

СО СКОРОСТЬЮ ВЕКА

ФРАНЦУЗСКИЙ ПОЕЗД TGV УСТАНОВИЛ В АПРЕЛЕ ОЧЕРЕДНОЙ РЕКОРД СКОРОСТИ, РАЗВИВ 574,8 КМ/Ч. КИТАЙ ПЛАНИРУЕТ К ЛЕТНЕЙ ОЛИМПИАДЕ 2008 ГОДА ПРОТЯНУТЬ СКОРОСТНУЮ ЛИНИЮ ОТ ПЕКИНА ДО ШАНХАЯ, СОКРАТИВ ВРЕМЯ В ПУТИ ДО 4,5 ЧАСА. ВЬЕТНАМ ИНВЕСТИРУЕТ \$33 МЛРД В СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ СО СКОРОСТЬЮ 300 КМ/Ч. СОВРЕМЕННЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ, ОЧЕВИДНО, ПЕРЕЖИВАЕТ БУМ РАЗВИТИЯ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ. РОССИЯ НЕ СОБИРАЕТСЯ ОСТАВАТЬСЯ В СТОРОНЕ ОТ ЭТОГО ПРОЦЕССА.

ДАНА ТХАГАНОВА

«РУССКАЯ ТРОЙКА», «СОКОЛ»

И ДРУГИЕ Ни одному из руководителей российской железнодорожной отрасли до сих пор не удавалось воплотить в жизнь проект организации скоростного и высокоскоростного движения в стране. Хотя еще в 60-е годы XX века на заседаниях Совета министров СССР начала всерьез обсуждаться перспектива организации в стране движения пассажирских поездов со скоростью 200 км/ч и более. Дело в том, что в 1964 году в Японии была построена железнодорожная магистраль, предназначенная для движения пассажирских поездов со скоростью 210 км/ч. В Советском Союзе не могли допустить, чтобы страна, первой отправившая человека в космос, отставала в сфере развития железнодорожного транспорта. Советом министров СССР было принято решение начать работы над аналогичным отечественным проектом.

Кстати, японский проект стал поистине прорывом в истории транспорта. Особенно важным было то, что высокие скорости развивались благодаря отказу от смешанного движения, когда на одних и тех же путях осуществлялись грузовые и пассажирские перевозки. Освоение первой в мире специализированной высокоскоростной магистрали Токио—Осака было крайне успешным: за пять лет с начала эксплуатации объемы перевозок пассажиров удвоились и достигли 70 млн человек в год.

Согласно проекту строительства скоростной железной дороги в СССР, магистралью планировалось связать Москву, Ленинград и всесоюзные здравницы в Крыму и на Кавказе. Сначала разработчикам проекта было сложно определиться с выбором тяговых средств, поэтому заказали опытные образцы и электровоза, и электропоезда. В течение последующих десяти лет под проект разрабатывался новый подвижной состав: в Риге создавали скоростной электропоезд (ЭР-200), в чехословацком Пльзене — скоростной электровоз ЧС-200. Вагоны для чешского локомотива под названием «Русская тройка» должен был выпускать Калининский вагоностроительный завод (Тверь). Со временем проект застыл, и в действующий железнодорожный парк попал только ЭР-200. В 1975 году экспериментальный образец появился на Октябрьской железной дороге, еще десять лет понадобилось для того, чтобы довести его до ума, и в марте 1984 года ЭР-200 начал выполнять регулярные пассажирские рейсы.

В конце 80-х годов железнодорожники решили возродить проект, правда, в несколько усеченном варианте — было решено организовать высокоскоростную трассу между Москвой и Ленинградом. Для этого в начале 90-х было образовано акционерное общество «Высокоскоростные магистрали». Планировалось построить саму магистраль, транспортно-коммерческий комплекс и создать подвижной состав, способный курсировать со скоростью 250 м/ч. Новый поезд получил название «Сокол», а его разработка была поручена ЦКБ «Рубин». В общей сложности над созданием поезда работали более 60 научных, проектных

ИЗМЕНЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЛОЖЕНИЯ В СТРАНЕ, РОСТ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК И СМЕНА ВИДОВ И НАПРАВЛЕНИЙ ГРУЗОПОТОКОВ ПОСЛУЖИЛИ СТИМУЛОМ К РАЗРАБОТКЕ «ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ СКОРОСТНОГО И ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ РОССИИ ДО 2020 ГОДА»



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА



КИТАЙ ПЛАНИРУЕТ ПРОТЯНУТЬ НОВУЮ ВЫСОКОСКОРОСТНУЮ ЛИНИЮ МЕЖДУ ШАНХАЕМ И ПЕКИНОМ К ОЛИМПИАДЕ 2008 ГОДА

REUTERS

и оборонных предприятий. Однако и этому проекту не суждено было реализоваться — к 2000 году его свернули из-за экономических и финансовых проблем, а на память о нем остался вырытый рядом с Московским вокзалом в Петербурге котлован.

ИНОСТРАННЫЕ ОПЫТЫ Пока у России никак не получалось начать строительство скоростных железных дорог, сеть высокоскоростных железнодорожных магистралей покрыла Европу, став своеобразным «индикатором качества жизни» и, более того, дав толчок дальнейшему развитию железнодорожного транспорта.

Анализ европейского рынка перевозок показывает, что максимально эффективным временем следования поездов являются отрезки продолжительностью 2,5–3 часа, то есть организация высокоскоростного движения оптимальна на участках протяженностью 300–800 км. На этих расстояниях железнодорожный транспорт обладает конкурентным преимуществом перед авиационным. Кроме того, появляется возможность организации интермодальных

перевозок, когда пассажиры могут путешествовать на любых видах транспорта по единому билету. Сегодня в Европе высокоскоростными поездами пользуются от 60 до 85% пассажиров. Огромный успех такого движения в Европе обусловлен неуклонным ростом пассажиропотока, несомненным удобством передвижения из центра одного города в центр другого без потери времени на переезд к аэропортам, находящимся, понятное дело, в отдалении от города. Кроме того, высокоскоростные магистрали — самый экологически чистый вид транспорта.

Существует ряд причин, по которым строительство новых специализированных высокоскоростных магистралей предпочтительнее, чем «приспособление» уже существующих путей, где проходят как пассажирские, так и грузовые составы.

Отечественные и зарубежные исследования показывают, что совместное движение грузовых и скоростных пассажирских поездов почти вдвое увеличивает расходы на содержание пути. При совместном движении грузовых и высокоскоростных пассажирских поездов резко падает пропускная способность и надежность выполнения графика движения. Совместное движение скоростных пассажирских и грузовых поездов приводит к тому, что пропуск последних становится причиной внезапно возникающих ограничений скорости.

VELARO ПОД РОССИЙСКУЮ КОЛЕСУ

Отставание в скоростях на российских железных дорогах имеет несколько причин. Во-первых, это связано с высокой грузонапряженностью российских железных дорог.

Грузовые поезда, идущие по железным дорогам России и стран СНГ, гораздо тяжелее и длиннее, чем поезда на магистралях европейских стран. Поэтому первый скоростной состав ЭР-200 (с маршрутной скоростью 130 км/ч), который сегодня ходит один раз в неделю из Петербурга в Москву, — явление скорее исключительное, так как на этой линии обращается 45 пар грузовых, 75 пассажирских и 60 пригородных поездов.

Во-вторых, во всем, как принято говорить, цивилизованном мире подобные проекты — дело государственное. Президент ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) Владимир Якунин приводит в пример итальянские железные дороги Ferrovie dello Stato: «Из бюджета Италии инвестировали €18 млрд в развитие инфраструктуры итальянских железных дорог, и сейчас это лучшие железные дороги Европы. Они рассчитали, что в расходах на скоростные проекты сама дорога может покрыть только 60%, поэтому для реализации этих программ была создана специальная компания, 40% средств для которой выделено государством. Кроме того, оно субсидировало процентную ставку по кредитам, привлеченным дорогой под проект, и взяло на себя гарантии выплат по займам».

Изменение экономического положения в стране, рост грузовых перевозок и смена видов и направлений грузопотоков, происшедшие за последние годы, послужили стимулом к разработке «Программы развития скоростного и высокоскоростного движения на железных дорогах России до 2020 года». Программа была утверждена 7 июня 2006 года.

В результате анализа транспортных связей между крупнейшими российскими городами были определены 18



ИВАН ШКОЛЬНИКОВ

СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ПОЕЗДОВ VELARO RUS

НАЧНЕТСЯ В ГЕРМАНИИ ЭТИМ ЛЕТОМ,

А ДЛЯ ПАССАЖИРОВ ОНИ СТАНУТ ДОСТУПНЫ С 2009 ГОДА