



УСПЕХИ ЯПОНЦЕВ В ОРГАНИЗАЦИИ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ ЗАСТАВИЛИ В СВОЕ ВРЕМЯ СОВЕТСКИЙ СОЮЗ НАЧАТЬ АНАЛОГИЧНЫЙ ПРОЕКТ



ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ ПОЕЗД «СОКОЛ» ПО РАЗНЫМ ПРИЧИНАМ ОСТАЛСЯ МЕРТВОРЖДЕННЫМ ПРОЕКТОМ

направлений с устойчивым пассажиропотоком, где целесообразно внедрение скоростного пассажирского движения. В частности, это такие крупные транспортные узлы, как Санкт-Петербургский, Московский, Краснодарский, Самарский и Новосибирский. Перевозка пассажиров всеми видами транспорта на участках рассмотренного полигона за 2004 год составляла от 1 млн до 7,7 млн пассажиров, а к 2010 году специалисты прогнозируют рост пассажиропотока на 10–13 %.

Первым реализованным проектом высокоскоростного движения должен стать все тот же маршрут Москва—Санкт-Петербург. В этом году ОАО РЖД планирует повысить скорость движения на этом направлении до 250 км/ч. На проведение реконструкции выделено почти 6 млрд руб.

Выбор этого направления не случаен. Москва и Санкт-Петербург являются двумя столицами деловой активности и туристических маршрутов. В городах и их пригородах в общей сложности проживает около 25 млн человек, или 18% населения РФ, формируется почти четверть валовой продукции государства. Суммарная стоимость сэкномленного за счет введения на этом участке высокоскоростного движения времени составит около 940 млрд руб. ежегодно. Прогноз увеличения пассажиропотока показывает, что в 2010 году на направлении Москва—Санкт-Петербург железнодорожным и авиатранспортом будут пользоваться не менее 9,1 млн пассажиров. По расчетам железнодорожников, при условии появления на этом участке высокоскоростного движения железнодорожным транспортом будут пользоваться 8,6 млн пассажиров. Высокоскоростной поезд Москва—Санкт-Петербург будет находить-

ся в пути 2 часа 49 минут и развивать скорость до 250 км/час. В прошлом году в Сочи на международном бизнес-форуме «Стратегическое партнерство-1520» Владимир Якунин и президент Siemens Transportation Systems Group Ханс Шаберт подписали контракт стоимостью €276 млн по поставке в Россию восьми высокоскоростных электропоездов Velaro RUS. Сейчас идет техническое проектирование составов, а уже с 20 июля 2007 года в Крефельде (Германия) начнется их серийное производство.

Конструкцией поезда предусмотрено увеличение максимальной скорости до 330 км/ч. Каждый электропоезд длиной 250 м будет состоять из 10 вагонов и сможет обеспечивать местами более 600 пассажиров. Подвижной состав рассчитан на российскую широкую колею (1520 мм) и будет на 33 см шире используемых в Германии скоростных поездов ICE 3.

Три из восьми заказанных поездов будут курсировать по маршрутам Санкт-Петербург—Москва и Москва—Нижний Новгород. На участке Москва—Нижний Новгород также начаты работы по увеличению скорости движения до 160 км/ч. Первый поезд, который, как заявляют железнодорожники, по своим дизайнерским и инженерно-техническим решениям не уступает лучшим мировым образцам железнодорожной техники, планируется запустить в эксплуатацию уже в конце 2009 года.

Набирают темпы и работы по организации скоростного железнодорожного сообщения между Санкт-Петербургом и Хельсинки. РЖД и VR Group (Железные дороги Финляндии) создано СП Oy Karelian Trains Ltd. Компанией был объявлен тендер на закупку подвижного состава для орга-

МИРОВОЕ СКОРОСТНОЕ ДВИЖЕНИЕ

Всего в мире сегодня насчитывается 7 тыс. км высокоскоростных магистралей, в том числе 3,75 тыс. км в Европе, причем высокоскоростные поезда обслуживают также полигон протяженностью около 20 тыс. км обычных железнодорожных линий, реконструированных под скоростное движение. Концептуальные подходы к организации высокоскорост-

ного движения различаются. Так, например, в Японии и Испании строятся высокоскоростные магистрали, путевая и рельсовая система которых полностью изолирована от остальной сети железных дорог. У японцев ширина колеи общенациональной сети железных дорог составляет 1067 мм, а у высокоскоростной магистрали так называемая степенсоновская колея 1435 мм. В Испании ширина

колеи общенациональной сети составляет 1670 мм, а высокоскоростной, как и в Японии, 1435 мм. По этой причине японские и испанские высокоскоростные поезда по общей сети курсировать не могут. Во Франции сеть высокоскоростных магистралей входит в единую сеть, но предназначена лишь для высокоскоростного подвижного состава. Поезда TGV отправляются с вокзалов по общему пути

следования, а затем выходят на специализированный путь. В Италии и Германии отдают предпочтение комплексной реконструкции железнодорожных направлений: в этих странах строятся новые высокоскоростные линии и модернизируются уже существующие. Кстати, немецкие железные дороги (Deutsche Bahn) имеют большой опыт строительства и эксплуатации высокоскоростных железнодорожных линий. Их об-



ФРАНЦУЗСКИЙ ПОЕЗД TGV УСТАНОВИЛ НЕДАВНО ОЧЕРЕДНОЙ РЕКОРД СКОРОСТИ



ПЕРВЫЕ СКОРОСТНЫЕ ПОЕЗДА, ЭКСПЛУАТАЦИЯ КОТОРЫХ НАЧНЕТСЯ В РОССИИ, БУДУТ НА 33 СМ ШИРЕ, ЧЕМ НЕМЕЦКИЕ ICE 3

низации скоростного железнодорожного сообщения на этом направлении стоимостью \$130 млн. Его итоги будут подведены в июне.

С начала года ОАО РЖД приступило к модернизации участка Санкт-Петербург—Бусловская (пригородная станция). На эти нужды в 2007 году выделяется 3,5 млрд руб. Результатом этих работ станет повышение скоростей до 160 км/ч на всем протяжении магистрали и до 200 км/ч на отдельных участках. Аналогичные усилия прикладывают и финские железнодорожники.

Одним из наиболее перспективных проектов глава РЖД Владимир Якунин считает строительство выделенной железнодорожной линии для реализации проекта высокоскоростной магистрали Москва—Нижний Новгород. Как планируют железнодорожники, к 2009 году время движения пассажирских поездов на участке Москва—Нижний Новгород будет сокращено до трех с половиной часов. В 2007–2008 годах планируется улучшить железнодорожную инфраструктуру на трех основных участках: Петушки—Владимир, Владимир—Вязники, Вязники—Нижний Новгород.

В перечень проводимых работ входит модернизация пути, замена стрелочных переводов, реконструкция искусственных сооружений, земляного полотна, контактной сети, устройств сигнализации, централизации и блокировки. Кроме того, планируется провести реконструкцию платформ и станций, оборудовать переходы и пешеходные переходы. На перспективу до 2020 года в реконструкцию участка Москва—Нижний Новгород будет инвестировано более 5 млрд руб.

При реализации проекта особое внимание будет уделяться безопасности движения, в частности безопас-

сти пассажиров, ожидающих пригородных поездов на посадочных платформах. Сегодня на линии Нижний Новгород—Петушки из 130 платформ только 46 соответствуют нормативным требованиям безопасности, а остальные предстоит демонтировать и построить новые.

Когда линия Москва—Нижний Новгород станет пригодной для скоростного движения, считают в ОАО РЖД, многие пассажиры предпочтут добираться из столицы в Нижний и обратно поездом вместо самолета, так как это займет значительно меньше времени (учитывая время, которое пассажиры обычно тратят на регистрацию, досмотр и путь от аэропортов до города).

Специалистами компании прорабатывается проект строительства скоростной магистрали Москва—Сочи. Сейчас ведутся исследования возможности строительства нового участка, который позволит перенести движение поездов на так называемый Воронежский ход. В компании полагают, что строительство этой магистрали может стать реальным фактом к 2014 году.

Поставив перед собой задачу завершить проект организации высокоскоростного движения, руководство ОАО РЖД и специалисты компании проводят многочисленные технические консультации с железнодорожными компаниями Германии, Италии, Финляндии, Франции, осуществляющими скоростное движение и имеющими большой опыт, с представителями европейских научно-исследовательских институтов и консультационных фирм, с предприятиями-изготовителями высокоскоростных электропоездов Siemens AG, Alstom, Hitachi и Bombardier. ■

ПО ПЛАНУ РЖД ПЕРВЫЕ ВЫСОКОСКОРОСТНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ МАГИСТРАЛИ РОССИИ ДОЛЖНЫ СВЯЗАТЬ МОСКВУ С САНКТ-ПЕТЕРБУРГОМ, НИЖНИМ НОВГОРОДОМ И, ВОЗМОЖНО, СОЧИ