

ЛОКАЦИИ ПРИБЫТИЯ

Пока не определена конечная точка магистрали в Петербурге, отмечает эксперт Института управления и регионального развития Ринат Резванов. «Будет ли это перронный парк пригородных поездов Московского вокзала или выбор падет на расположенную рядом территорию „кокоревских“ складов, являющихся памятником архитектуры, — пока совершенно не ясно. С другой стороны, город выказывает намерение довести до логического решения вопрос с „серым поясом“ — обширной промзоной, на долю которой приходится до четверти от всей городской площади. Даже в Москве эта цифра оказывается меньшей — около 20%», — рассуждает эксперт.

За время эксплуатации ВСМ в мире сформировались две основных модели станционного размещения, поясняет он. Европейская модель предполагает заход магистрали в центральные, исторически сложившиеся городские районы, тогда ВСМ становится неотъемлемой частью большой туристической инфраструктуры. Оба варианта в Петербурге имеют привязку к городскому центру и располагаются не более чем в полукилометре друг от друга, добавляет эксперт. Китайская модель рассматривает возведение пассажирских терминалов в городской периферии, в районах интенсивного урбанизационного развития. «Это путь агломерационного роста, создания новых деловых центров и рекреаций — почти все то, к чему стремятся власти Петербурга в редевелопменте „серого пояса“, — объясняет господин Резванов.

С учетом тяготения инновационно-технологических компаний и научно-исследовательских конгломератов к развитым транспортным сетям, создаваемые благодаря ВСМ возможности способны вписаться в установленное для обновления „серого пояса“ соотношение 30/30/40, где 30% — за рекреационными зонами, 30% — за коммерческой и производственной застройкой и 40% занимает жилая застройка, считает специалист. Однако для этого городские власти должны определиться с приоритетами.

ПУТИ ДЛЯ ГРУЗОВ

Эксперт транспортного развития территорий Илья Резников считает, что ввод ВСМ позволит восстановить грузовое движение по главному ходу Октябрьской железной дороги — это означает снижение времени доставки грузов из портов Петербурга и Ленобласти. Кроме того, это решит проблему недостатка пропускной способности линии Вологда — Волховстрой — Мга, которая сегодня не имеет необходимых альтернатив при доставке грузов между Петербургом и остальными городами России, поясняет он. Не менее важно и то, что запуск ВСМ позволит активнее использовать Московское направление для пригородного железнодорожного сообщения, прежде всего на линии в Колпино и Тосно.

Строительство ВСМ между двумя мегаполисами с общим населением более 17 млн человек не только создаст новые экономические условия для бизнеса, но и объединит Москву, Санкт-Петербург и находящиеся между ними города в новую агломерацию с интенсивными производственными и культурными связями, уверен заместитель председателя правления одного из первых в стране частных отраслевых банков Анатолий Вожов. Он согласен с предыдущим спикером, подчеркивая, что запуск магистрали снизит пассажиропоток железнодорожного подхода к портам Северо-Запада России, в которых к 2025 году, согласно заявкам инвесторов, планируется нарастить перевалку грузов в два раза.

Рост грузопотока на линии Москва — Санкт-Петербург позволит снизить издержки и необходимое время на доставку грузов, повысив конкурентоспособность железной дороги по сравнению с другими видами транспорта, уверен аналитик Алексей Ефанов. В целом, отмеча-



Эксперты считают, что магистраль создаст новые экономические условия для бизнеса, а также объединит города в новую агломерацию с интенсивными производственными и культурными связями
Фото Александра Корякова

ет он, значение ВСМ для страны не измеряется краткосрочными и локальными эффектами от изменения логистических маршрутов и стоимости перемещения грузов. «Гораздо более значимы экономические эффекты, связанные с появлением новых рабочих мест вдоль магистрали, а также сопутствующие бюджетные и налоговые эффекты. Зачастую, одни только дополнительно собранные налоги способны окупить вложения государства в развитие межрегиональных транспортных магистралей», — подчеркивает эксперт.

Господин Резников сомневается, что трасса будет построена с нуля всего за пять лет, но уверен, что соответствующий спрос на передвижение между двумя столицами будет сформирован. Он признает, что предыдущий прогноз по пассажиропотоку не учитывает новые тренды, связанные с дистанционными процессами из-за пандемии COVID-19. «Пока нет оснований считать, что поведение людей будет кардинально изменено и не вернется к ранее привычным моделям», — считает он.

ВВОД ВСМ ПОЗВОЛИТ ВОССТАНОВИТЬ ГРУЗОВОЕ ДВИЖЕНИЕ ПО ГЛАВНОМУ ХОДУ ОКТЯБРЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ — ЭТО ОЗНАЧАЕТ СНИЖЕНИЕ ВРЕМЕНИ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ ИЗ ПОРТОВ ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНОБЛАСТИ

ЧАСТОТА КУРСИРОВАНИЯ

Большинство аналитиков считает, что заявленные показатели пассажиропотока на ВСМ будут актуальны. В 2018 году транспортная система страны пережила стресс-тест, связанный с проведением чемпионата мира по футболу, напоминает господин Ефанов. «Пассажиропоток, сгенерированный одним чемпионатом, показал необходимость объединения транспортных узлов Москвы и Санкт-Петербурга, поскольку каждый из них был загружен практически до предела, чего не было бы, если бы эти узлы объединились в единую систему», — аргументирует он. Помимо этого, существует постоянный пассажиропоток за счет трудовой миграции. Потребность в постоянном транспортном сообщении между городами стабильно растет и к 2026 году может превысить 10 млн человек в год, прогнозирует он. Впрочем, добавляет эксперт, реальные перспективы магистрали будут зависеть от заложенной в проект финансовой модели и от проводимой правительством политики поддержки транспортной отрасли, включая региональную авиацию. Ключевой вопрос в том, удастся ли ВСМ оттянуть на себя значительную долю пассажиропотока из авиасообщения.

Оценить прогнозные показатели пассажиропотока на линии затрудняется господин Резванов. Он отмечает, что неясны источники его роста. Хотя, напоминает эксперт, на этапе ТЭО в середине 2000-х годов оптимистичными назывались показатели ВСМ в 7–14 млн человек, которые в перспективе могла обслуживать железнодорожная линия, что сейчас сопоставимо с пассажиропотоком «Сапсанов».

Генеральный директор компании, оказывающей услуги транспортного моделирования, Владимир Швецов уверен, что об окупаемости инвестиций в ВСМ можно говорить только на направлении между двумя столицами. Однако дорогостоящее строительство, очевидно, станет причиной отказа от проектов в других регионах, говорит он. «Поэтому важно рассматривать подобные мегастройки с учетом пула возможных альтернативных объектов, чтобы делать выводы о том, что скорее приблизит государство к заявленным в национальных проектах целям. Транспортное и экономическое моделирование позволяет это сделать, весь вопрос в политической воле и квалификации исполнителей», — заключает он.