

# БМ

## Большая Москва

№ 28(59) / 29 июля / 2015

Спецвыпуск

# Железные дороги: будущее за скоростями

РЖД

На правах рекламы



# «ВСМ от Москвы до Пекина – реальная перспектива ближайших лет»

На вопросы газеты «Большая Москва» отвечает первый вице-президент ОАО «РЖД» Александр МИШАРИН

– Уважаемый Александр Сергеевич! В мае 2015 года уполномоченные представители России и Китая в присутствии глав государств Владимира Путина и Си Цзиньпина подписали в Москве меморандум, где определено, что ВСМ будет строиться по китайским технологиям при участии российских компаний. Какие фундаментальные причины лежат в основе этой договоренности, почему именно Китай выбран главным партнером России для реализации этого мегапроекта?

– Меня часто с довольно большой долей скептицизма спрашивают, зачем китайским партнерам участвовать в проекте ВСМ Москва – Пекин, в чем их интерес, подразумевая, что это, дескать, чисто конъюнктурно-политическая история. Разрушение этого мифа сейчас один из приоритетов в работе нашей компании. На сегодняшний день одним из самых мощных промышленных центров стали государства Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Сейчас грузопоток с Востока на Запад является основой мировой логистики, особенно в области перевозки контейнеров. Появление ВСМ Москва – Пекин кардинально изменит мировую логистику и мировую экономическую географию. Сегодня контейнер плывет из Азии в Европу месяц морем – высокоскоростная железная дорога сможет его доставить за несколько дней.

Думаю, никому объяснять не надо, какие выгоды получит бизнес и государство от технического и технологическо-



го прорыва в железнодорожном транспорте. В прошлом веке мир сильно изменился благодаря двум гигантским инфраструктурным проектам – Суэцкому и Панамскому каналу. Так вот сегодня ВСМ Москва – Пекин не что иное, как основа новой экономической географии. Поэтому создание выделенного высокоскоростного пути для инвесторов проекта, а в данном случае наших партнеров из КНР – это четкий расчет, выверенная стратегия, подтвержденные опытом, который китайцы

уже получили на своей территории.

Китай на сегодня является лидером в области развития ВСМ, в общей сложности построил 16 тысяч километров. Уже сейчас сеть высокоскоростных магистралей в Поднебесной больше, чем во всех остальных странах – членах клуба высокоскоростного движения. И эта сеть постоянно растет. Китайцы успешно строят в условиях горной местности, в том числе и на Тибете, а также в климатических зонах, схожих с российскими. Что же ка-

сается технологий, то называть их «китайскими», наверное, некорректно. Это современные технологии строительства, наработанные специалистами и компаниями из разных стран. Однако самое главное, что появилось возможность применить современные технологии российским компаниям, на которые и будет возложена большая часть работ.

– Будет ли продолжено сотрудничество с европейскими компаниями, специализирующимися на строительстве и постав-

ке оборудования, подвижного состава для ВСМ? Если да, то в каких формах?

– Наша страна, опоздав в первопроходцы ВСМ, сегодня неожиданно получила преимущества. Мир уже прошел большой путь и совершил много ошибок, сегодня мы уже эти ошибки точно не повторим и можем выбирать то лучшее, что накоплено более чем за 30 лет эксплуатации высокой скорости. Проекты ВСМ настолько масштабны, что я уверен: в них найдется место всем – и европейским, и азиатским, и, са-

мое главное, нашим российским компаниям.

– Когда начнется проектирование и строительство первой в России высокоскоростной магистрали ВСМ Москва – Казань?

– Проекту уже дан старт. Выделена часть финансирования на проектирование. В июне 2015 года ОАО «Скоростные магистрали» и международный консорциум компаний-проектировщиков в составе российских компаний ОАО «Мосгипротранс» и ОАО «Нижегородметрпро-



ект», а также китайского института China Railway Eryuan Engineering Group Co. Ltd подписали договор на разработку проектной документации для строительства участка Москва – Казань высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань – Екатеринбург. Подписание состоялось в Санкт-Петербурге на Петербургском международном экономическом форуме, в рамках 2-го заседания Межправительственной российско-китайской комиссии по инвестиционному сотрудничеству под председательством первого заместителя председателя правительства РФ Игоря Шувалова и заместителя председателя Государственного совета КНР Чжан Гаоли.

– На какие объемы движения и пассажиропотока рассчитана будущая ВСМ Москва – Казань?

– Более 18 миллионов пассажиров в год, согласно нашим расчетам, будут пользоваться ВСМ уже к 2030 году. Но важно же не только количество пассажиров, ко-

торые смогут добраться до пункта назначения. Очень важно, что благодаря внедрению ВСМ мы создадим совершенно новые социально-экономические возможности, в особенности для жителей малых городов, которые станут жителями больших агломераций.

Развитие скоростного и высокоскоростного железнодорожного транспорта расширяет границы существующих городских агломераций и значительно увеличивает производительности труда, что напрямую влияет на рост ВВП.

– Есть ли, на ваш взгляд, пределы скорости для поездов ВСМ, диктуемые требованиями безопасности движения?

– Борьба за скорость на железнодорожном транспорте идет уже давно. Так, еще в 1904 году в США была разработана идея магнитоплана, а в 1911 российский изобретатель Вейнберг придумал идею вакуумного поезда. В разных странах проходили испытания шаропоезда, поезда на магнитном подвесе.



Сейчас ученые всего мира трудятся над созданием и испытанием таких проектов, как Hyperloop («гиперпетля»), основными преимуществами которой является скорость до 1220 км/ч и возможность сокращения межпоездного интервала до 30 секунд. Существуют проекты вакуумного поезда (Evacuated Tube Transport Technologies). Интересен SkyTran – ин-

новационный общественный транспорт будущего, представляющий собой систему капсульного перемещения по штангам, размещенным на высоте 5-6 метров. Есть также Solar Bullet – это специальный проект высокоскоростного пассажирского экспресса с энергетическим снабжением от эффективных солнечных батарей, его возможная скорость более 350 км/ч.

Что касается существующих проектов, то недавно японские испытатели провели успешную поездку на поезде на скорости 603 км/ч. При реализации проекта ВСМ Москва – Казань мы закладываем скорость до 400 км/ч. Хотя уже сейчас наши ученые работают над тем, чтобы найти безопасное решение на значительно более высокой скорости.

– Какие особые выгоды даст ВСМ Москва – Казань населению Москвы и Московского региона? Идет ли речь об организации внутри проекта пригородного скоростного сообщения в московском регионе (ускоренные региональные поезда)?

– По сути города Московской области значительно «приблизятся» к Москве и Владивостоку. Ведь мы измеряем свой путь не в километрах, а в часах, а жители Ногинска и Орехово-Зуева получают полу-часовую доступность до центра столицы. Примером такого сближения служат города Японии, Китая и многих ев-

ропейских стран. Удобное географическое расположение повлечет за собой обязательное развитие инфраструктуры и создание новых рабочих мест, приведет к развитию рынка жилья и разнообразных сервисов.

– Если заглянуть в будущее, то в какой исторической перспективе ВСМ Москва – Казань может быть продлена до Пекина? Сколько времени займет путешествие в высокоскоростном поезде от столицы России до столицы Китая?

– ВСМ Москва – Пекин – это реальная перспектива ближайшего времени. Ведь почти половина дороги (а именно 3200 км) уже построена на территории Китая. У китайских строителей на это ушло около 5 лет. Проект ВСМ Москва – Казань, по сути первый участок российской части магистрали, уже создается. Так что проект может быть реализован в течение нескольких лет. Время в пути от Москвы до Пекина должно составить 32 часа.

## Развитие скоростного и высокоскоростного транспорта в России







*Первая в мире высокоскоростная магистраль запущена в октябре 1964 года в Японии. Она связала крупнейшие города Токио и Осаку. Расстояние в 515 км на линии Синкансэн поезд первоначально преодолевал за 3 часа 10 минут. Сейчас время в пути на удлиненной трассе в 552 км с 17 станциями сократилось до 2 часов 30 минут. Таким образом, маршрутная скорость составляет около 210 км/ч. Уже через три года после начала эксплуатации дорога стала приносить прибыль, а к 1971 году за счет выручки от продажи билетов и услуг полностью окупилась затраты на строительство. Ежедневно услугами ВСМ в Стране восходящего солнца пользуются 375 тысяч пассажиров. Наблюдая за японским чудом, мир окончательно убедился: за высокоскоростными магистралями будущее.*

В Европе первая высокоскоростная магистраль Sud-Est появилась в 1980 году во Франции, она связала Париж с юго-востоком страны. В Италии с 1984 года стало возможным проехать 254 км от Рима до Флоренции за полтора часа. В 1994 году Евротоннель под Ла-Маншем связал высокоскоростными поездами «Евростар» Париж и Лондон, 490 км поезда Eurostar преодолевают за 2 часа 15 минут. В 1995–2001 годах в Германии построена 180-километровая высокоскоростная железная дорога Кельн – Франкфурт-на-Майне. Линия используется исключительно для пассажирских перевозок.

Бурное развитие проекты ВСМ получили на Азиатском континенте – в Китае, Южной Корее, Японии. На сегодняшний день в Китае, например, уже построено свыше 16,5 тысячи км вы-

сокоскоростных магистралей (это более половины от общей протяженности ВСМ в мире). В Японии эксплуатируется 2,7 тысячи км самой высокотехнологичной в мире ВСМ. В США трасса, напоминающая ВСМ, связывает Вашингтон и Нью-Йорк (328 км). Американцы традиционно отдают предпочтение

авиасообщению, поэтому создание сети ВСМ там пока только в планах. Трассы ВСМ сооружаются даже в Африке – планируются линии в Арабских Эмиратах, а также в Турции и Индии.

В Советском Союзе первая идея ВСМ обсуждалась в 1987 году: было предложено про-

ектировать пилотного участка из Москвы в Крым. В 1989 году Совет министров СССР постановил к 2005 году построить ВСМ из Москвы в Сочи с расчетным временем в пути семь часов три минуты. Однако по известным причинам, не зависящим от железнодорожников, эти проекты не были осуществлены.

В декабре 2009 года ОАО «РЖД» запустило на линии Санкт-Петербург – Москва – Нижний Новгород скоростные поезда «Сапсан», а чуть позже – скоростной поезд Allegro, связывающий Северную столицу с Хельсинки. Эти проекты, по официальным данным, стали самыми успешными и прибыль-

ными для компании. Однако это еще не высокоскоростное движение.

В ноябре 2011 года на Всероссийской конференции транспортников в Новосибирске Владимир Путин в присутствии руководителей ОАО «РЖД» предложил принять в России специальную государственную программу развития высокоскоростного сообщения. Идею мотивировал тем, что запущенные в стране поезда, несмотря на их несомненные преимущества, по современным меркам не такие уж скоростные, а всего лишь ускоренные, то есть более быстрые, чем основной подвижной состав. К примеру, «Сапсан», хоть и развивает на ряде участков максимальную скорость в 250 км/ч, но в целом поездка до Питера длиной в 650 км занимает три с половиной часа. То есть маршрутная скорость оказывается ниже





200 км/ч. А вот в Испании из Мадрида в Барселону (расстояние 630 км) скоростной поезд, разрезая горный хребет, доставляет пассажиров всего за 2 часа 38 минут. Разница, прямо скажем, существенная.

На линиях, связывающих Париж с Лондоном, Брюсселем, Лионом, в 2015 году скорость поездов достигает 300 км/ч, а на некоторых участках – 320 км/ч. В Германии максимальная скорость движения – 330 км/ч. Поезд Пекин – Шанхай преодолевает расстояние в 1318 км между мегаполисами Поднебесной за 4 часа 48 минут (маршрутная скорость – 280 км/ч). Ранее максимальная разрешенная скорость китайских скоростных поездов составляла 350 км/ч, и именно на такую скорость рассчитаны существующие и строящиеся в стране железнодорожные линии. Однако после катастрофы 2011 года разогнаться сверх меры предусмотрительные китайцы не спешат: в апреле 2013-го было объявлено о решении понизить максимальную скорость на железных дорогах до 300 км/ч, чтобы гарантировать безопасность пассажиров.

После авиапроисшествий в небе Европы эксперты вновь акцентирова-

ли внимание, что железная дорога, помимо очевидного преимущества в безопасности и надежности, располагает еще рядом несомненных плюсов в сравнении с воздушным транспортом. Это значительная экономия времени за счет отсутствия необходимости раннего приезда на вокзал, освобождение от сложного и многоступенчатого личного досмотра, возможность свободно звонить по мобильному телефону и пользоваться Интернетом в пути. И наконец – здоровье. Поезд – настоящее спасение для людей с гипертонией, ведь в полете перепад давления на высоте может привести к инсульту. Остается назвать главное конкурентное преимущество самолета – скорость.

В России эпоха высокоскоростных магистралей только начинается.

Мегапроект ВСМ Москва – Казань в силу своей фундаментальности и капиталоемкости может и не быть быстро окупаемым внутри самого железнодорожного холдинга ОАО «РЖД». Но он, по мнению экспертов, дает мощный импульс развитию экономики государства, крупнейшие индустриальные центры которого свяжет ВСМ.

Следовательно, и оце-

нать следует с точки зрения значимости магистрали не только для компании, но и для промышленности России в целом, роста других отраслей, туристического потенциала городов, бизнес-кластеров, создания новых производственных мощностей и рабочих мест для населения, проживающего в регионах притяжения будущей магистрали. А это значит, что национальные и зарубежные инвестиции, поддержка из Фонда национального благосостояния в такой проект являются экономически обоснованными.

Мировой опыт показывает, что высокоскоростная магистраль начинает окупать себя с точки зрения вклада в развитие экономики, если пассажиропоток составляет более 5 млн пассажиров в год, отмечает один из разработчиков финансово-экономической модели ВСМ, доктор экономических наук Михаил Дмитриев. Все успешные трассы ВСМ в Европе имеют ежегодный поток от 5 до 20 млн пассажиров. Такая же картина в Китае, Японии, Южной Корее. Но что будет у нас?

– Необходимый для успешного функциони-

рования ВСМ пассажиропоток возникает, когда между городами-миллионниками (Москва, Нижний Новгород, Казань) расстояние от 300 до 700 километров, – считает Михаил Дмитриев. – Если расстояние больше, то пассажиры переходят на авиатранспорт и только четверть из них выбирают ВСМ. Если меньше – пассажиры садятся на автотранспорт, и ВСМ опять же теряет клиентов. При условии же соблюдения диапазона 300–700 км на ВСМ в Европе переходило от 50 до 75% пассажиров. А дальше идет положительная цепная реакция, в населенных пунктах вдоль трассы ВСМ начинают выстраиваться бизнесы. В основном это высокотехнологичные отрасли, сфера услуг, где деловые поездки играют решающую роль в формировании добавленной стоимости.

Подобная модель оправдала себя на европейском опыте ВСМ, в треугольнике Париж – Лондон – Брюссель. Связующим центром между столицами трех государств на магистрали выступает французский город Лилль с 230-тысячным населением, находящийся в 15 км от бельгийской границы. Еще не так давно Лилль

был промышленной окраиной. Когда же появилась ВСМ между Лондоном, Брюсселем и Парижем, стало ясно, что здесь сходятся дороги, сюда возможно добраться всего за час из каждой столицы. Это коренным образом преобразило судьбу провинции: деловые круги увидели, что встречаться в новом хабе удобнее и дешевле, чем ехать в Брюссель, Лондон или Париж.

В Европе к 2015 году число пассажиров на высокоскоростных магистралях, по экспертным оценкам, на отдельных направлениях ВСМ уже превышает в 10 раз число авиапассажиров. При этом на расстоянии до 500 км ВСМ вне конкуренции, а самолетами пользуются, как правило, при путешествиях дальностью свыше 1000 км. На средних расстояниях между железной дорогой и авиацией идет жесткая конкуренция. Выбор пассажира зависит не только от цены и дальности поездки, но и от уровня сервиса, от психологических предпочтений людей, в беспокойное время думающих прежде всего о своей безопасности.

Конечно, в России всегда всё иначе. Но уже сейчас можно просчитать, что пассажиропо-

ток на высокоскоростной магистрали Москва – Владимир – Нижний Новгород – Чебоксары – Казань с перспективой ее продления до Екатеринбурга и Пекина будет значительно выше, чем 5 млн человек в год. Да, проект недешевый, и самый разумный вариант для государства в условиях антироссийских санкций Запада – сотрудничество и консолидированные действия с учетом опыта могучего китайского соседа. Строительство ВСМ потребует сооружения 800 км бесстыкового пути, нового уникального моста через Волгу, множества новых искусственных сооружений. По словам президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина, проектирование займет не более двух лет, а само строительство – около пяти лет.

Федеральный бюджет, если судить по европейским меркам, в долгу перед железными дорогами. По данным Института проблем естественных монополий, на 1000 км железнодорожной инфраструктуры ежегодно вкладывают госинвестиций: Германия – 137 млн евро, Франция – 178 млн евро, Италия – 268 млн евро. А Россия? Увы, Россия – только 5 млн евро.





# Что даст ВСМ Москве и Подмосковию?

Помимо дальнемагистральных – ускоренные региональные поезда

*Высокоскоростную магистраль, которая в России будет строиться впервые, мы воспринимаем как дальнемагистральный железнодорожный транспорт, перевозящий пассажиров на многие сотни километров. Однако пока еще редко задумываемся, какое значение будет иметь мегапроект ОАО «РЖД» непосредственно для Москвы и Московского региона?*

Развитие высокоскоростного железнодорожного сообщения – веление времени. Бюджет времени сегодня важнее, чем бюджет денег. Это доказал «Сапсан», курсирующий с 2009 года между Москвой и Санкт-Петербургом и сокративший время в пути между двумя столицами до трех с половиной часов. О том, что скорость выгодна и для пассажиров, и для государства, свидетельствует наполненность «Сапанов», достигающая 90% – притом что показатель безубыточности составляет 60%. Это говорит о том, что пассажиры охотно приобретают билеты, пусть и чуть дороже, чем обычные, но скорость и комфорт того стоят, ездят люди с удовольствием. Самый прибыльный проект ОАО «РЖД», даже и с учетом перекрестного субсидирования, по капитальным затратам давно окупились. Но и «Сапсан» – это еще не высокоскоростное движение: это легко объясняется: ведь «летит» он не по выделенным путям, а по общим.

Высокоскоростное движение по выделенной инфраструктуре окажет революционное влияние на развитие столичного региона. Ведь московский транспортный узел – это самая крупная агломерация в России. Проектом ВСМ Москва – Казань помимо стартового терминала на Курском вокзале предусмотрены станции в районе Ногинска, Орехово-Зуева и Петушков. Там будут сооружены новые вокзалы и созданы крупные транспортно-пересадочные узлы.

Однако с началом движения по ВСМ сто-



личная агломерация расширяется, феномен состоит в том, что к ней присоединится еще и... Владимир. Да-да, не удивляйтесь: город на Золотом кольце окажется в часовой доступности от Москвы высокоскоростным поездом. И со всем своим туристическим и промышленным потенциалом войдет в формирующееся на агломерационное образование – московскую конурбацию, прогнозирует один из разработчиков финансово-инвестиционной модели ВСМ, экономист Владимир Косой.

Московская конурбация – новый для нас термин. Это консолидация нескольких агломераций, подобно Рурскому промышленному регио-

ну в Западной Германии, где один город незаметно переходит в другой. Возникновение таких конурбаций приводит к тому, что резко возрастает мобильность населения, перемещение трудовых ресурсов, увеличивается производительность труда, разрастаются рынки сбыта, что в свою очередь стимулирует развитие всех отраслей народного хозяйства. Поэтому Западная Германия с ее чрезвычайно высокой плотностью и транспортной мобильностью населения является одним из наиболее экономически развитых регионов мира.

– Мировая практика ВСМ, опыт курсирования «Сапсана» показывают, что высокоскоростные поезда не просто от-

тягивают пассажиров с авиа- и автотранспорта, а генерируют свой собственный пассажиропоток, – утверждает гендиректор института проблем естественных монополий Юрий Саакян. – В том числе и трудовую миграцию. Одно дело, когда на работу надо ехать четыре часа, совсем другое, когда можно добраться за один-два часа, а вечером так же быстро вернуться домой. Это совершенно иная модель жизни, и многим она покажется привлекательной.

Плюсы получит и региональная экономика. Из расчетов ведущих консультантов следует, что в абсолютных величинах самый высокий прирост валового регионального продукта в ре-

зультате строительства ВСМ ожидается в Москве и Московской области, в относительных величинах – во Владимирской области. С учетом перспективного развития сети ВСМ на юг и северо-запад в зоне притяжения московского транспортного узла помимо Владимира со временем окажутся также Тула и Тверь.

Московский регион заинтересован в том, чтобы развивалась пригородная железнодорожная инфраструктура, увеличивалась пропускная способность железной дороги. Поскольку ВСМ – это движение не по существующим, а по вновь созданным путям, следовательно, частично высвобождаются те пути, которые сейчас задей-

ствованы в осуществлении дальнемагистральных перевозок. Эти резервы чрезвычайно важны. По ним смогут беспрепятственно двигаться грузовые и пригородные электропоезда, частотность прохождения электричек возрастет, а это прямая выгода для Москвы и Московской области.

Помимо дальнемагистральных поездов назначением в Нижний Новгород, Казань по трассе ВСМ будут курсировать и ускоренные региональные поезда, так называемые УРПы. Это новый для нас литер поезда, предназначенного для скоростных поездов на короткие дистанции, например от Москвы до Владимира. Ему не нужно разгоняться до



300 км/ч, но степень его комфорта будет типа аэроэкспресса или чуть ниже, на уровне аналога дальнего метро, как в Германии.

Выгоду получают прежде всего пассажиры из Москвы, Владимира, трех промежуточных станций ВСМ в районе Ногинска, Орехово-Зуева, Петушков. Скажем, Ногинск вместе с Электро-сталью, Электроуглями и примыкающими к ним населенными пунктами образует свою миллионную агломерацию. У людей будет выбор: ехать обычной электричкой час-полтора со множеством остановок или УР-Пом, который домчит до Курского вокзала, то есть до центра Москвы, без единой остановки за 20 минут. Из Орехово-Зуева до Москвы время в пути составит 30-40 минут, из Владимира – 57 минут. Согласитесь, это совершенно другое качество жизни, другой уровень транспортного обслуживания, совершенно другая мобильность трудовых ресурсов. Вот такие открываются перспективы использования ВСМ для внутриагломерационных перевозок на ближние расстояния.

Строительство ВСМ, без сомнения, окажет положительное влияние на общую транспортную ситуацию в Московском регионе. Ускорение движения на железной дороге, увеличение ее пропускной способности коренным образом улучшают ситуацию и на автомобильной инфраструктуре. Развитие высокоскоростного железнодорожного транспорта в московской агломерации обязательно приведет к удельной разгрузке автодорог. Расчеты показывают, что порядка 40% существующего на этом участке автотрафика снимется за счет переключения на железную дорогу. Это универсальная тенденция для любых сопоставимых по длине участков ВСМ: всюду в мире от 40 до 60% пассажиров пересядут на высокоскоростные поезда.

Когда ВСМ начнет действовать, увеличится плотность населения в зоне притяжения магистралей, возрастет про-

изводительность труда, увеличится объем выпуска продукции, а значит, и собираемость налогов. Если Ногинск окажется в 20 минутах комфортной езды от Москвы, то там будет расти и цена на землю, и на жилье, и на офисы, а от всего этого – и поступления в бюджеты всех уровней.

Еще одна перспективная идея. Интересно, на наш взгляд, интегрировать с ВСМ столичные и региональные аэропорты. Если посмотреть на европейский опыт, то через крупные аэропорты Франкфурт-на-Майне (Германия), Шарль-де-Голль, Лион (Франция), Эль-Прат (Испания) обязательно проходит трасса ВСМ. ВСМ позволит связать Москву с аэропортами Владимира и Нижнего Новгорода, сделав их по сути аэропортами столичного региона, в которых, по всей вероятности, будут базироваться компании-дискаунтеры. Также и города центральной части России получат посредством трассы ВСМ связь со столичными аэропортами, и жители глубинки окажутся в двухчасовой доступности от аэровокзалов Шереметьево, Домодедово, Внуково. То есть потратят на трансфер столько же, сколько жители центра Москвы, если поедут в аэропорт на машине. Тогда еще несколько миллионов россиян станут летать на самолетах гораздо чаще.

Один из самых интересных и волнующих пассажиров вопросов: сколько же будет стоить билет на линии ВСМ в Москве и Подмосковье? При разработке общей тарифной модели для ВСМ Москва – Казань средний оптимальный тариф по трассе составил чуть больше четырех рублей за пассажиро-километр. Но в зоне действия поездов УРПов в Московском регионе картина более благоприятная: за счет высокой плотности населения поездов цена может опускаться до двух рублей за километр пути. То есть от Москвы до Владимира – 400 рублей. Это тариф, сопоставимый с сегодняшней стоимостью проезда на электричке. Доступно!

# ВСМ Москва – Казань в цифрах и фактах

**О решении построить первую в России высокоскоростную магистраль (ВСМ) Москва – Казань объявил в мае 2013 года президент России Владимир Путин. На совещании, давшем старт эпохальному мегапроекту, присутствовал и глава ОАО «РЖД» Владимир Якунин.**



Магистраль длиной 770 км пройдет через три крупных города – Владимир, Нижний Новгород и Чебоксары. Время в пути между Москвой и Казанью составит 3,5 часа, из столицы до Владимира можно будет

доехать за час, до Нижнего Новгорода – за два часа, до Чебоксар – за три. В среднесрочной перспективе ВСМ может быть продлена до Екатеринбурга (1595 км), в более отдаленной – до Пекина (8000 км).

Отправляться высокоскоростные поезда будут из специального терминала Курского вокзала, который в перспективе станет местом сходжения двух линий ВСМ – до Казани и до Сочи.

По линии ВСМ станут курсировать высокоскоростные поезда (со скоростями до 400 км/ч); ускоренные региональные поезда УРП (с маршрутами до 200 км и скоростями до 200 км/ч); ускоренные ночные дальнемагистральные поезда; грузовые и контейнерные поезда (со скоростями до 160 км/ч). Оптимальные ежедневные размеры движения – 34 пары высокоскоростных пассажирских поездов и 11 пар ускоренных региональных поездов. Поскольку ВСМ будет полностью совмещенной с основной

сетью железных дорог РЖД, то по ней окажется возможным и транзит. К примеру, поезд сообщением Санкт-Петербург – Екатеринбург будет следовать сначала по скоростной трассе от Питера до Москвы, затем по высокоскоростной от Москвы до Казани и далее по обычной до Екатеринбурга. Таким образом, комбинированная трасса значительно сократит время в пути.

В зону притяжения ВСМ попадут территории семи регионов России: Москва, Московская, Владимирская, Нижегородская области, Республики Чувашия, Марий Эл, Татарстан. Всего на линии ВСМ запланировано 15 станций: Москва – Курский вокзал, Ногинск, Орехово-Зуево, Петушки, Владимир, Ковров, Гороховец, Дзер-

**> 270 млрд рублей**  
стоимость заказа на поставку строительной продукции



Доля импортных составляющих, в том числе:

- Оборудование СЦБ и Связи
- Техника для строительства безбалластного пути

Сырье, материалы и оборудование отечественного производства





жинск, аэропорт Стригино, Нижний Новгород, Нива, Полянки, Чебоксары, Помары, Казань-2. Трасса не будет абсолютно прямой: строительство не станут вести на особо охраняемых при-

родных территориях и в заповедниках федерального значения. В Московском регионе до 31 км трасса пройдет в одном створе с ныне существующим горьковским направлением Московской

железной дороги, далее – в новом, специально выделенном створе.

На ВСМ будет построено 795 искусственных сооружений, в их числе три уникальных моста – через Волгу (длиной

4 км), Оку и Суру, 50 больших мостов общей протяженностью 31 км; 78 средних мостов; 49 эстакад общей протяженностью 77 км; 33 железнодорожных путепровода и 128 автодорожных;

454 водопропускных трубопровода.

8 мая 2015 года российская и китайская стороны в присутствии глав государств Владимира Путина и Си Цзиньпина подписали меморан-

дум о том, что ВСМ будет строиться по китайским технологиям при участии российских компаний. Это выгодно: в Китае уже построено более 10,5 тысячи км высокоскоростных магистралей, при этом стоимость строительства ВСМ по китайской технологии составляет около 33 млн долларов за 1 км пути (для сравнения: 50 млн долларов за 1 км пути по европейской технологии). За управление, диспетчеризацию и обеспечение безопасности движения поездов на линии ВСМ будет отвечать ОАО «РЖД». По предварительным расчетам, проектирование магистрали займет два года, строительство – пять лет. Цена вопроса – более трлн рублей, срок окупаемости, по разным сценариям, от 22 до 37 лет. Для стратегического мегапроекта это не так много.

Материалы подготовил Игорь ЛЕНСКИЙ, член Союза писателей России

## ВСМ Москва – Казань

