

СПРОС НА СКОРОСТЬ

СПРОС НА СКОРОСТНОЕ ДВИЖЕНИЕ В РОССИИ ВЫСОК, И ВСЕ УКАЗЫВАЕТ НА ТО, ЧТО ИНТЕРЕС К ЭТОЙ УСЛУГЕ БУДЕТ ТОЛЬКО РАСТИ. ЕСЛИ ПРИ ЗАПУСКЕ ПЕРВЫХ СКОРОСТНЫХ ПОЕЗДОВ ИХ ЗАПОЛНЕННОСТЬ ПРОГНОЗИРОВАЛАСЬ НА УРОВНЕ 60%, ТО СЕЙЧАС ОНА ДОСТИГАЕТ 90–100%.

КОНСТАНТИН МОЗГОВОЙ

КУДА МЫ ЕДЕМ По словам старшего вице-президента по инновационному развитию—главного инженера ОАО РЖД Валентина Гапановича, сейчас рассматриваются варианты запуска скоростного движения по таким направлениям, как Москва—Белгород, Новосибирск—Барнаул, Новосибирск—Омск и Москва—Смоленск. Как рассказал ВГ заместитель руководителя департамента управления бизнес-блоком «Пассажирские перевозки» РЖД Андрей Кудряшов, сейчас проводится оценка эффективности ускорения пассажирских поездов на направлениях Москва—Брянск, Москва—Орел, Новосибирск—Томск и Екатеринбург—Нижний Тагил. Также рассматриваются участки Москва—Крюково, Москва—Тверь для организации тактового скоростного движения.

«Согласно инновационному варианту Генеральной схемы развития сети железных дорог РЖД на период до 2020 года, в результате реализации проектов организации скоростного и высокоскоростного движения пассажирских поездов суммарный пассажирооборот на скоростных и высокоскоростных поездах к 2020 году составит примерно 7,5 млрд пассажирокилометров (ПКМ) в год. Доля скоростного сообщения составит 4,2 млрд ПКМ/год, а протяженность линий — 3,1 тыс. км. А к 2030 году суммарный пассажирооборот на скоростных поездах и протяженность скоростных линий составят около 5,8 млрд ПКМ/год и 6,8 тыс. км соответственно», — говорит господин Кудряшов.

В Санкт-Петербурге создан специальный учебный центр, занимающийся обучением и повышением квалификации кадров скоростного движения — это локомотивные бригады, проводники, персонал по техническому обслуживанию поездов. Для получения базовых знаний по управлению скоростными поездами и их ремонту весь персонал прошел обучение непосредственно у производителей. Если же говорить о технологической стороне российских скоростных поездов, то, они ни в коем случае не уступают зарубежным аналогам, а в чем-то даже превосходят иностранную продукцию. В России работает совместное предприятие группы «Синара» и Siemens AG в Верхней Пышме ООО «Уральские локомотивы», на котором производятся скоростные поезда «Ласточка», в следующем году РЖД получат первую партию из 26 пятивагонных поездов. Одно из главных преимуществ российских «Ласточек» состоит в том, что у нас есть возможность на этапе проектирования вносить изменения в конструкцию поезда, в том числе по предложениям компаний-перевозчиков в отношении салонного наполнения для обеспечения комфорта пассажиров. Всего до 2020 года в ОАО РЖД будет поставлено 1,2 тыс. вагонов электропоездов «Ласточка».

Эксперты уверены: развитие железнодорожного скоростного пассажирского сообщения стимулирует развитие транспортной подвижности населения и создает рост спроса на пассажирские перевозки. В мировой практике известны случаи, когда после запуска высокоскоростных поездов железнодорожный транспорт занимал лидирующую позицию на рынке перевозок (например, TGV во Франции).

«Аналогичную тенденцию можно наблюдать и в России: с начала эксплуатации «Сапсанов» по направлению

Москва—Санкт-Петербург существенно вырос пассажиропоток, и тенденция к его росту сохраняется, а с августа этого года уже эксплуатируются сдвоенные «Сапсаны», что говорит о высоком уровне спроса на данную услугу, — отметил заместитель руководителя департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Александр Поликарпов. — Скоростное железнодорожное сообщение целесообразно организовывать между крупными экономическими или железнодорожными центрами. В последние годы активно развивается радиальное скоростное сообщение с Москвой и Санкт-Петербургом (Москва—Нижний Новгород, Санкт-Петербург—Петрозаводск). Также востребованными будут скоростные маршруты между крупными городами Сибири и Урала. Особое внимание стоит уделить планам по формированию сети скоростного железнодорожного сообщения между городами, которые примут матчи чемпионата мира по футболу 2018 года. Нельзя не отметить планы по реализации проектов ВСМ Москва—Казань, Москва—Екатеринбург, Москва—Адлер. По этим маршрутам спрос на транспортные пассажирские услуги может вырасти в несколько раз».

БОРЬБА ЗА ПРОЦЕНТ По мнению аналитика ИПЕМА, развитие сети скоростного пассажирского сообщения происходит синхронно с развитием соответствующих сфер транспортного машиностроения. Сейчас на российском рынке высокоскоростных поездов представлена только продукция иностранных предприятий (Siemens, Alstom), а на рынке скоростного подвижного состава существуют как совместные разработки («Ласточка» серии

ЭС1 (Siemens) и «Ласточка» ЭС2Г (Siemens и «Синара»)), так и исключительно российские (ЭГ2Т производства «Трансмашхолдинга»).

«Транспортное машиностроение готово удовлетворить потребности российского рынка в скоростном подвижном составе, но у него пока нет долгосрочного заказа», — говорит господин Поликарпов.

«Спрос на скоростное железнодорожное сообщение в России с каждым годом будет только расти ввиду развития современных технологий и наличия реальной альтернативы авиаперевозкам (на расстояния до 700–1000 км), — полагает старший консультант практики «Инфраструктура» консалтинговой группы «НЭО Центр» Юрий Рыбачонок. — В отличие от традиционного железнодорожного транспорта, современное скоростное сообщение обладает неоспоримыми преимуществами, в числе которых минимальное время в пути и конкурентные цены на билеты. Например, сегодня скоростное сообщение между Москвой и Санкт-Петербургом, а также между Москвой и Нижним Новгородом является альтернативой авиасообщению: стоимость билета и общее время в пути (с учетом регистрации на авиарейс) сопоставимы. При этом для таких стран, как США и Китай, приоритетным направлением развития транспорта сегодня является строительство сети высокоскоростных железнодорожных магистралей (со скоростью движения свыше 300 км/ч). В России также принята программа развития ВСМ до 2030 года (в настоящее время реализуется пилотный проект по маршруту Москва—Казань), однако более успешно развивается опорная сеть скоростного железнодорожного сообщения (со скоростью движения до 160 км/ч), эксплуатирующая подвижной состав типов

«Ласточка». Это объяснимо: скоростное движение можно реализовать на действующей железнодорожной сети в относительно сжатые сроки. А высокоскоростные магистрали требуют на порядок больших капитальных затрат и более сложных подготовительных и строительных-монтажных работ».

Эксперт отмечает, что, несмотря на то что годовой пассажиропоток скоростного железнодорожного транспорта на данный момент составляет около 0,5% (до 5 млн человек) от общего пассажиропотока РЖД (1,08 млрд человек в 2013 году), в случае продолжения реализации программ развития опорной сети скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в России годовой пассажиропоток к 2017 году может достигнуть 0,7–1% (до 10 млн человек).

«Актуальность развития маршрутов скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения возрастает в связи с загруженностью автодорог. Наиболее интересными для реализации программы строительства опорной сети скоростного железнодорожного движения являются радиальные направления из Москвы — северо-западное, юго-западное, южное и восточное, а также развитие скоростного и высокоскоростного сообщения в Уральском и Сибирском федеральных округах», — считает Юрий Рыбачонок.

По его мнению, к приоритетным маршрутам относятся также: Москва—Ярославль, Казань—Самара, Казань—Екатеринбург, по белорусскому направлению — Смоленск—Брест и далее до Калининграда, Москва—Ростов-на-Дону (далее на Адлер и Симферополь), Москва—Волгоград, Москва—Калуга—Брянск, Москва—Рязань и Томск—Новосибирск—Красноярск. ■

«НЕ МАГИСТР, А ИНЖЕНЕР»

Скоростные поезда постепенно занимают свою нишу в российских пассажирских перевозках. На сегодняшний день скоростное движение у нас не так широко представлено, как в Европе, однако потенциал наработан серьезный. О перспективах развития скоростного сообщения в России ВГ побеседовал со старшим вице-президентом по инновационному развитию—главным инженером ОАО РЖД ВАЛЕНТИНОМ ГАПАНОВИЧЕМ.



ТРЕНД/PHOTO PRESS

BUSINESS GUIDE: С вашей точки зрения, требуют ли каких-либо технологических улучшений скоростные поезда в целом и «Ласточки» в частности?

ВАЛЕНТИН ГАПАНОВИЧ: В 2015 году ожидается новая поставка «Сапсана» с двигателями на постоянных магнитах — это новое направление в железнодорожном машиностроении. Не хотел бы развивать техническую тему, но такая модернизация поездов типа «Сапсан» позволит нам экономить при эксплуатации до 12% электроэнергии. Одновременно концерн Siemens проведет модернизацию своих поездов на территории Евросоюза. Это инновационный проект — такие двигатели ставит, к примеру, компания Alstom на свои поезда TGV.

От этого проекта мы ожидаем прорыва в области энергоэффективности скоростного движения. Если говорить о «Ласточках», в рамках локализации у нас разработан ряд новых типажей этого поезда — межобластного и городского сообщения. Пока все карты раскрывать не буду, но скажу, что для электропоездов Desiro RUS будет использовано интересное техническое решение, которое мы сейчас дорабатываем с нашими коллегами из «Уральских локомотивов».

ВГ: Кстати, о «Ласточках» и локализации. Ранее вы говорили, что стопроцентная локализации не всегда выгодна. Какой уровень локализации целесообразен для Desiro RUS?

В. Г.: В настоящее время уровень локализации производства на заводе «Уральские локомотивы» достиг 63%, а максимально эффективное значение, по на-

шему мнению, составляет 80% — и именно к такому показателю уральское предприятие выйдет к 2017 году.

ВГ: Как бы вы оценили востребованность этих скоростных электропоездов?

В. Г.: «Ласточки» зарекомендовали себя с лучшей стороны во время проведения Олимпиады в Сочи: за время проведения Игр они перевезли порядка 4,8 млн пассажиров. Они, несомненно, будут востребованы и в будущем. А новые маршруты добавлять надо непременно — работе над этим вопросом РЖД уделяет самое пристальное внимание в ближайшие годы.

ВГ: Помимо «Ласточки» какие еще железнодорожные проекты с участием Siemens вы бы отметили?

В. Г.: Особо выделю систему диагностики инфраструктуры. На сегодняшний день здесь мы являемся первопроходцами — в мире не существует каких-либо аналогов.

Скоростной электропоезд, оборудованный системой диагностики, проходя по сети, проводит мониторинг инфраструктуры по 76 параметрам. Теперь нет необходимости пропускать отдельные диагностические поезда, как это делается сейчас и в России, и, к примеру, во Франции — оборудование будет устанавливаться непосредственно на скоростные пассажирские поезда и проводить диагностику во время рейсов. Этой системой мы занимаемся уже порядка четырех лет, и сейчас вышли на практический результат. В ближайшем будущем система будет запатентована. Соответствующее соглашение было подписано на выставке Innotrans-2014 в Берлине между РЖД, Siemens и ЗАО «НПЦ Инфотранс», также участвующим в проекте.

ВГ: Последний вопрос: есть ли сейчас проблемы в области подготовки кадров для развития скоростного движения?

В. Г.: Существующая система подготовки инженерных кадров для высокотехнологичных областей, в том числе для развития скоростного движения, не отвечает всем современным требованиям подготовки инженера, который нам нужен.

Бакалавр — хорошо, магистр — прекрасно, но нам нужны специалисты, которые готовы на высоком уровне заниматься прикладной деятельностью. Нам нужен не условный магистр, а именно грамотный, высокообразованный инженер, посвященный во все детали работы отрасли. Но в этом есть проблема, причем не только в России: схожие трудности испытывают наши коллеги из Европы — Германии, Франции. Так что систему подготовки инженерных кадров в ближайшем будущем необходимо подкорректировать, иначе в будущем у нас всех будут большие проблемы.

Беседовал КОНСТАНТИН МОЗГОВОЙ

