Львов евроколеей с Варшавой и Мукачево с Будапештом уже в этом году. А до 2030 года – построить скоростную железную дорогу европейского стандарта из Киева во Львов, Одессу, Днепр и Харьков. Такую цель утвердил Кабмин в Национальной транспортной стратегии.

Зачем Украине евроколея

Ни по одной колее в мире поезда не едут быстрее, чем по колее 1435 мм. В Испании стандартные железнодорожные пути шире, чем в Украине, а в Японии – уже, но и там, и там для скоростных магистралей используют путь 1435 мм. Это уже мировой стандарт, говорит Виктор Мироненко, академик Транспортной академии Украины и президент ассоциации "Скоростные магистрали".

Скоростной железная дорога считается та, на которой поезд может ехать со скоростью до 200 км/ч. А высокоскоростной – более 250 км/ч. Например, в Китае, Франции поезда ездят со скоростью более 500 км/ч. В Украине южнокорейские поезда Hyundai курсируют со средней скоростью 110 км/ч, обычные украинские поезда – 57 км/ч.

---

"Строить в Украине "скоростную" железную дорогу на 1520 мм – это бессмысленное расточительство на заранее неконкурентоспособный проект. Только скоростные магистрали и только 1435 мм. Подвижной состав и инфраструктурные решения для такой ширины колеи уже испытаны длительной эксплуатацией в различных странах, есть широкий выбор их производителей и возможности локализации лучших мировых технологий в Украине. Зачем нам изобретать велосипед?", – говорит Виктор Мироненко.

Эффект будет, по меньшей мере, двойной, считает ученый.

Во-первых, новый уровень мобильности населения на уровне европейских стандартов. Евроколея должна пойти из Львова дальше на запад и соединиться с сетью железных дорог Евросоюза.

Во-вторых, пассажиропоток, который перейдет на скоростную железную дорогу, освободит пропускные способности обычных железных дорог для дополнительных перевозок. Это даст многочисленные эффекты в других отраслях. Среди наиболее очевидных из них – колоссальные заказы для отечественной черной металлургии, цементной и строительной промышленности, машиностроения, и в следствии – новые рабочие места.

Однако в Украине еще нет технико-экономического обоснования для строительства евроколеи, замечает старший экономист Центра экономической стратегии Оксана Затворницкая. И в планах "Укрзалізницы" на 2017-2021 не заложены инвестиции на строительство евроколеи.

Если учитывать текущий пассажиропоток и потенциальный грузооборот, проект строительства новой двойной колеи Киев-Львов не окупится и за 50 лет, говорит эксперт.

Опыт Испании, Японии и стран Балтии

В странах Балтии такие же колеи, как и в Украине. Сейчас там проектируют строительство 870 км евроколеи. Она должна соединить Эстонию, Латвию и Литву с остальными странами ЕС. Проект стартовал в 2010 году и рассчитан на 16 лет. На 85% он финансируется Евросоюзом.

Но от существующей колеи страны не откажутся.

Полностью на евроколею не переходил никто и никогда, замечает главред журнала "Украинский туризм" Юрий Самойлов. Даже такая обеспеченная страна, как Финляндия. Там стандартная ширина – 1524 мм, которая досталась ей с царских времен. И Финляндия не спешит перешивать ее на европейскую. Так же Испания и Португалия, которые эксплуатируют пути шириной 1668 мм, не переходят на общеевропейскую. Отдельные отрезки 1435 мм там есть, но они предназначены исключительно для движения международных скоростных поездов, и ни для чего больше.

---

---

Виктор Мироненко считает, что переход на другую ширину колеи не является непреодолимой технической проблемой. Об этом свидетельствует быстрая и массовая перешивка путей с 1435 на 1524 мм на западе Украины в период 1939-1945гг. Все диктуется экономической или социально-политической целесообразностью. Можно ли построить евроколеи за 12 лет

В конце 2017-го министр инфраструктуры Владимир Омелян оценил строительство скоростной евроколеи из Одессы до Киева в 800 млн евро.

Тогда чиновник сказал о двух вариантах строительства железной дороги: в частно-государственном партнерстве и совместном управлении, или полностью частная железнодорожная компания, которая будет владеть магистралью 99 лет.

Однако, по опыту других стран, на строительство пути в 500-700 км уходит не менее 15 лет, замечает Оксана Затворницкая. Поэтому Украине нужно выбрать приоритетные направления. Например, это может быть Киев-Львов или Киев-Одесса. Последний вариант может быть интересен для развития комбинированных перевозок "железная дорога-море" из ЕС.

Юрий Самойлов относится к проекту более скептически. По его мнению, чтобы построить евроколею из Киева во Львов, Одессу, Днепр и Харьков, нужно не один десяток лет и несколько миллиардов долларов.

"Евроколея во внутреннем сообщении – абсолютно не оправданный проект. Уже хотя бы потому, что "Укрзализныце" придется создавать параллельный парк локомотивов и вагонов, депо и ремонтных мощностей под "узкую" колею, причем продолжая эксплуатировать инфраструктуру "широкой". Отсюда и сотни миллиардов долларов", – поясняет он.

Если и строить в Украине евроколею, то сдвоенную 1520/1435 мм. То есть "узкую" колею посреди "широкой". По-другому придется тратиться на выкуп участков земли.

Разумно строить евроколию во Львов с Равы-Русской, которая тянется из Польши, считает Самойлов. В таком случае Львов может стать пересадочным хабом для поездов в западном направлении, и до станции Львов смогут доходить поезда европейских железнодорожных компаний. Так же было бы рациональным дотянуть евроколею к Черновцам из румынского Вадул-Сирета. А со временем – продолжить евроколею через Коломыю и Ивано-Франковск во Львов

. "В таком случае у западных логистических компаний появится интерес для транзитной перевозки грузов по территории Украины", – говорит Самойлов.

Также на дальнейшую перспективу можно проложить евроколею от Львова до Мукачево через новопостроенный Бескидский тоннель, куда путь 1435 мм уже доходит.

"В далекой перспективе – лет через 100 – евроколея могла бы прийти в Киев из Ковеля через Сарны и Коростень. Все остальное – слишком далекая и дорогая перспектива, и я не уверен, что через пару сотен лет железные дороги еще будут существовать", – резюмирует Юрий Самойлов.

---

---

Однако при современных технологиях скоростные магистрали можно построить и раньше, считает Виктор Мартыненко. Китай в год строит в среднем 2000 км скоростных железных дорог, аргументирует он. Для этого нужно две вещи:

Понимание и поддержка на самом высоком государственном уровне того, что евроколея в Украине имеет смысл только как высокоскоростная магистраль, соединенная с Трансъевропейской транспортной сетью. Что украинская евроколея – это не только национальный инфраструктурный проект, это составляющая глобальных интеграционных процессов. Что надо начинать поиск международных партнеров нашего проекта евроколеи;

Понять не только руководству государства, но и бизнесу, всему обществу, что с успешного проекта европути начнется много положительных процессов в транспортной области, всей экономике, обществе. Начинать готовить законодательную и нормативную базу для землеотвода, проектирования и других вопросов. Искать источники финансирования по принципу государственно-частного партнерства.

Евроколею из Киева во Львов, Одессу, Днепр и Харьков можно строить, только если она будет вести далее на Запад. В странах ЕС такие большие инфраструктурные проекты финансируются из специального фонда. В Украины такого фонда нет. А частному инвестору проект будет выгоден, только если он получит с него больше, чем вложит.

---



---

## *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](http://www.newsland.com))*

*Портал Новости ЖД (веб-ресурс: [www.railways.by](http://www.railways.by))*

*Сетевое издание Interfax (веб-ресурс: [interfax.ru](http://interfax.ru))*

*Сетевое издание ЭКСПЕРТ (веб-ресурс: [www.expert.ru](http://www.expert.ru))*

*Пресс-служба ОАО "РЖД" (веб-ресурс: [press.rzd.ru](http://press.rzd.ru))*

*Сетевое издание ЖД Мира (веб-ресурс: [www.zdmira.com](http://www.zdmira.com))*

*ООО «Издательский дом «Гудок» (веб-ресурс: [www.gudok.ru](http://www.gudok.ru))*

*Центр Транспортных Стратегий (веб-ресурс: [www.cfts.org.ua](http://www.cfts.org.ua))*

---