

Новостной дайджест в сфере высокоскоростного движения

Выпуск за 21.03. - 25.03.

Москва, 2016



СОДЕРЖАНИЕ

1. Реализация проекта ВСК Екатеринбург — Челябинск принесет в бюджет России до 2030 года порядка 237 млрд рублей.....	3
2. В проект скоростной магистрали до Екатеринбурга вложили первые 50 млн.....	4
3. Иностранное не предлагать	5
4. Хороший аппетит.....//.....	7
5. Идет «живая» работа.....	8
6. Дворкович предложил КНР участвовать в создании скоростной желдороги Самара - Тольятти.....	9
7. Свердловская область в ближайшие дни подключится к проекту ВСК «Екатеринбург-Челябинск».....	10
8. «РЖД» в 2016 г. модернизируют 70 км пути между Петербургом и Москвой для увеличения скорости «Сапсанов».....	11
9. Мэрия показала, какой будет станция ВСК во Владимире.....	12

22.03.16.

Источник : Газета «Гудок»

Реализация проекта ВСМ Екатеринбург — Челябинск принесет в бюджет России до 2030 года порядка 237 млрд рублей

В Федеральном центре проектного финансирования посчитали, что валовый региональный продукт Свердловской и Челябинской областей в общей сложности вырастет до 1,27 трлн руб.

Реализация проекта высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Екатеринбург — Челябинск увеличит валовый региональный продукт (ВРП) Свердловской и Челябинской областей в общей сложности до 1,27 трлн руб. к 2030 году, об этом 22 марта сообщает ТАСС со ссылкой на пресс-службу Федерального центра проектного финансирования.

«По результатам оценки агломерационных и мультипликативных эффектов, проведенной Центром экономики инфраструктуры (Москва), установлено, что прирост ВРП Свердловской и Челябинской областей за счет реализации проекта ВСМ Екатеринбург — Челябинск за период 2016-2030 годы составит 1,27 трлн руб.», — говорится в сообщении.

В Федеральном центре проектного финансирования пояснили, что прирост ВРП будет достигнут за счет объединения двух агломераций, увеличения мобильности населения и, соответственно, активизации промышленного комплекса Уральского федерального округа.

Кроме того, большая часть продукции для строительства и эксплуатации магистрали может производиться в Челябинской и Свердловской областях, что позволит загрузить машиностроительные, металлургические и строительные предприятия регионов.

«Дополнительные доходы консолидированного бюджета РФ от реализации проекта до 2030 года могут составить более 237 млрд руб.», — также подчеркнули в центре проектного финансирования.

Проект ВСМ Екатеринбург — Челябинск предполагает строительство новой двухпутной линии через три ключевых станции: Екатеринбург, Касли и Челябинск. Общая протяженность магистрали составит порядка 238 км., время в пути скоростного поезда по ней — 1 час 10 мин.

22.03.16.

Источник : Агентство новостей «Челябинск.ру»

В проект скоростной магистрали до Екатеринбурга вложили первые 50 млн

Вклад Южного Урала в капитал хозяйственного партнёрства «Уральская скоростная магистраль», которая создается для реализации проекта скоростной железнодорожной магистрали Екатеринбург–Челябинск, составит 50 миллионов рублей. Соответствующее постановление и. о. председателя правительства области Евгения Редина обнародовано в понедельник, 21 марта, на сайте главы региона.

Согласно постановлению, учредителем хозяйственного партнерства «Уральская скоростная магистраль» со стороны региона поручено министерству имущества и природных ресурсов Челябинской области в лице руководителя Алексея Бобракова.

Как сообщал Chelyabinsk.ru, по последним оценкам РЖД, строительство ВСМ Екатеринбург–Челябинск обойдется в 122,6 миллиарда рублей, ввести объект планируется до 2020 года. По проекту время в пути из одного города в другой составит 60 минут.

Согласно результатам опроса РАНХиГС, обнародованным в феврале, 48% челябинцев, часто ездящих в Екатеринбург, выступают за строительство высокоскоростной автомагистрали, 30,5% предпочитает железнодорожную.

22.03.16.

Источник : Газета «Гудок»

Иностранное не предлагать

ОАО «РЖД» реализует задачу снизить закупки импортных комплектующих до минимума. Институт конкурсных технологий организует конференцию «Закупки как эффективная мера содействия импортозамещению в потребностях ОАО «РЖД». Специалисты компании и производители подвижного состава и инфраструктурных компонентов определяют, как перевести компанию в более низкий сегмент зависимости от иностранной продукции.

Сегодня ОАО «РЖД» находится в зоне зависимости от иностранных комплектующих, оцениваемой как «ниже среднего» (от 20% до 40%). В компании разработана программа импортозамещения на 2015-2020 годы, задачей которой является снижение закупок таких материалов до 20%, что позволит оценить зависимость как «незначительную». Специалисты разработали методические указания по выполнению программы импортозамещения, которая указывает направления, по которым наиболее эффективно работать в этом направлении. Эффект будет складываться из уровня локализации производства, закупок локализованных материалов, комплектующих, в том числе и программного обеспечения.

У ОАО «РЖД» уже есть положительный опыт импортозамещения. Одним из результатов этой деятельности является включение в контракты на поставку подвижного состава целевых значений по локализации. Так, например, уровень локализации производства электропоездов «Ласточка» в 2015 году достиг 60%. В перспективе стоит задача довести его в 2018-м до 80%.

По заказу компании на Брянском машиностроительном заводе передан в эксплуатацию новый магистральный грузовой двухсекционный тепловоз 2ТЭ25КМ с электрической передачей переменного-постоянного тока и с поосным регулированием силы тяги. Более 90% его компонентов – отечественного производства.

Также совместно с компанией «Сименс» впервые в мире создана инновационная бортовая система диагностики, которая установлена на «Сапсане». С июня 2015 года она ведет оценку инфраструктуры на линии Санкт-Петербург – Москва по 76 параметрам и при этом на скорости до 250 км/ч.

Тем не менее проблемы, и как раз в сфере закупок, остаются, и они влияют на бюджетную устойчивость холдинга. Как пояснила руководитель департамента экономики ОАО «РЖД» Ирина Костенец, при рассмотрении лизинговых схем закупки путевой техники, специалисты обратили внимание на почти 60-процентный удельный вес импортных запасных частей, который проходил по контракту.

Продолжение статьи

«При этом был заключен рублевый договор на их поставку, что в существующих условиях приводит к валютным рискам, – замечает Ирина Костенец. – И когда на ценовой комиссии рассматриваются такие договоры, то приходится делать индексацию на эту часть импортных запасных частей, оттягивать дополнительные средства на их оплату».

Сейчас департамент экономики ОАО «РЖД» намерен проанализировать такие договоры и оценить их влияние на бюджет компании. Такие валютные риски делают актуальным дальнейшее импортозамещение и совместную работу с поставщиками – как российскими, так и иностранными.

24.03.16.

Источник : Деловой еженедельник «Компания»

Хороший аппетит

РЖД утвердило программу развития высокоскоростных магистралей в России/

Традиционно критикуемое за расточительность ОАО «РЖД» утвердило программу развития ВСМ в России почти на 5 трлн руб. За эти деньги к 2030 г. в стране должны появиться скоростные магистрали из столицы в Санкт-Петербург, Адлер и Екатеринбург. За первые четыре года ведомство хочет ограничиться ВСМ по маршруту Москва–Казань и Москва–Тула, а также региональными ветками (Тула–Белгород и т.д.)

Основной вопрос, в который неизбежно упрется строительство, – это деньги. Половину из озвученной суммы планируется привлекать из внебюджетных источников. Получится ли, вопрос открытый – многое будет зависеть от макроэкономического контекста, не говоря уже о политике. Так, активному участию европейских инвесторов в проекте ВСМ Москва–Казань помешали санкции. И даже вроде бы сохраняющий намерения вложиться в стройку Китай ведет себя пассивно, а ее начало все время откладывается. К тому же проект дорожает – если в 2015 г. ветку в Казань оценивали в 1 трлн руб., то теперь она стоит уже 1,2 трлн руб. Что будет дальше, и вовсе сложно представить. При этом такие проекты предполагают долгую окупаемость – свыше 20 лет, – а экономическая эффективность под большим вопросом.

Впрочем, растущие сметы для железнодорожной монополии, похоже, почти традиция. Не далее, как в минувшем феврале, аудиторы из Deloitte нашли 40-процентное завышение сметы по ряду проектов в рамках модернизации БАМа и Транссиба.

В итоге большая часть расходов все равно ложится на бюджет. Как уточнил первый вице-президент ОАО «РЖД» Александр Мишарин, в случае с ВСМ Москва–Казань около 380 млрд руб. казна потратит на невозвратной основе, еще 289 млрд руб. поступит из Фонда национального благосостояния и ПФР. Сумма кредитов от коммерческих банков оценивается лишь в 225 млрд руб.

«Возврат к проекту строительства ВСМ в 2016 г., когда нефть упала, казна пуста и цены выросли, выглядит как последняя попытка поучаствовать в разделе тающего бюджетного пирога. Я буду удивлен, если правительство пойдет на такие затраты», – говорит эксперт-аналитик АО «Финам» Алексей Калачев. При этом доцент Высшей школы финансов и менеджмента РАНХиГС Валерий Темкин отмечает: «Задача привлечения как бюджетных, так и внебюджетных инвестиций для реализации программы крайне сложна в текущей экономической ситуации. Но именно реализация подобных программ дает России шанс стать страной с развитой экономикой».

24.03.16.

Источник : ТВ-МИГ

Идет «живая» работа

Начальник Управления ФГБУ «ФКП Росреестра» Александр Нарыков считает, что строительство высокоскоростной магистрали на территории региона идет в «живых» рабочих условиях.

Большие проблемы возникают в Петушинском и Суздальском районах, где собрались строить частные коттеджные поселки. В Управлении кадастра заверяют, что план прохождения ВСМ у них имеется, а риэлторам, продающим земельные участки, волноваться не стоит: по каждому объекту муниципалитет должен предупредить о возможности прохождения на участке ветки магистрали.

«Огромные трудности у нас в Петушинском и Суздальском районах. В Петушках мы и инженеры от ВСМ обошли кладбище. Постоянно идет «обстрел» будущей трассы. Изучаются грунты, местность. Вы должны понять, что зона отведения от трассы равна 120 метрам. К тому же, если вы купили участок и планируете построить там жилище, вы должны взять у муниципалитета разрешение на строительство. Если там пройдет железная дорога, то вас обязаны уведомить об этом. Мы понимаем, что стоимость просто земельного участка отличается от участка, на котором расположился коттедж, поэтому приобретение спорной земли стоит отложить», – сказал заместитель руководителя Алексей Сарыгин и порекомендовал обращаться в администрацию районов для ознакомления с ситуацией.

24.03.16.

Источник : ТАСС

Дворкович предложил КНР участвовать в создании скоростной желдороги Самара - Тольятти

Работа по проекту создания в Самарской области скоростной железнодорожной ветки может начаться в 2016 году.

Вице-премьер РФ Аркадий Дворкович предложил КНР поучаствовать в создании скоростной железной дороги между Самарой и Тольятти. Об этом он сегодня сообщил журналистам в кулуарах Азиатского экономического форума в Боао.

«Сегодня у меня была встреча с представителем государственных железных дорог Китая. Они участвуют в проектировании ВСМ Москва-Казань и хотели бы поучаствовать и в других проектах. Я сказал, что у нас есть несколько перспективных железнодорожных проектов на ближайшее будущее. Например, с Самарской областью тему обсуждаем - железнодорожное сообщение между Самарой и Тольятти», - сказал Дворкович, уточнив, что речь идет именно о скоростной железной дороге между Самарой и Тольятти.

Как сообщал в августе 2015 г. губернатор Самарской области Николай Меркушкин, работа по проекту создания в Самарской области к Чемпионату мира по футболу-2018 скоростной железнодорожной ветки может начаться в 2016 г. - железнодорожная линия соединит Самару, Тольятти и аэропорт Курумоч. По его словам, стоимость проекта оценивается примерно в 1,8-2 млрд руб. В полном объеме скоростное движение на данном маршруте должно быть введено в конце 2017 - начале 2018 г.

24.03.16.

Источник : ТАСС

Свердловская область в ближайшие дни подключится к проекту ВСМ «Екатеринбург-Челябинск»

В настоящее время в регионе создается компания для реализации проекта.

Правительство Свердловской области в ближайшие дни подключится к реализации проекта по созданию высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) «Екатеринбург-Челябинск». Об этом в четверг сообщил губернатор Челябинской области Борис Дубровский на встрече с президентом ОАО «РЖД» Олегом Белозеровым в Челябинске.

«В настоящее время в регионе создается компания для реализации проекта ВСМ «Екатеринбург-Челябинск». Поданы соответствующие документы в налоговую службу, и через 3-4 дня компания будет готова, - сказал Дубровский. - Пока у нас 2 участника - правительство Челябинской области и Федеральный центр проектного финансирования (ФЦПФ, Группа ВЭБ). Правительство Свердловской области подключается к проекту в ближайшие дни».

В Челябинске 22 марта министерство имущества и природных ресурсов Челябинской области и ФЦПФ подписали соглашение о создании на Южном Урале специальной проектной компания для реализации проекта ВСМ «Екатеринбург - Челябинск».

По данным пресс-службы ФЦПФ, проектная компания обеспечит разработку предварительного технико-экономического обоснования, организационно-правовой схемы и структуры финансирования проекта ВСМ Екатеринбург-Челябинск, которые необходимы для формирования предложения о заключении концессионного соглашения. Также в ее задачи входит поиск инвесторов и формирование пула индустриальных предприятий, заинтересованных в реализации проекта.

Благодаря ВСМ время в пути между Екатеринбургом и Челябинском займет один час. Таким образом на ее базе будет сформирована единая агломерация уральского региона с населением более 3 млн человек.

24.03.16.

Источник : ИА «Интерфакс»

«РЖД» в 2016 г. модернизируют 70 км пути между Петербургом и Москвой для увеличения скорости «Сапсанов»

ОАО «Российские железные дороги» («РЖД») в текущем году планирует модернизировать 70,3 км главного хода Октябрьской железной дороги (ОЖД, филиал «РЖД») между Петербургом и Москвой.

Как сообщает корпоративное издание ОЖД, цель модернизации участков – возможность движения по ним подвижного состава со скоростью выше 200 км/ч.

«Это даст возможность дальнейшего сокращения времени нахождения в пути «Сапсанов», – отмечает издание.

Первый этап модернизации по технологии закрытого перегона намечен на 11 апреля. Так, предстоит модернизировать 18 км пути на перегоне Малая Вишера – Бурга и 23 км на участке Чудово – Гряды.

Как сообщалось, в феврале 2015 года глава дирекции скоростного сообщения «РЖД» Владимир Андреев говорил о планах увеличения скорости движения поездов «Сапсан» до отметки выше 200 км/час, чтобы сократить время движения на маршруте Москва – Петербург с 3 часов 40 минут до 3 часов 30 минут.

По словам В. Андреева, сокращение времени движения к Чемпионату мира по футболу 2018 года – целевая задача «РЖД». Он отмечал, что увеличение скорости потребует капитального ремонта, либо выправки путей на отдельных участках.

В. Андреев также подчеркивал, что дальнейшее увеличение скорости на маршруте Москва – Петербург невозможно.

«Участок Москва – Петербург – с энергоснабжением постоянным током. Даже если не брать в расчет ограничивающие возможности инфраструктуры, на постоянном токе «Сапсан» не способен двигаться со скоростью выше 250 км/час. «Сапсан» с определенными конструктивными изменениями может быть сертифицирован на движение со скоростью 300 км/час. – но не на линии с постоянным током», – пояснял В. Андреев.

25.03.16.

Источник : Информационный портал «ПроВладимир»

Мэрия показала, какой будет станция ВСМ во Владимире

Город продолжит развиваться за Пекинкой и к высокоскоростной магистрали.

Владимирская администрация намерена развивать город за счет земель Суздальского района. Об этом на форуме «Недвижимость 2016 – Стратегия Победителя!», который сегодня проходит в Арт-дворце, заявил главный архитектор города Андрей Быков. Оказывается, у мэрии – большие планы по освоению земель сельхозназначения. Чиновники уверены, что в ближайшие годы Владимир будет активно развиваться в северном направлении.

Действующий генеральный план развития города Владимира утверждался еще в 2009 году, когда о строительстве высокоскоростной магистрали «Москва – Казань» не шло и речи. Однако ориентировочно к 2020 году планируется возвести участок ВСМ от столицы до Нижнего Новгорода (который как раз проходит через 33-й регион). Этот факт заставляет администрацию областного центра импровизировать и вносить коррективы в градостроительные документы. Благо, по мнению Андрея Быкова, генплан – «это не догма, это развитие».

Возможностей и заявок на изменения документа предостаточно. Как рассказал на форуме главный архитектор города, в мэрию постоянно кто-то обращается с предложениями включить их населенный пункт в состав Владимира, изменить зонирование и целевое назначение земель. Главным же вектором расширения областного центра чиновники рассматривают северное направление.

– Высокоскоростная магистраль «Москва – Казань – Пекин» дает возможность для развития города за счет отторжения земель от Суздальского района. Из-за магистрали они уже не смогут функционировать как земли сельхозназначения, и сейчас участки рядом с ВСМ рассматриваются как территория под жилищную застройку. Потенциал там огромный – от 0,5 до 2 млн кв.м жилья разной высотности, – проинформировал риэлторов Андрей Быков.

Главный архитектор города также продемонстрировал, как будет выглядеть будущая станция ВСМ во Владимире. Это будет не просто вокзал, а целый транспортный узел. Здесь будут и автовокзал (с рейсами в Суздаль, Иваново и другие города), и парковочная площадь, и зоны для спорта и отдыха. Согласно расчетам, ежедневно через этот комплекс будут проходить до 1800 пассажиров.

Продолжение статьи

Помимо этого, муниципалитет ведет переговоры по строительству северного обхода города Владимира. Если он появится, то, вполне возможно, Пекинка превратится в обычную городскую магистраль между микрорайонами областного центра. А в том, что участки за трассой М-7 будут застроены, Андрей Быков не сомневается.

– Все участки с северной стороны М-7 планируется отдать под развитие. Это будущий микрорайон Погребки, что за «Глобусом», Сновицы-Веризино, жилой комплекс на пересечении улиц Горького и Лакина, в районе поселка РТС и озера Семязино, – перечислил главный архитектор города.

Пока что, правда, трасса М-7 не позволяет оперативно решить мэрии транспортные проблемы во Владимире. Но генпланом предусмотрено строительство дороги от Юрьевца к «Метро» и «Ленте». Однако когда начнется ее прокладка, неизвестно. Все, как всегда, упирается в финансирование. Но риэлторов это не должно сильно волновать. Для них с развитием города работы будет достаточно.

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Для статей были использованы следующие источники:

1. Газета «Гудок» (веб-ресурс : www.gudok.ru)
2. Агентство новостей «Челябинск.ру» (веб-ресурс : www.chelyabinsk.ru)
3. Деловой еженедельник «Компания» (веб-ресурс : www.ko.ru)
4. ТВ-МИГ (веб-ресурс : www.tv-mig.ru)
5. Информационное агентство «ТАСС» (веб-ресурс : www.tass.ru)
6. Информационное агенство «Интерфакс» (веб-ресурс : www.interfax.ru)
7. Информационный портал «ПроВладимир (веб-ресурс : www.provladimir.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