

КОНКУРЕНТЫ

ных синхронных двигателей с постоянными магнитами. Эксплуатационная скорость таких поездов будет составлять 360 км/ч, а за счет снижения массы состава экономия составит до 30% по сравнению с классическими TGV.

Вместе с французами свой вклад в разработку подвижного состава внесли германские и итальянские компании. Так, в 1972 году Fiat Ferroviaria (позже этот бизнес был продан Alstom) впервые построил вагон с активной системой наклона кузова, что позволило увеличить скорость движения в кривых без снижения скорости и уровня комфорта для пассажиров. К 1974 году идею воплотили в серийном поезде Pendolino, рассчитанном на максимальную скорость 250 км/ч. В свою очередь, немецкий концерн Siemens для реализации национального проекта InterCityExpress впервые построил универсальный поезд на распределенной тяге, совмещенной с наклоном кузова, — ICE3.

РАЗГОН ПО ВСЕМУ СВЕТУ Французский опыт в области развития высоких скоростей был активно перенят другими странами Европы. О планах по строительству национальных высокоскоростных магистралей заявили Германия, Испания, Италия. Причем в рамках Евросоюза возникла необходимость унификации проектов. Подготовленный в 1990 году рабочей группой Международного союза железных дорог и Сообщества европейских железных дорог генеральный план развития ВСМ в Европе предусматривал строительство до 2010 года 9 тыс. км новых линий и реконструкцию 15 тыс. км существующих дорог со скоростями 200–350 км/ч.

Первый маршрут ВСМ в Германии был открыт в 1991 году (Гамбург—Ганновер—Фюльда—Франкфурт-на-Майне—Мангейм—Штутгарт—Мюнхен), в Испании — в 1992 году (Мадрид—Севилья). В 1994 году поезда TGV соединили Францию, Бельгию и Великобританию (до Лондона поезда пошли в 2007 году). К настоящему моменту высокоскоростные магистрали в Европе имеют протяженность свыше 4 тыс. км. Казалось бы, с такими темпами строительства Евросоюз должен быть лидером по масштабам сети ВСМ. Однако последние несколько лет выявили новых игроков в этой области.

Самую амбициозную программу строительства ВСМ в рамках развития сети национальных железных дорог в настоящий момент реализует Китай. В сентябре 2009 года министерство железных дорог КНР объявило, что к 2012 году будет построено 42 высокоскоростные пассажирские линии общей протяженностью 13 тыс. км, включая 8 тыс. км под скорости до 350 км/ч. Речь идет о четырех пассажирских линиях с севера на юг и четырех — с запада на восток. В перспективе Китай хочет связать высокоскоростными железными дорогами 17 государств Азиатско-Тихоокеанского региона. Уже сейчас протяженность действующих ВСМ в стране превысила 3,3 тыс. км — это мировой рекорд по протяженности подобных трасс. В прошлом году было завершено строительство двух высокоскоростных железных дорог с эксплуатационной скоростью 350 км/ч: Ухань—Гуанчжоу и Чженчжоу—Сиань. Ранее были проложены линии Пекин—Тяньцзинь, Шицзяжун—Тайюань, Циндао—Цзинань, Хейфэй—Ухань и Хейфэй—Наньцзин.



ИТАЛИЯ ВНЕСЛА СВОЙ ВКЛАД В РАЗВИТИЕ ВСМ РАЗРАБОТКОЙ ПОЕЗДА PENDOLINO

КОНКУРЕНТЫ



НЕМЕЦКИЙ ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ ПОЕЗД ICE3, ВЫПУСКАЕМЫЙ SIEMENS, СТАЛ ОСНОВОЙ ДЛЯ «САПСАНА»

Британская железнодорожная компания Network Rail в августе 2009 года представила проект новой скоростной железной дороги из Лондона через Бирмингем, Манчестер и Ливерпуль в Эдинбург и Глазго. Предполагается использовать поезда со скоростью до 320 км/ч, сократив вдвое время в пути между Лондоном и Манчестером (до одного часа), а также между Лондоном и Эдинбургом (до чуть более двух часов). Стоимость проекта оценивается в £34 млрд, завершить строительство планируется в 2030 году, проложив 2,4 тыс. км новых путей и построив 138 мостов над существующими автомобильными и железными дорогами.

В январе 2010 года о планах по стимулированию развития сети высокоскоростного наземного транспорта заявила и администрация нового президента США Барака Обамы. До сих пор страна с одной из самых развитых в мире железнодорожных инфраструктур в вопросах пассажирских перевозок ориентировалась исключительно на авиаперевозки и разветвленную сеть автодорог. Причина смены векового тренда — необходимость развития транспорта в регионах и стимулирование экономики страны для выхода из кризиса. Общий объем инвестиций на все проекты зарезервирован в размере

\$8 млрд. В феврале администрация президента США сообщила, что к настоящему моменту получила от 24 штатов заявки на строительство высокоскоростных железнодорожных магистралей на общую сумму \$50 млрд. Свои услуги по созданию американской сети ВСМ уже предложили все крупные мировые производители подобных поездов.

БЫСТРЫЕ ИДЕИ Если во всем мире строительство ВСМ было продиктовано необходимостью решения социальной или демографической проблемы, то российская мотивация в этом вопросе совершенно другого рода. Причем в разные периоды она была разная.

Первые идеи о создании ВСМ в СССР появились в начале 1970-х годов, то есть сразу после запуска первой такой линии в Японии. Тогда по заданию Министерства путей сообщения СССР ряд научно-исследовательских и проектных институтов изучил возможности повышения скоростей на железных дорогах страны. Предложенные рекомендации потрясают своим размахом. Ученые пришли к выводу о целесообразности строительства специальной линии Центр—Юг протяженностью 1,5–2 тыс. км.



Предполагалось, что ветка свяжет столицу с курортами Крыма и Краснодарского края. Максимальная скорость на новой дороге предусматривалась 250 км/ч. Однако, например, строительства отдельной ВСМ Москва—Ленинград не предполагалось: было предложено реконструировать существующую трассу до скорости 200 км/ч. Но развития эти идеи не получили. В стране уже шла масштабная железнодорожная стройка — БАМ, и ресурсов на новую не было. Тем не менее собственный скоростной поезд в России появился. Техническое задание на электропоезд типа ЭР200 было утверждено в 1967 году. В 1973 году Рижский вагоностроительный завод построил опытный электропоезд, в 1974 году начались его обкатка и испытания, была достигнута скорость 200 км/ч. В 1975 году на перегоне Ханская—Белореченская была достигнута скорость 210 км/ч. С 1 марта 1984 года встал на линии ЭР200-1, в начале 1990-х работало три таких состава. От Москвы до Петербурга они доезжали за 4 часа 30 минут.

Во второй раз железнодорожники вернулись к проектам ВСМ в конце 1980-х годов. МПС в рамках госпрограммы «Высокоскоростной экологически чистый транспорт» взяло за основу концепцию ВСМ Центр—Юг, однако отдельную ветку планировалось прокладывать уже от Ленинграда и под скорости 300–350 км/ч. Согласно расчетам того времени, прокладка магистрали должна была сократить время поездки из Москвы в Ленинград с 6 до 2 часов 30 минут—3 часов, в районы Черноморского побережья Крыма — с 22 до 5–6 часов, в зону Кавказа — с 33 до 9 часов.

Предполагалось курсирование как дневных, так и ночных поездов. На орбиту высоких скоростей попадали 25 городов. Объем перевозок ожидался на уровне 53 млн пассажиров в год. В качестве источников финансирования строительства трассы предполагались уже не только государственные деньги, но и заемные средства. Проект успешно прошел большинство ведомственных согласований, включая Госплан, было принято решение о разработке ТЭО первого участка Москва—Ленинград.

С развалом СССР проект ВСМ не был заморожен. Указом президента РСФСР «О высокоскоростном сообщении» от 13 сентября 1991 года проектирование и строительство поручалось новой компании — РАО «Высокоскоростные магистрали» (РАО ВСМ, 87,38% акций получило Росимущество, 4,779% — власти Петербурга, остальные бумаги были распылены между администрациями других субъектов федерации.). Возглавил РАО бывший председатель комитета по экономическому сотрудничеству мэрии Петербурга Алексей Большаков. Проект «Южной» магистрали был отложен до лучших времен.

Проект РАО ВСМ предполагал создание железнодорожных путей, транспортно-коммерческого комплекса (ТКЦ) и скоростного (до 350 км/ч) поезда «Сокол». Общие вложения оценивались в \$5 млрд. Однако проект оказался слишком дорог, и в 2000 году от него было решено отказаться. РАО ВСМ объявили банкротом (фактически на балансе компании остались только земледотводы, большая часть которых к тому же некорректно оформлена), котлован ТКЦ передали в федеральную собственность (ФГУП «ВПК-Инвест»). В 2003 году был закрыт последний действовавший проект из этого пакета — скоростной поезд «Сокол».



ПОЕЗДА СЕРИИ «ШИНКАНСЭН» СДЕЛАЛИ ЯПОНИЮ ОДНИМ ИЗ ЛИДЕРОВ МИРОВОГО ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ