перт-аналитик отдела исследований железнодорожных пассажирских перевозок Института проблем естественных монополий (ИПЕМ).

Россия сейчас стремительно наверстывает упущенное время: по проекту Транспортной стратегии до 2030 года протяженность линий ВСМ в России должна достигнуть за этот период 4,2 тыс. км. Пилотная линия ВСМ Москва—Казань протяженностью 803 км должна быть построена уже к 2018 году.

Всего планируется построить четыре ВСМ: Москва—Санкт-Петербург (ВСМ-1), Москва—Екатеринбург (ВСМ-2), Москва—Адлер (ВСМ-3), Казань—Самара. ВСМ Москва—Екатеринбург будет сооружаться в два этапа: на первом будет построена линия Москва—Казань (старт намечен на вторую половину 2014 года), на втором — Казань—Екатеринбург.

Стоимость строительства ВСМ Москва—Екатеринбург приблизительно оценивается в €35,5 млн/км, что соответствует средним ценам в мире. Всего на строительство ВСМ Москва—Екатеринбург, согласно проекту Транспортной стратегии, потребуется около 2 трлн руб. И хотя в первые годы и даже десятилетия эксперты не ожидают полной загруженности этой магистрали, спрос на услуги скоростных пассажирских перевозок прогнозируется большой. По подсчетам PricewaterhouseCoopers, ВСМ Москва—Нижний Новгород—Казань—Екатеринбург может лишить авиаперевозчиков почти 80% пассажиров и 400 млрд руб. за 30 лет. Проекты планируется реализовывать на основе государственно-частного партнерства в соотношении 50% на 50%, в то время как на Западе доля государства составляла в среднем 70%.

Различаются и подходы к использованию инфраструктуры для ВСМ: в Японии и Испании были созданы отдельные линии ВСМ, которые не пересекаются со старыми путями сообщения из-за разной ширины колеи. Во Франции железнодорожная колея скоростных магистралей не отличается от прежде существовавших путей, но они также предназначены исключительно для высокоскоростных поездов.

Россия пошла по пути Германии и Италии, где была модернизирована существовавшая инфраструктура — например, были спрямлены участки с большой кривизной. Скоростные поезда были запущены с сохранением пригородного и регионального пассажирского движения (как на участке Москва—Санкт-Петербург). Единственными высокоскоростными поездами в России до недавнего времени были «Сапсан» и «Аллегро» (аналог «Сапсана», курсирующий между Петербургом и Хельсинки). В ОАО РЖД рассчитывают развивать скоростное и высокоскоростное движение параллельно. Такая схема работает по направлению Москва—Великий Новгород: по одному билету можно проехать на «Сапсане», а затем пересесть с него на «Ласточку» — появившуюся впервые на Олимпиаде в Сочи новинку, совместное творение российской группы «Синара» и немецкого концерна Siemens.

ЛОКАЛИЗАЦИЯ ПРОИЗВОДСТВА «ЛАСТОЧКИ» СОСТАВЛЯЕТ 63%, А К 2017 ГОДУ ДОСТИГНЕТ 80%

РИА НОВОСТИ

«ЛАСТОЧКИНО» ГНЕЗДО Как отмечает Игорь Скок, ведущий эксперт-аналитик отдела исследований транспортного машиностроения ИПЕМа, в стране «уже выполнена значительная работа по внедрению новых технологий в отрасль транспортного машиностроения, создан ряд совместных предприятий с крупнейшими зарубежными компаниями и освоен серийный выпуск продукции, не выпускавшейся на территории России со времен распада СССР».

«В связи с постоянным развитием рынка железнодорожных перевозок потребности его участников растут, им требуется в том числе более современный и эффективный подвижной состав, серийное производство которого может обеспечить такой инструмент, как локализация производства иностранной продукции,— отмечает эксперт.— Ведь при создании совместных предприятий с иностранными компаниями создается новая техническая и технологическая база, осуществляется процесс передачи российским предприятиям интеллектуальной собственности».

СП «Синары» и Siemens «Уральские локомотивы» — один из примеров подобной локализации. Как сообщили в пресс-службе компании, на сегодняшний день локализация производства «Ласточки» составляет 63%, а к 2017 году достигнет 80%. «Уральские локомотивы» работают с сотней российских поставщиков, а сама «Ласточка» существенно переработана: в ее конструкцию внесено 20–40% изменений по сравнению с немецким прототипом.

Российская «Ласточка» обладает большей мощностью, улучшенными параметрами безопасности и надежности по сравнению с моделью, созданной для Олимпиады в Сочи, приспособлена к российским климатическим условиям: может работать в условиях морского климата и при температуре от –40°С до +40°С. Российские «Ласточки» быстрее тормозят и быстрее разгоняются, что делает их использование эффективным не только на участках, где можно использовать их скоростной потенциал (до 160 км/ч), но также в городах и пригородах. В следующем году для РЖД будет произведено 33 поезда «Ласточка», а до 2020 года на предприятии будет изготовлено 1,2 тыс. вагонов.

СВЯЗАННЫЕ ОДНОЙ СЕТЬЮ С учетом того, что «Сапсаны» и «Ласточки» уже курсируют по магистралям, а также планов других российских производителей подвижного состава по запуску производства собственной разработки электропоездов у РЖД существуют инструменты для организации скоростного движения, а значит, не исключено, что путешествие из Петербурга в Москву, из Москвы в Сочи или Казань станет гораздо более простым и приятным, чем сейчас.

Руководитель департамента исследований железнодорожного транспорта ИПЕМа Владимир Савчук, в свою очередь, уверен, что современная Россия с ее географическими особенностями без ВСМ немыслима. «Чтобы повысить мобильность населения, обеспечить современный уровень комфорта перемещения, ВСМ точно необходимы. Этот вид транспорта у нас будет»,— подчеркивает господин Савчук.

Эксперты ИПЕМа уверены, что после запуска высокоскоростного сообщения (300–400 км/ч; по проектам ВСЖМ-1, ВСМ-2, ВСМ «Центр—Юг» и пр.) по специализированным выделенным линиям, а также после запуска скоростного сообщения (160–200 км/ч) изменится рынок пассажирских перевозок в дальнем следовании. В частности, произойдет увеличение объемов пассажирских перевозок по железной дороге (только по ВСМ в 2018 году пассажирооборот составит 5 млрд пассажирокилометров, по данным «Прогноза долгосрочного социально-экономического развития РФ до 2030 года», подготовленного Минэкономики). Усилится конкуренция за пассажира между железнодорожными, авиа- и автобусными перевозчиками, а также внутривидовая конкуренция в ж/д (между ДС, ВСМ, СС). На освободившейся инфраструктуре станет возможным организовывать движение пригородных поездов с более удобным графиком.«Построив запланированные 4 тыс. км высокоскоростных линий, мы свяжем все крупные городские агломерации России и города-миллионники, за исключением Сибири и Дальнего Востока, то есть основную часть населения страны»,— отмечает Владимир Косой, президент Центра экономики инфраструктуры. ■

«ЭТО ДЕМОКРАТИЧНЫЙ ТРАНСПОРТ»

В России развивается скоростной и высокоскоростной железнодорожный транспорт. О том, насколько этот транспортный сегмент необходим и как он должен развиваться, BG рассказал ВЛАДИМИР КОСОЙ, президент Центра экономики инфраструктуры.

ЦЕНТР ЭКОНОМИКИ И ИНФРАСТРУКТУРЫ

BUSINESS GUIDE: Насколько, по вашему мнению, сейчас в России актуально развитие скоростного железнодорожного транспорта?

ВЛАДИМИР КОСОЙ: На самом деле мы сильно отстали в этом вопросе и от Европы, и от, скажем, Китая, который сейчас очень активно развивает скоростное рельсовое движение. В мире более десяти стран активно развивают скоростное рельсовое движение, включая Турцию и Марокко. В России эта проблема давно назрела. Впервые всерьез проекты ВСМ начали обсуждаться в конце 1970-х годов, так что мы идем к полноценной реализации таких проектов очень долго — 35 лет.

Основной вопрос при реализации транспортных проектов, есть ли на эту услугу спрос. Спрос на такую услугу, как скоростные пассажирские перевозки, в России есть, и спрос колоссальный, причем он в значительной степени недооценен при реализации предыдущих проектов. Это показала ситуация на скоростном участке Москва—Санкт-Петербург: летом РЖД вынуждены были снять часть подвижного состава с участка Москва—Нижний Новгород для запуска сдвоенных поездов на Санкт-Петербург.

BG: На направлении Москва—Нижний Новгород спрос ниже?

В. К.: Не совсем так. Москва—Санкт-Петербург — самое востребованное направление, участок Москва—Нижний Новгород короче плюс на этом участке невозможно в силу существующей инфраструктуры в полной мере реализовать скоростные преимущества «Сапсана», который может разгоняться до 250 км/ч, и достаточно скоростных возможностей скоростного электропоезда «Ласточка» — продукта совместной деятельности группы «Синара» и Siemens.

BG: Может ли «Ласточка» использоваться в пригородах или она лучше применима на расстояниях 300–400 км?

В. К.: Я не могу сказать, что использующаяся сейчас комплектация «Ласточки» идеальна для тех условий, в которых эти поезда используются. Этот подвижной состав комплектовался для перевозок в ходе проведения Олимпийских игр в Сочи с малым плечом и большим количеством остановок. Но после Олимпиады подвижной состав был передан в другие регионы: сейчас он используется в направлении на Нижний Новгород, в Сочи, а также на Санкт-Петербургском узле в направлении на Новгород Великий, Бологое и Петрозаводск. В дальнейшем для межрегиональных перевозок целесообразнее использовать другую комплектацию, более удобную для пассажиров при поездке на 300–400 км, а имеющийся подвижной состав переориентировать на маршруты протяженностью до 100–150 км.

Например, с нашей точки зрения, идеально было бы запустить поезда в такой комплектации на участках Клин—Москва, Москва—Ногинск. Я как дачник мечтаю о возможности поездки в комфортном поезде, где я смогу выпить кофе, зайти поправить галстук перед зеркалом в туалете. Даже если такая поездка будет стоить не 80–100 руб., а 200–300 руб., уверен, для значительной части москвичей, имеющих второе жилье в пригороде, это прекрасная альтернатива двухчасовой пробке на въезде в Москву.

BG: А где еще можно эффективно использовать «Ласточку»?

В. К.: Там, где может быть использован либо ее скоростной потенциал, либо ее возможности «регионального метро». В «сочинской» комплектации расположение дверей, расположение сидений и отсутствие тамбура дает возможность быстрого входа-выхода, и при большом количестве остановок «Ласточка» гораздо удобнее, чем классическая электричка. Так что она подойдет в качестве городской электрички. На Малом железнодорожном кольце Москвы предполагается полностью комплектовать подвижной состав поездами типа «Ласточки».

BG: На каких еще направлениях будут строиться высокоскоростные линии?

В. К.: Будут строиться трассы, на которых подвижной состав разгоняется до 350–400 км/ч, например, на направлении Москва—Казань. Ведутся переговоры с китайской стороной о возможности строительства ветки ВСМ через Казахстан в Пекин. Другим направлением будет юг: Москва—Сочи через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар. Третье направление — на Санкт-Петербург.

BG: По цене скоростные перевозки будут доступными или существенно дороже, чем, скажем, пригородная электричка или обычный пассажирский поезд?

В. К.: Та тарифная модель, которую мы разрабатывали, подразумевает среднюю цену на билет около 4 руб./пассажирокилометр, диапазон цен — от 2 до 11 руб./пассажирокилометр в зависимости от уровня комфорта вагона и времени отправления. То есть это демократичный транспорт, где кто-то едет с меньшим комфортом, но с той же скоростью, что и пассажир первого класса.

Интервью взяла ОЛЬГА КУЧЕРОВА