

# ВЫСОКОСКОРОСТНОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ И НОВЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ ЛИНИИ В США

**Бойцова Н.В.<sup>1</sup>, Бойцов С.А.<sup>2</sup>**

<sup>1</sup>*Бойцова Надежда Вячеславовна - старший преподаватель кафедры ИЯЕФ  
ФГБОУ ВО «Тверской государственный университет»  
г. Тверь, Российская Федерация*

<sup>2</sup>*Бойцов Станислав Александрович – студент кафедры «Управление  
эксплуатационной работой и безопасность на транспорте» Федерального  
государственного автономного образовательного учреждения высшего  
образования «Российского университета транспорта»  
г. Москва, Российская Федерация*

**Аннотация:** в данной статье рассматривается развитие скоростного железнодорожного транспорта в США, проекты по сохранению или улучшению существующих услуг американской железнодорожной компании Amtrak, особенности развития ВСМ в США, финансирование строительства, реализация проектов.

**Ключевые слова:** скоростной железнодорожный транспорт, железнодорожные перевозки, высокоскоростные железные дороги, проекты обслуживания, финансирование, инфраструктурных проекты.

## HIGH-SPEED RAIL AND NEW PASSENGER LINES IN THE UNITED STATES

**Boytsova N.V.<sup>1</sup>, Boytsov S.A.<sup>2</sup>**

<sup>1</sup>*Boytsova Nadezhda Vyacheslavovna - Senior Lecturer of the Department of INR,  
Tver State University  
Tver, Russian Federation*

<sup>2</sup>*Boytsov Stanislav Aleksandrovich - Assistant of the Department "Operational Work  
Management and Transport Safety" of the Federal State Autonomous Educational  
Institution of Higher Education "Russian University of Transport"  
Moscow, Russian Federation*



**Abstract:** *this article discusses the development of high-speed rail transport in the United States, projects to preserve or improve the existing services of the American railway company Amtrak, features of the development of the HSR in the United States, construction financing, project implementation.*

**Keywords:** *high-speed rail transport, rail transportation, high-speed railways, maintenance projects, financing, infrastructure projects.*

**УДК 656**

Скоростной железнодорожный транспорт (ВСМ) рассматривается нами как вид железнодорожного транспорта, который работает значительно быстрее, чем традиционные железнодорожные перевозки, используя интегрированную систему специализированного подвижного состава и выделенных путей. Хотя во всем мире не существует единого стандарта, новые линии со скоростью свыше 250 километров в час (160 миль в час) и существующие линии со скоростью свыше 200 километров в час (120 миль в час) широко считаются высокоскоростными [3, с. 45-56].

Планы строительства высокоскоростных железных дорог в Соединенных Штатах восходят к Закону о высокоскоростном наземном транспорте 1965 года, когда последовали различные предложения штатов и федеральных властей. Несмотря на то, что США была одной из первых стран в мире, получивших высокоскоростные поезда (служба Metroliner в 1969 году), данная служба не смогла распространиться. Проекты с американской железнодорожной компании Amtrak, требовали инвестиций в размере десятков или сотен миллионов долларов. Так как высокоскоростные железнодорожные системы как в Европе и Азии, могут лишь ограниченно использовать инфраструктуру, предназначенную для обычных железных дорог, требуются значительные инвестиции в новую инфраструктуру [4, с. 78-90].

Например, финансируемое из федерального бюджета исследование вариантов железнодорожных перевозок в штате Нью-Йорк показало, что для организации движения со скоростью 125 миль в час из Нью-Йорка в Олбани и



Буффало потребуется капитальное финансирование в размере 14,7 млрд. долларов (см. рис. 1).

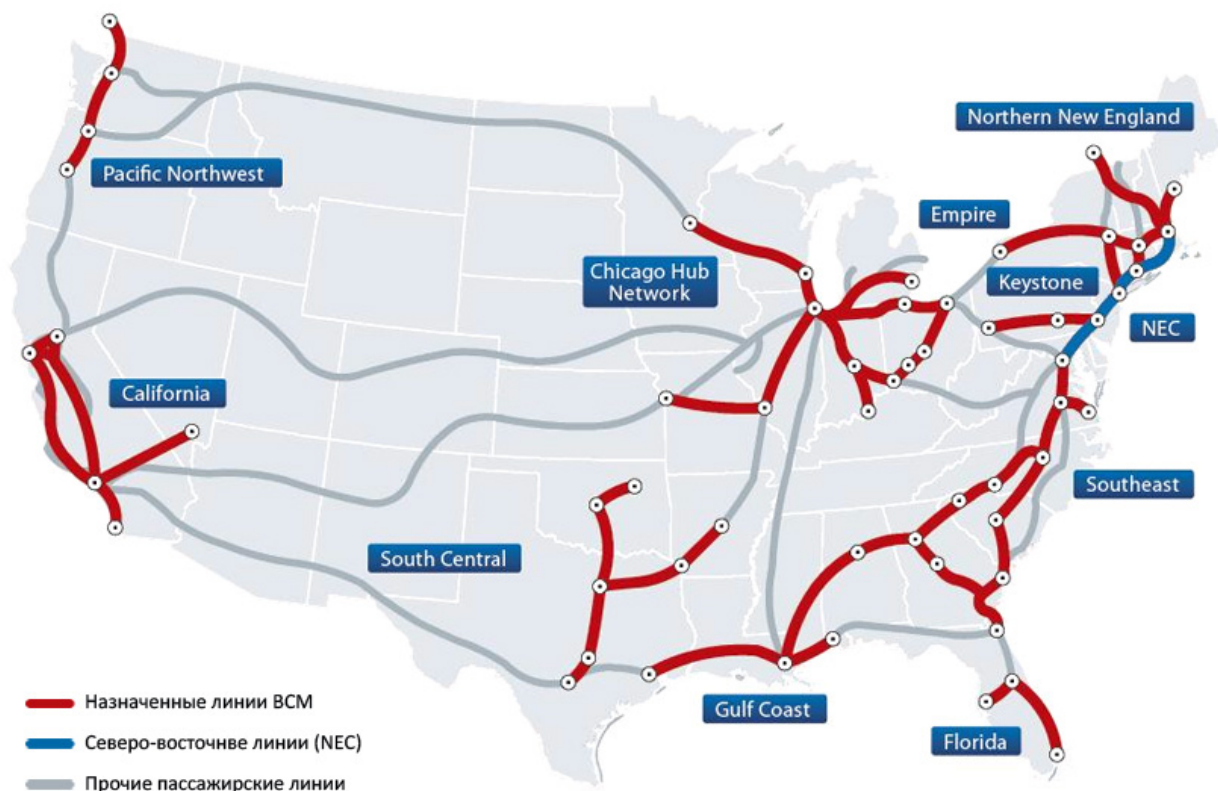


Рисунок 1 Железнодорожные линии США

Если говорить о Калифорнийской высокоскоростной железной дороге, то программа California High-Speed Rail (CAHSR) - это проект, возглавляемый штатом Калифорния с целью внедрения настоящей высокоскоростной железнодорожной системы [1, 23-30]. Данная система способна развивать скорость свыше 200 миль в час между Лос-Анджелесом и Сан-Франциско через города Центральной долины Фресно и Бейкерсфилд. Для данного проекта грунт был снят на участке Центральной долины 6 января 2015 года. С тех пор Калифорнийское управление высокоскоростных железных дорог (CHSRA) завершило строительные работы, а именно: строительство виадуков и расчистка территорий вдоль маршрута. Строительство полной системы “ФАЗА I”, соединяющей Сан-Франциско с Лос-Анджелесом, первоначально предполагалось завершить в 2028 году, теперь, как ожидается, займет до 2033 года [2, с. 90-92].



Финансирования CAHSR не хватило в достаточных количествах, чтобы покрыть всю проектную стоимость строительства. В 2008 году калифорнийские избиратели одобрили предложение, которое разрешило штату выпустить облигации на 9 миллиардов долларов. Калифорния заручилось поддержкой федерального и частного секторов. Проект действительно получил в общей сложности 3.9 миллиарда долларов из федеральных грантов HSIPR, некоторые из которых были получены от ARRA. Хотя оценки стоимости проекта колебались, бизнес-план на 2018 год оценивает капитальные затраты только на сегмент Центральной долины в 10.6 миллиарда долларов, а систему “ФАЗА I” - в 77.3 миллиарда долларов.

В феврале 2019 года губернатор Калифорнии Гэвин Ньюсом объявил в своем Обращении к руководству штата, что “просто нет пути” для завершения полной системы без дополнительного финансирования. Позже он пояснил, что его комментарии не были направлены на то, чтобы сообщить, что проект был отменен; ожидается, что строящийся участок приведет к улучшению пассажирского железнодорожного сообщения в центральной долине и все еще может привести к улучшению сообщения с Сан-Франциско после завершения других инфраструктурных проектов [6, с. 234-236].

Федеральное правительство предприняло шаги по возврату средств федерального гранта, предоставленных проекту, на том основании, что объем проекта слишком сильно изменился, чтобы быть приемлемым получателем федерального финансирования в соответствии с условиями грантового соглашения. Калифорния оспаривает эти усилия в суде. На данный момент сумма из двух крупнейших грантов: грант в размере 2.6 миллиарда долларов уже полностью израсходован, в то время как второй грант в размере 929 миллионов долларов, остается нетронутым.

Необходимо упомянуть и компанию “All Board Florida”. После того как штат Флорида отклонил федеральный грант HSIPR и отменил свой железнодорожный проект Тампа-Орландо, частная компания All Board Florida (AAF) начала строить планы по созданию новой междугородней пассажирской



железнодорожной линии между Майами и Орландо через Уэст-Палм-Бич. Эта служба, теперь называемая Brightline, не использует те же пути, что и Amtrak. Вместо этого Brightline работает между Майами и Уэст-Палм-Бич, используя рельсы, принадлежащие региональной грузовой железной дороге Florida East Coast Industries и строят новую магистраль, которая позволит работать между Уэст-Палм-Бич и Орландо. Ожидается, что дизельные поезда обеспечат трехчасовую поездку между Майами и Орландо, что на два часа быстрее, чем услуги Amtrak между этими двумя городами.

All Board Florida первоначально запросила федеральный кредит RRIF в размере 1.6 миллиарда долларов для финансирования строительства участка трассы между Уэст-Палм-Бич и Орландо, но кредит не был одобрен. Далее компания обратилась в U.S. DOT за ассигнованиями на продажу 600 миллионов долларов квалифицированных облигаций частной деятельности для финансирования работ в сегменте Майами-Уэст-Палм-Бич и еще 2.25 миллиарда долларов для сегмента Уэст-Палм-Бич-Орландо. Проценты по этим облигациям освобождаются от федерального подоходного налога. Таким образом, федеральное правительство субсидирует проект, позволяя ему занимать деньги по более низкой процентной ставке, чем он должен был бы платить без освобождения от федерального налога [2, с. 122-123].

Железнодорожное сообщение Brightline между Форт-Лодердейлом и Уэст-Палм-Бич открылось 13 января 2018 года, а к 19 мая того же года оно расширилось до Майами.

Brightline приостановила обслуживание в 2020 году из-за пандемии COVID-19, но рассчитывает начать эксплуатацию поездов в Орландо в 2022 году. Две дополнительные станции вдоль его маршрута в Южную Флориду находятся в стадии строительства, оплачиваемого местными властями. Brightline объявила о планах расширить свое обслуживание от центра Майами до терминалов круизных судов города, а также от Орландо до Диснейворлда и Тампы.



В 2018 году All Board Florida приобрела Xpress West, частную компанию, планирующую построить и эксплуатировать пассажирское железнодорожное сообщение между Лас-Вегасом, штат Невада, и Лос-Анджелесом. Xpress West находился на ранних стадиях подачи заявки на получение кредита RRIF, который в конечном итоге не был выдан. Впоследствии проект был переименован в Brightline West.

Обратимся к Техасской центральной железной дороге, которая также является интересным проектом США. Частная компания Texas Central Partners продвигается вперед с планами построить настоящую высокоскоростную железнодорожную линию между городами Даллас и Хьюстон. Проект, который имеет поддержку японского железнодорожного оператора и будет использовать японские высокоскоростные железнодорожные технологии и оборудование, достигнет максимальной скорости 186 миль в час и займет 90 минут от начала до конца. В настоящее время нет прямого железнодорожного сообщения между Далласом и Хьюстоном. Хотя спонсоры заявили, что “этот проект не подкреплён государственными средствами”, в новостных сообщениях указывалось, что проект, скорее всего, будет зависеть от долгосрочных займов от программ федерального правительства RRIF и TIFIA57.

Проект еще не находится в стадии строительства. Одним из постоянных препятствий было приобретение земли для строительства новых путей. Были противоречивые судебные решения на уровне графств о том, может ли Texas Central взять землю, в которой она нуждается. Несмотря на эти юридические проблемы, компания заявила, что может начать строительство линии в 2021 году и полностью ввести ее в эксплуатацию в 2026 году.

Таким образом, неразвитость высокоскоростного железнодорожного транспорта в США связана с тем, что в первые десятилетия после Второй мировой войны дешевая нефть наряду с усовершенствованием автомобилей и самолетов и правительственным субсидированием строительства шоссе и аэропортов сделали эти средства передвижения более доступными для большей



части населения и выдвинули их на первый план. Общественный железнодорожный транспорт использовался, в основном, в городах.

Однако сейчас высокие цены на реактивное топливо, переполненные аэропорты и шоссе делают высокоскоростные железные дороги все более привлекательными [6, с. 403-432].

Особенностью развития ВСМ в США станет желание отдельных штатов получить финансирование для строительства высокоскоростных линий на своей территории. Так, например, Калифорния планирует реализовать строительство линии, соединяющей Лос-Анджелес и Сан-Франциско. Однако для реализации данного проекта необходимо решить земельный вопрос и вопрос выбора трассы. Данные задачи уже решены в проекте Орlando-Тампа.

#### *Список литературы*

1. Белый, О. В. Проблемы построения и развития транспортных систем: моногр. / О.В. Белый. - М.: Элмор, 2016. - 192 с.
2. Беспалов, Роман Транспортная логистика. Новейшие технологии построения эффективной системы доставки / Роман Беспалов. - М.: Вершина, 2017. - 384 с.
3. Виноградова, С. Н. Транспортное обслуживание / С.Н. Виноградова, Н.Г. Петухова. - М.: Высшэйшая школа, 2016. - 224 с.
4. Демихов, В. Ю. Управление сбытовой деятельностью в корпоративных системах транспортного комплекса / В.Ю. Демихов. - М.: ВИНТИ РАН, 2017. - 180 с.
5. Дент, Джулиан Все о дистрибуции / Джулиан Дент. - М.: Акваринарная Книга, 2017. - 360 с.
6. Кокин, А. С. Транспортно-экспедиторские услуги при международной перевозке грузов / А.С. Кокин, Г.А. Левиков. - М.: Инфотропик Медиа, 2014. - 576 с.

