

37 → Если людей на переходе слишком много, то система Scoot выделяет для перехода большее количество времени. Далее система, анализируя данные камер, определяет ситуацию, когда задерживать поток транспорта больше нет необходимости.

В Европе активно ведутся разработки интеллектуальной сети городского общественного транспорта, которая смогла бы работать как с водителями, так и без них. Разработки в этой области уже сумели окрестить «автомобильным роом».

На Женевском салоне в 2013 году швейцарская компания Rinspeed предложила заменить обычные городские автобусы на более компактные малолитражки Rinspeed MicroMAX. Ездить они будут в большем количестве, чем наземный транспорт, а вмещать максимум четырех пассажиров. Работать они будут по принципу такси.

Идея проста: вместо того, чтобы стоять на автобусной остановке в ожидании общественного транспорта, пассажиру нужно будет открыть специальное приложение на смартфоне и указать свое местоположение и точку, куда вы хотите попасть. Малолитражка должна будет подъехать через несколько минут. Ее маршрут будет пролегать по выделенной полосе мимо пробок. В салоне могут находиться и другие пассажиры, которые следуют по тому же маршруту.

Все Rinspeed MicroMAX будут соединены в облачную сеть по технологии urbanSWARM, разработанной компанией Harman Innovation. С помощью нее электрокары образуют своеобразный «рой», машины — участники которого знают о состоянии дорог, расположении пробок и аварий и исходя из этого выбирают наиболее удобный маршрут следования.

Концепция Rinspeed рассчитана скорее на небольшие европейские города с населением до 40 тыс. жителей. В больших по населению городах такая технология не сможет обеспечить потребности всего населения.

«УМНЫЕ» ДОРОГИ В Европе уже не первый год пытаются обычные асфальтированные дороги наделить электронным «разумом» для того, чтобы они в прямом смысле слова смогли обслуживать нужды человека.

Так, близ города Осса в Нидерландах компании Studio Roosegaarde и Heijmans Infrastructure построили первый в мире интерактивный участок дороги, протяженностью 500 метров. Совместная разработка компаний Smart Highway позволяет улучшить организацию дорожного движения, уменьшает аварийность и упрощает управление трафиком.

Идея заключается в том, что на трассу наносятся флуоресцентные краски, обеспечивающие ночное освещение и заранее предупреждающие водителей о нештатных ситуациях: плохих погодных условиях, авариях, пробках. В случае ухудшения погодных условий на трассе будут появляться предупреждающие знаки, реагирующие на внешние климатические условия.

Smart Highway включает в себя «умные» светофоры, интерактивное освещение, знаки и информационные щиты, работающие на облачных технологиях. Основной особенностью трассы стала выделенная полоса, предназначенная для подзарядки электромобилей, работающая от расположенных рядом с ней ветрогенераторов. ■

СО СКОРОСТЬЮ ЧЕРЕПАХИ

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ВО МНОГОМ ОПИРАЕТСЯ НА РАЗВЕТВЛЕННУЮ ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ. СИЛЬНЫМИ МЕСТАМИ РЕГИОНОВ ПОПРЕЖНЕМУ ОСТАЮТСЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ПОРТОВЫЙ КОМПЛЕКС. ОДНАКО И У ЭТИХ НАПРАВЛЕНИЙ ЕСТЬ СВОИ СЛОЖНОСТИ: ЕСЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ХРОНИЧЕСКИ СТРАДАЮТ ОТ НЕДОФИНАНСИРОВАНИЯ, ТО ПОРТОВИКИ — ОТ НЕХВАТКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ. ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ

О сложностях грузового сообщения в стране в январе текущего года пошутил вице-премьер Аркадий Дворкович, сказав, что легче взять рюкзак и дойти до Владивостока пешком, чем доехать, например, товарным поездом, средняя скорость которого составляет 18 километров в день.

Если абстрагироваться от общероссийских реалий и сосредоточиться на перемещении грузового транспорта только по Октябрьской железной дороге (ОЖД), то становится очевидно, что и эти показатели далеки от европейских.

Так, по данным Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), средняя участковая скорость движения (скорость движения поезда по конкретному участку. — **BG**) грузовых поездов в январе 2014 года на полигоне Октябрьской железной дороги составила 35 км/ч, в то время как средний показатель в Китае и Германии составляет 50–60 км/ч, а в США — около 45 км/ч. Невысокая скорость движения поездов в Северо-Западном регионе связана с плохой пропускной способностью инфраструктуры железных дорог, считают эксперты.

«Развитие высокоскоростного пассажирского движения на направлениях Москва — Санкт-Петербург („Сапсан“) и Санкт-Петербург — Финляндия („Аллегро“) существенно ограничило или полностью закрыло для использования ряд направлений Октябрьской железной дороги для организации грузового движения. В результате перевозка грузов осуществляется по окружным маршрутам», — отмечает генеральный директор агентства «InfoLine-Аналитика» Михаил Бурмистров.

В то же время инфраструктура ОЖД сильно отстает от реальных потребностей рынка. Модернизация устаревших объектов и строительство новых требуют серьезных вложений. Только в Ленинградской области в развитие железной дороги в 2014 году будет направлено 27,7 млрд рублей.

Кроме того, на сегодняшний день вся инфраструктура находится в собственности РЖД, поэтому инвестировать в нее заинтересованным лицам крайне невыгодно. В такой ситуации развивать железнодорожные станции, необходимые для вывоза продукции, за свой счет вынуждены грузоотправители.

«Инвестирование в развитие железнодорожных путей общего пользования экономически нецелесообразно, так как отсутствует эффективный механизм возврата инвестиций, а процентные ставки по кредитам не позволяют финансировать



СКОРОСТЬ ОФОРМЛЕНИЯ ГРУЗОВ ОСТАЕТСЯ ОДНОЙ ИЗ ОСНОВНЫХ ПРОБЛЕМ РОССИЙСКИХ ПОРТОВ

проекты со сроками окупаемости более десяти лет», — считает Михаил Бурмистров.

НОВЫЕ ПРАВИЛА Ситуацию на рынке для грузоотправителей может усугубить тот факт, что монополия добилась права брать плату за перевозки, исходя не из кратчайшего, а из фактически пройденного расстояния. Во многом изменения коснутся именно системы взимания платы на ОЖД.

Как пояснил **BG** господин Бурмистров, с 6 апреля текущего года ОАО «РЖД» повысило стоимость провозной платы на ряде участков Октябрьской железной дороги (всего по десяти направлениям, в том числе и на маршруте Москва — Санкт-Петербург) и в пределах Московского узла. Подорожание связано с приказом Минтранса «Об особенностях определе-

ния кратчайших расстояний». По действующим нормам расчет производился по самому короткому пути, даже если поезд следовал по более длинному. В результате «тарифные расстояния» выросли в несколько раз: например, для грузоотправителей из Карелии, которые поставляют щебень в Санкт-Петербург и Москву, расстояние при перевозке со станции Падозеро (Карелия) до Бологого увеличилось с 617 км до 1,3 тыс. км, а с Кааламо до Бологого — с 614 км до 2 тыс. км. Общий грузопоток по этим направлениям — около 8,5 млн тонн в год. Из них около 7 млн тонн приходится на минерально-строительные грузы, 1 млн тонн — на удобрения, остальное — на нефть и контейнеры.

«В результате подорожания перевозок транспортные затраты грузоотправителей возрастут примерно вдвое, до 5,5 млрд рублей. → 41