

Секция «Государственное и муниципальное управление»

Объективность реализации проектов высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации

Ромашин Максим Олегович

Аспирант

Московская академия рынка труда и информационных технологий, , Москва, Россия

E-mail: mejufmakc@mail.ru

В XXI веке Российская Федерация вступает в новую эпоху, связанную с бурным развитием высоких технологий, а также общим ускорением темпов жизни прогрессивного мирового сообщества. Развитие межгосударственных и межконтинентальных связей требует комплексной модернизации существующей системы и средств перемещения человека и грузов, что ставит перед государством новые научные и инженерно-технические вызовы. Транспортная отрасль в масштабах России является одной из ключевых, как для прогрессивного развития экономики и промышленности, так и для общей целостности государства.

С начала 2000-х годов страна ощущает потребность в комплексной модернизации существующей транспортной инфраструктуры, которая, несмотря на высокий научный и технический класс на момент создания, перестала функционировать в соответствии с возрастающими потребностями государства и общества. Строительство сети высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ) дает мультипликативный эффект, включающий увеличение мобильности населения, ускорение социально-экономического развития регионов, позволяет провести модернизацию существующей транспортной инфраструктуры и дает импульс развитию академической науки и возрождению ряда отраслей промышленности России.

ВСМ – специализированная выделенная междугородняя железнодорожная линия, предназначенная для регулярной коммерческой эксплуатации поездов со скоростями движения свыше 250 км/ч. В настоящее время ВСМ эксплуатируются в КНР, Великобритании, Бельгии, Германии, Испании, Португалии, Италии, Нидерландах, Республике Корея, Франции, Японии. Проекты ВСМ находятся на стадии реализации в России, США, КСА, Бразилии и Аргентине.

Первой ВСМ, запущенной в коммерческую эксплуатацию стала линия «Токайдо-Синкансен» ($V = 210$ км/ч) в Японии, соединившая 1 октября 1964г. города Токио и Осака железнодорожной линией длиной 515,5 км. Строительство ВСМ позволило сократить время в пути с 6 до 2,5 часов. Успех данного проекта можно охарактеризовать следующими данными: к 2004г. линией Токио-Осака воспользовалось 4,16 млрд. человек.

В Европе внедрение ВСМ началось в 80-90-е годы с реализации проектов TGV (Train a Grande Vitesse) во Франции, AVE (Alta Velocidad Espanola) в Испании, ICE (Intercity-Express) в Германии и TAV (Treno Alta Velocita) в Италии.

Во Франции соединение Парижа с Лионом линией ВСМ в 1981г. ($V = 320$ км/ч) позволило сократить время в пути с 4 до 2 часов. Количество пассажиров, пользующихся железнодорожным транспортом для передвижения между Парижем и юго-восточными районами Франции, увеличилось в 2 раза, в то время как количество авиаперелетов сократилось в 2 раза. Важной вехой для отрасли стало открытие в 2001г. линии ВСМ

«Средиземноморье», соединяющей непрерывной высокоскоростной линией пролив Ла-Манш и Средиземное море.

В Испании открытие линии ВСМ «Мадрид – Севилья» ($V = 350$ км/ч) в 1992г. позволило сократить время в пути с 6 часов до 2 часов 15 минут. А в 2004г. пассажиропоток на данном направлении составил: ВСМ - 84,5%, авиация – 15,5%. Сейчас Испания располагает длиннейшей сетью ВСМ в Европе – 2144 км.

В Италии ВСМ «Рим – Флоренция» ($V = 300$ км/ч) была закончена в 1991 году. Сейчас линия ВСМ связывает страну от Альп до Сицилии.

В Германии в 1991г. была построена линия Ганновер – Берлин ($V = 320$ км/ч). Время в пути сократилось с 3 часов 45 минут до 1 часа 15 минут. Завершается строительство ВСМ «Мюнхен – Берлин». При этом в технологическом плане подход Германии к строительству ВСМ отличается от общеевропейского и распространен также в Японии и КНР.

Наибольшего успеха в деле строительства линий ВСМ достиг Китай. По состоянию на 2013г. в КНР построено 9300 км высокоскоростного пути. В декабре 2012 г. запущена в эксплуатацию ВСМ «Харбин – Далянь» ($V = 320$ км/ч) длиной 904 км, проходящая в суровых климатических условиях (до -50°C). Стоит также упомянуть первый коммерческий поезд на магнитном подвесе (т.н. «MagLev») запущенный в эксплуатацию в 2004г. Эксплуатационная скорость указанного поезда – 431 км/ч.

В 1974 г. был закончен комплекс работ по изучению дальнейших путей повышения скоростей движения на железных дорогах СССР. Выдвинута идея создания специализированной линии ВСМ «Москва – Юг». В 1989 г. в проект включено направление Ленинград – Москва. ВСМ «Центр – Юг» предполагал строительство линии: «Ленинград-Москва-Крым-Кавказ», длиной около 2500 км. В 1994 г. в качестве головного участка предполагалось строительство линии «Санкт-Петербург – Москва». После дефолта 1998 г. работы были остановлены. В 2002 г. были остановлены работы по проекту первого российского высокоскоростного подвижного состава типа – «Сокол-250», с конструкционной скоростью – 250 км/ч. В 2004 г. в Германии ОАО «РЖД» и «Сименс АГ» подписали договор о поставке к 2007 г. подвижных составов типа «Velaro» в Россию. В 2009г. поезда «Сапсан» («Velaro RUS») запущены в эксплуатацию на линии «Москва – Санкт-Петербург». В связи с тем, что скоростная линия была модернизирована из обычного железнодорожного пути, стоимость технического обслуживания серьезно возросла, а эксплуатационная скорость снизилась ($V = 200$ км/ч). Несмотря на то, что время в пути составляет 3 часа 45 минут, средняя заполняемость поезда составляет 95%. К 2011г. на «Сапсане» совершило поездку 4 млн. пассажиров.

Сейчас в России прорабатывается ряд проектов строительства специализированных линий ВСМ, с эксплуатационной скоростью – 350 км/ч. Проект ВСЖМ 1 «Москва – Санкт-Петербург», предполагает соединить «2 столицы», сократив время в пути до 2 часов 25 минут. Проект ВСМ-2 «Москва – Нижний Новгород - Казань – Екатеринбург» должен преодолеть расстояние в 1595 км и перевести за 7 часов пассажира с Урала в столицу. Актуальным остается проект ВСМ Центр-Юг «Москва – Ростов-на-Дону – Адлер».

Реализация столь крупных инфраструктурных проектов даст мультипликативные технологические, экономические, социальные и даже политические эффекты. Будет оказано серьезное влияние, как на фундаментальную, так и на прикладную науку. Но-

вый импульс получит бизнес. Будут созданы новые производственные мощности, развитый современный строительный комплекс и высококвалифицированные кадры.

Литература

1. Ковалев В.И. Скоростной и высокоскоростной железнодорожный транспорт. Спб., 2001
2. Якунин В.И. В будущее России – с высокой скоростью. М., 2012