Россия доросла до высоких скоростей

История развития железнодорожного транспорта насчитывает немало достижений в области высоких скоростей. Еще в 1847 году в Англии на одном из дорожных участков поезда достигали скорости 93 км/ч. В 1890 году во Франции паровоз Crampton с поездом массой 157 тонн развил скорость 144 км/ч. Рубеж в 200 км/ч впервые преодолел немецкий электровагон — в 1903 году во время испытаний была достигнута скорость 210 км/ч. Каков итог? В 1990 году французский поезд TGV-A установил рекорд скорости 515,3 км/ч.

Напомним, что скоростным принято считать железнодорожное движение с максимальными скоростями от 140 до 200 км/ч, а высокоскоростным — такое, скорость которого превышает 200-километровый рубеж. Первым отечественным поездом, предназначенным для таких скоростей, в начале 70-х годов стал созданный на Рижском вагоностроительном заводе ЭР-200 («электропоезд рижский»). В 1984 году, после десяти лет испытаний и доводок, состав начал один раз в неделю курсировать между Москвой и Ленинградом. Сегодня два состава этой модели представляют собой российский высокоскоростной подвижной состав. Для сравнения: еще в 1964 году в Японии появилась высокоскоростная магистраль «Синкайсен»; значительное развитие получило высокоскоростное движение и в Западной Европе.

Будет ли в России свое высокоскоростное движение на железных дорогах? Когда следует ждать его появления? С этими вопросами «Транспорт Российской Федерации» обратился к специалистам-железнодорожникам.

— Какие условия имеются сегодня для открытия высокоскоростного движения в России? Что уже сделано для этого?

Первый заместитель генерального директора РОАО «Высокоскоростные магистрали» **Валерий Михайлович Саввов**:

— Россия имеет большой опыт скоростного движения, и в свое время мы занимали передовые позиции в этой области. Например, поезд Р-200 был одним из самых современных в мире — отдельные технические решения, примененные в нем, до сих пор считаются приемлемыми, а главное, они апробированы в наших условиях в течение длительного времени. Технические требования к подвижному составу в России тоже одни из самых высоких в мире, и они, насколько я знаю, учитываются при разработке новых поездов для ВСМ.

Что касается создания высокоскоростной магистрали Санкт-Петербург — Москва, то нужно сказать, что с 1992 года, когда было создано РОАО «ВСМ», была выполнена очень серьезная работа, связанная прежде всего с юридическим обеспечением этого проекта. Во-первых, был в основном оформлен землеотвод для прокладки новой магистрали. Во-вторых, было выполнено технико-экономическое обоснование, которое прошло все необходимые государственные экспертизы и получило положительные заключения. В-третьих, была разработана нормативная база для проектирования и строительства высокоскоростной магистрали.

В настоящее время РОАО «ВСМ» ведет работу по финансовому обеспечению этого строительства. Нами проведена большая работа по обоснованию и подготовке привлечения инвестиций для строительства ВСМ. Прошли необходимые переговоры с российскими и зарубежными партнерами, и сегодня у нас складывается схема финансирования на принципе совместного участия государственного и частного капитала. Она реальна, и в случае принятия решения о реализации проекта ВСМ эта схема, на наш взгляд, будет работать.

— Подвижной состав — это отдельная проблема ВСМ, особенно после отказа от сотрудничества с Siemens...

— Да, один из главных вопросов в обеспечении движения по ВСМ — это создание нового подвижного состава. Мы накопили хороший опыт в этой области, и, на наш взгляд, в России могут быть созданы такие поезда, с учетом зарубежного опыта и по российским требованиям. Производить эти поезда, безусловно, нужно в России, но с широким привлечением зарубежных партнеров. Такое сотрудничество пойдет России на пользу.

В создании высокоскоростной дороги и подвижного состава для нее будет принимать активное участие и ОАО «Высокоскоростная магистраль». У нас собрались специалисты, которые безгранично преданны этой идее и многое сделали для ее воплощения.

— А каковы перспективы создания всероссийской сети ВСМ?

— Я бы рекомендовал рассматривать ВСМ Петербург — Москва как первый и главный участок будущей сети высокоскоростных магистралей России. Идеология их создания есть. В этом случае Россия получит мощнейшее машиностроительное направление, получит развитие новых технологий, новой строительной техники, нового подвижного состава. Добавим к этому создание новых рабочих мест, решение социальных проблем и, в то же время, интеграцию российских железных дорог с международными интермодальными транспортными коридорами.

— Что ВСМ даст именно Петербургу?

— Сейчас магистралью Петербург — Москва ежегодно пользуются порядка 7 млн. человек, и немалая их часть — петербуржцы. После запуска ВСМ две столицы станут еще ближе друг к другу во всех смыслах — и в транспортном, и в культурном. Кроме того, Санкт-Петербург станет более привлекательным транзитным городом.

И вот что еще нужно обязательно сказать. В реализации этого проекта Петербург мог бы задействовать многие свои строительные, промышленные и научные компании. Скажем, в создании первого опытного поезда «Сокол» участвовала вся Россия, и Петербург был одним из главных участников этого процесса. Над «Соколом» работали ВНИИ «Трансмаш», НПО «Аврора», ЦНИИ им. Крылова, ЦКБ «Рубин», завод «Алмаз» — всего порядка 80 компаний. Они были поддержаны нашими заказами в трудные 90-е годы и сейчас снова готовы к сотрудничеству.

Главный инженер ОАО «Ленгипротранс» **Владимир Васильевич Романов:**

— Уже с 2001 года скоростные поезда Октябрьской железной дороги ходят со скоростями 200 км/ч, только, к сожалению, не на всех участках пути. Есть места, которые требуют вложений, для того чтобы и там поднять скорость до такого же уровня, — например, участок Колпино — Тосно — Саблино. В результате время в пути могло бы сократиться до 3 часов 55 минут. После этого дорога приступила бы к следующему этапу развития, цель которого — достичь на отдельных участках скорости 250 км/ч и уложиться в 3 часа 30 минут. Ориентировочно, это может произойти к 2010–2012 году.

Участвуя в подготовке движения со скоростью 250 км/ч, мы изучили трассу и можем сказать, что существующий участок Москва — Санкт-Петербург в России лучше всего подходит для реализации проекта: он прямой, с хорошим профилем... С определенными доработками, этот участок наиболее рационален и, безусловно, будет рентабелен.

— «Ленгипротранс» — известнейший проектно-изыскательский институт. Какими вопросами вы занимаетесь в проекте высокоскоростного движения?

— Нынешний президент ОАО «РЖД» сразу поставил вопрос так: во сколько обойдется скоростная дорога и что она даст? Помимо технических вопросов, мы сейчас решаем: какой путь переделать, какую станцию, и всегда считаем, какова цена вопроса и сколько минут на каждом участке мы сэкономим, вложив туда соответствующие деньги. Это уже сделано для трассы Москва — Санкт-Петербург, и теперь начинается следующий этап: рассчитать, как перевозки сделать рентабельными, т.е. сколько дневных поездов нужно пустить, сколько на них поедет пассажиров и насколько будет возрастать спрос. Тогда мы и определим сроки реализации проекта. Ведь для чего мы в нашей стране делаем высокие скорости? Для того чтобы удовлетворить спрос. Сейчас на дневные поезда и в Москве, и в Петербурге очень сложно достать билеты. И если мы удовлетворим этот спрос, то количество ночных поездов уменьшится, люди будут спать дома, а не в поездах.

И вот еще о чем хотелось бы сказать. Высокие скорости на транспорте — это развитие передовых технологий в нескольких отраслях — в машиностроении и металлургии, в приборостроении и электронике, в проектировании, в строительстве, в изыскательских работах...

Как мы видим, строительство ВСМ необходимо. Вот только поднять этот пласт одному ведомству, даже такому серьезному, как железнодорожное, не под силу. Должна быть государственная программа, одобренная правительством и финансируемая, в том числе, из госбюджета. И такая программа разработана. Пока она, к сожалению, не предусматривает финансирования, но будем надеяться на лучшее.

Главный инженер Октябрьской железной дороги — филиала ОАО «РЖД» **Владимир Иванович Зиннер:**

— В настоящее время на ОЖД на существующей линии Санкт-Петербург — Москва ведется подготовка инфраструктуры для организации скоростного и высокоскоростного (до 250 км/ч) движения. Сегодня в рамках первого этапа разговор идет о расширении полигона для скоростей 200 км/ч — эта задача будет реализовываться в период с 2006 по 2008 год. Время в пути составит 3 часа 55 минут. В конце будущего года должны начать ходить 4 пары таких поездов. После 2008 года на преимущественном протяжении должны быть достигнуты скорости в 250 км/ч, и время в пути сократится до 3 часов 30 минут. Наши исследования показывают, что сокращение времени следования позволит увеличить пассажиропоток, так как людям это будет удобно — удобнее даже, чем пользоваться воздушным транспортом, на котором путь «из центра в центр» занимает 4,5 часа. В увеличении пассажиропотока и заключается экономическая целесообразность организации высокоскоростного движения. И даже если альтернативно будет развиваться ВСМ, мы за это время успеем сделать очень многое для организации движения своих высокоскоростных поездов.

— Как вам кажется, опыт РЖД может быть применен в масштабах страны?

— В материалах последнего научно-технического совета по скоростному и высокоскоростному движению: скорости 250 км/ч пока предусматриваются исключительно на линии Санкт-Петербург — Москва, а на всех остальных ограничатся уровнем менее 200 км/ч. А вообще, на совете будет рассматриваться полигон Москва — Санкт-Петербург — Хельсинки. От Москвы до Петербурга в перспективе поезда пойдут со скоростью 250 км/ч, а из Петербурга до Хельсинки — 200 км/ч. Опыт предыдущей реконструкции линии Санкт-Петербург — Москва (1995–2001) безусловно может быть и будет использован на других направлениях.

— Это немного по сравнению с тем, что планирует РОАО «ВСМ»...

— Это два совершенно разных проекта, но, несмотря на это, хочу сказать: главным критерием необходимости ВСМ на любом маршруте служит пассажиропоток. Если он больше определенной величины — высокоскоростное сообщение становится попросту безальтернативным.

Послесловие

За последнее десятилетие о высокоскоростном железнодорожном транспорте сказано в России много правильных и убедительных слов. Впрочем, для простого жителя Питера или Москвы все и так ясно... От Невского проспекта до Пулкова — примерно час, а с Гражданки — так и все полтора-два.... Минимум 40 минут на регистрацию, да полчаса на посадку, да час в воздухе... Полчаса (если повезет) на выход и багаж... От Шереметьева до центра — еще час-полтора... У москвичей, без сомнения, те же самые проблемы. Без сомнения, четыре часа от площади Восстания до Комсомольской площади по железной дороге — это уже гораздо лучше. А если три с половиной? А если ровно три? Наверняка сомнений при выборе средства передвижения не останется ни у кого!