

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Тематическое приложение
к ежедневной деловой газете РБК
Среда, 31 октября 2018 | № 190 (2914)

ИННОВАЦИИ: КАК СДЕЛАТЬ ГОРОДСКУЮ ЭЛЕКТРИЧКУ КОМФОРТАБЕЛЬНОЙ И ЭКОНОМИЧНОЙ | СТРАТЕГИЯ: ЧЕГО НЕ ХВАТАЕТ ПРОЕКТАМ РОССИЙСКИХ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ ДЛЯ УСКОРЕНИЯ



ФОТО: GETTY IMAGES/ RUSSIA

ДВИЖЕНИЕ К ЦИФРОВОЙ ПЛАТФОРМЕ

ЦИФРОВИЗАЦИЯ УСЛУГ ВЫВОДИТ НА НОВЫЙ УРОВЕНЬ СЕРВИС ОПЕРАТОРОВ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ. ДРАЙВЕРОМ ЭТОГО ПРОЦЕССА В РОССИИ МОЖЕТ СТАТЬ ПРИХОД В ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ЧАСТНЫХ ИГРОКОВ.

ЮЛИЯ ГЛУХОВСКАЯ, ВЛАДИМИР ПАНЬКОВ

Увеличение числа пассажиров, использующих железную дорогу как основной вид транспорта, будет способствовать его автоматизации, отмечают авторы доклада Global Smart Railways Market (2018) американской исследовательской компании Mordor Intelligence. В авангарде этого процесса страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), на которые приходится почти половина глобального рынка пассажирских железнодорожных перевозок. По итогам 2017 года, согласно оценке

международной консалтинговой The Business Research Company, объем мирового рынка составил \$265 млрд, стран АТР — \$130,38 млрд, причем на Китай приходится 19% мирового рынка, или \$50,35 млрд.

Глобальный рынок «умных» железных дорог, включающий продукты и услуги систем железнодорожной коммуникации, интернет-связи, безопасности, информационные системы грузо- и пассажироперевозок, тоже растет высокими темпами. Согласно отчету Global Smart Railways Market компании Mordor Intelligence, в ближайшие

пять лет его среднегодовой рост составит 14,8%: с \$12,05 млрд в 2017-м до \$27,62 млрд в 2023 году. АТР и в этом сегменте рынка будет расти быстрее всех, прогнозируют аналитики. Новые возможности открываются и для российских железных дорог.

ПУТИ И «ЦИФРА»

Отечественный монополист компания «Российские железные дороги» (РЖД) располагает одной из крупнейших сетей среди стран АТР. По данным Всемирного экономического форума (World Economic Forum, WEF), россий-

ская железнодорожная сеть по уровню развития инфраструктуры поднялась с 24-го места в 2015 году до 15-го в 2018-м из 101 страны — участницы рейтинга WEF и набрала 4,9 балла. Показатель качества железнодорожной инфраструктуры является одним из компонентов Глобального индекса конкурентоспособности WEF и основывается на оценке лидерами бизнеса (в опросе участвуют 14 тыс. респондентов) железнодорожного сообщения по

← Начало на с. 1

частоте движения, его пунктуальности, скорости, комфорту и цене билетов.

Лидерами в рейтинге WEF 2018 года являются Швейцария (6,7 балла), Япония (6,5) и Южная Корея (5,9). КНР (включая Гонконг) находится на 25-м месте (4,5 балла). В первую десятку стран с развитой железнодорожной инфраструктурой входят также США, Нидерланды, Финляндия, Германия, Испания, Австралия, Малайзия и Франция.

Железнодорожная система России — одна из лучших в мире по исполнению графика движения пассажирских поездов, говорит заместитель генерального директора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимир Савчук.

Догоняющий характер модернизации в России даже дает определенные преимущества, считает эксперт: «Мы позднее стали внедрять новые технологии связи, но при этом интегрируются более совершенные решения, чем в других странах, которые развивали такую инфраструктуру несколько лет назад».

В сфере железнодорожных перевозок в России многие технологические процессы уже цифровизированы, говорит технический директор компании «Цифра» (разрабатывает технологии цифровизации промышленности) Юрий Крылов: «В рамках концепции «Цифровая железная дорога» начаты работы по созданию элементов, которые позволят максимально исключить воздействие человеческого фактора. Ведутся работы по созданию единого информационного пространства с подрядчиками и всеми смежными хозяйствами».

По словам Юрия Крылова, осталось создать Единую программную платформу для перехода от имеющихся разрозненных автоматизированных систем и рабочих мест к реальной автоматизации с использованием интернета вещей (IoT), обработки больших массивов данных (big data), распределенного хранения (блокчейн).

ЗАГРАНИЧНЫЙ ПАССАЖИР

Новые продукты и услуги становятся обязательной частью деятельности операторов железных дорог и производителей отрасли, позволяют создавать добавленную стоимость для участников проектов в области «умных» и удобных мобильных систем, пишет в подготовленном совместно с мобильным подразделением компании Siemens отчете Digital transformation of railways руководитель кафедры транспорта Варшавского университета экономики Яна Перигуд.

Речь идет о возможностях онлайн-оплаты проезда, мобильных системах навигации, подключении к интернету в поездах на протяжении всего маршрута и на вокзалах, и наконец, о развитии мультимодальных пассажирских перевозок — встраивании железной дороги в логистическую цепочку различных видов транспорта.

Летом прошлого года компании Huawei и China Mobile впервые применили технологию Multi-access Edge Computing (MEC), которая дает возмож-



Россия позже ведущих стран начала внедрять цифровые сервисы на железной дороге, однако сегодня это дает возможность использовать лучший зарубежный опыт

15-е место занимает Россия по уровню развития железнодорожной инфраструктуры в рейтинге Всемирного экономического форума, охватывающем 101 страну

ность провайдером предоставлять услуги на инфраструктурных объектах с большой концентрацией пользователей, таких как стадионы, вокзалы, и запустили пилотный проект на Южном железнодорожном вокзале в Пекине, позволяющий пассажирам использовать видеоконтент. Cisco внедрила сети Wi-Fi на поездах шотландской железной дороги ScotRail. Французский железнодорожный оператор SNCF использует платформу Watson Internet of Things IBM, которая позволяет свести к минимуму задержки в пути.

РОССИЙСКАЯ МОДЕЛЬ

В 2017 году научно-техническим советом РЖД была принята концепция «Цифровая железная дорога». Приоритетными задачами являются развитие мобильных сервисов для пассажиров, создание единого мобильного приложения и развитие инфраструктуры для бесшовного Wi-Fi на вокзалах и в поездах, заявлял ранее директор по информационным технологиям РЖД Евгений Чаркин. Вагоны дальнего следования будут иметь доступ к информационной среде с возможностью

заказа услуг на борту поезда и по прибытии в пункт назначения.

Проект федеральной пассажирской компании «Инновационная мобильность» предусматривает создание единой платформы для планирования, бронирования и оплаты путешествий различными видами транспорта.

Пока процессы синхронизации транспорта до конца не налажены, говорит Владимир Савчук. «Пригородные электропоезда нередко приходят на станцию, когда автобусы уже уехали», — замечает он. Кроме того, системность подхода характерна только для Москвы и Санкт-Петербурга.

Воспользоваться передовым клиентским сервисом, очевидно, позволит проект РЖД и Московского центрального кольца (МЦК), реализуемый совместно с Московским метрополитеном, который опережает другие виды транспорта по внедрению новых сервисов. В столичном метро с 2013 года действует бесплатный Wi-Fi (это первый опыт работы сети в подвижном составе метрополитена в мировой практике), здесь предоставляется возможность использовать различные способы оплаты, в том числе бесконтактный, с помощью смартфона и банковской карты, а «Мобильным билетом» можно пользоваться на всех видах транспорта города.

В менее урбанизированных районах инновации на железнодорожном пассажирском транспорте идут медленнее, говорит Владимир Савчук. Ускорить развитие ИТ-инфраструктуры в регионах позволяют такие проекты, как, например, чемпионат мира по футболу, замечает эксперт.

Недостатка в средствах на разработку и освоение новейших технологий отрасль не должна испытывать: в соответствии с «Долгосрочной программой развития ОАО «РЖД» до 2025 года» предусмотрены инвестиции до 10 трлн руб., об этом в сентябре на

сессии Восточного экономического форума заявил первый заместитель гендиректора РЖД Александр Мишарин.

По мнению директора Института прикладного анализа данных компании «Делойт, СНГ» Алексея Минина, цифровизацию пассажирских железнодорожных перевозок до сих пор сдерживала сама бизнес-модель РЖД. «В грузоперевозках есть конкуренция, и поэтому там развиваются различные бизнес-модели, там есть операторы, заинтересованные в повышении внутренней эффективности и увеличении доли рынка, — приводит сравнение эксперт. — В пассажирских перевозках — монополия, трансформация бизнес-моделей и цифровизация здесь идут другими темпами».

С такой оценкой согласен президент Национального союза железнодорожников Юрий Бусыгин. «В грузовых перевозках высока заинтересованность предприятий в точной информации, поэтому цифровизация принимает массовый характер. В пассажирском движении пока таких заинтересованных сторонников внедрения цифровых технологий нет. К тому же недостаточно развита сама база подвижного состава, он довольно старый», — отмечает он.

Дальнейшее развитие цифровых пассажирских сервисов эксперты связывают с либерализацией рынка железнодорожных перевозок. В частности, разработанная Минтрансом РФ целевая модель рынка пассажирских перевозок до 2025 года предусматривает либерализацию рынка после 2021 года и передачу в частные руки до 10% сектора. Сегодня на долю частных пассажирских компаний на рынке железнодорожных перевозок приходится не более 2,1%. Конкурировать на рынке пассажирских перевозок частники смогут сервисом, что неизбежно потребует диджитализации бизнес-процессов и развития цифровых услуг для пассажиров.

«ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ» (18+)

Тематическое приложение к «Ежедневной деловой газете РБК» является неотъемлемой частью «Ежедневной деловой газеты РБК» № 190 (2914) от 31 октября 2018 г.

Распространяется в составе газеты

Материалы подготовлены редакцией партнерских проектов РБК+ Партнер: АО «Трансмашхолдинг». Реклама

Учредитель: ООО «БизнесПресс»
Издатель: ООО «БизнесПресс»
Директор ИД РБК: Ирина Митрофанова

Главный редактор партнерских проектов РБК+:
Наталья Кулакова
Шеф-редактор печатной версии РБК+:
Юрий Львов

Редактор РБК+ «Железнодорожный транспорт»:
Юлия Панфилова
Выпускающий редактор: Андрей Уткин
Дизайнеры: Дмитрий Иванов, Сергей Пивоваров
Фоторедактор: Алена Кондюрина
Корректоры: Татьяна Поленова, Маргарита Тарасенко
И.о. главного редактора газеты:
Игорь Игоревич Тросников

Рекламная служба: (495) 363-11-11, доб. 1342
Коммерческий директор издательства РБК:
Анна Брук
Директор по продажам РБК+:
Евгения Карлина
Директор по производству:
Надежда Фомина
Адрес редакции: 117393, Москва, ул. Профсоюзная, 78, стр. 1

«ГОРОДСКОЙ ЭЛЕКТРОПОЕЗД ДОЛЖЕН БЫТЬ ПРОСТРАНСТВОМ КОМФОРТА»

О ГОРОДСКИХ ЭЛЕКТРОПОЕЗДАХ НОВОГО ТИПА РБК+ РАССКАЗАЛ КОММЕРЧЕСКИЙ ДИРЕКТОР ПО РАЗВИТИЮ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА КОМПАНИИ «ТРАНСМАШХОЛДИНГ» **АЛЕКСАНДР ЛОШМАНОВ**

— Какие требования сегодня предъявляют пассажиры к электропоездам?

— Для производителя это один из важных вопросов. Необходимо представить оптимальные решения как для тех пассажиров, которые пользуются пригородными поездами, так и для тех, кто пока предпочитает личный автотранспорт. Таким решением может стать создание нового уровня комфорта в вагонах пригородных поездов и так называемой системы бесшовной перевозки — схема проезда с использованием разных видов транспорта, которая позволит пассажиру с комфортом пересаживаться с пригородного поезда на метро, трамвай или автобус. Стремление к бесшовности пассажироперевозок — главный тренд в развитии городского транспорта. В русле этого тренда и создается проект «Московские центральные диаметры» (МЦД), по первым маршрутам которых пойдут электропоезда, созданные нашей компанией, «Иволги».

В производстве «Иволги» мы используем порядка 90% отечественных материалов. Конечно, некоторые технологии поезда переключаются с западными, но они разработаны с учетом российской специфики. Кстати, у нас в России одни из самых жестких в мире требований к подвижному составу по сравнению, например, с европейскими. Это касается в том числе конструктивных особенностей, что связано с более суровыми климатическими условиями и требованиями по безопасности.

— Что обеспечивает комфорт непосредственно в вагоне?

— Говоря о комфорте, мы прежде всего имеем в виду организацию пространства в вагоне. Рассмотрим несколько таких принципов на примере «Иволги» — первого спроектированного в России городского электропоезда, построенного на Тверском вагоностроительном заводе (входит в «Трансмашхолдинг»). Первый принцип — бесгамбурная конструкция: войдя в поезд, пассажир сразу же попадает в салон и может легко перемещаться по всему составу.

Второй принцип, предусмотренный в «Иволге», это модульность интерьерных и компоновочных решений. Насыщенность пассажиропотока на разных линиях неодинаковая, и в зависимости от нее нужны разные интерьерные решения в салоне поезда. Модульный принцип помогает корректировать различные параметры, например количество сидений в вагоне. Сейчас в городских перевозках активно используются трансформируемые кресла, которые можно сложить, когда они не нужны. Также по модульному принципу в головных вагонах электропоезда организованы зоны для перевозки различных грузов — со специальными креплениями для велосипедов, стеллажами для спортивного инвентаря. Предусмотрена возможность установ-



ФОТО: ПРЕСС-СЛУЖБА АО «ТРАНСМАШХОЛДИНГ»

ки вендинговых аппаратов — автоматов с кофе или закусками. Важны и дизайнерские решения. В оформлении вагонов «Иволги» использованы элементы так называемого бионического дизайна: изгибы линий и деталей интерьера, цвета и материалы позаимствованы у природы. Это, как показали исследования психологов, позволяет человеку чувствовать себя в поездке гораздо комфортнее.

— Развитие Московской агломерации предполагает использование электропоездов нового типа — городского. Как «Трансмашхолдинг» реагирует на изменения спроса?

— Часто развитие транспорта основывается на адаптации существующих продуктов под городскую перевозку. Но, как правило, в таких случаях нет возможности реализации всех решений, необходимых для городского подвижного состава. Понимая, что без специальных электропоездов точно не обойтись, мы направили все усилия на создание поезда, идеального для городской пассажирской перевозки. В процессе проектирования мы учитывали все современные требования, такие, например, как формирование безбарьерной среды для маломобильных пассажиров: в головных вагонах установлены пандусы, крепления для колясок, увеличена площадь туалетных комнат.

Пассажирам с детьми обеспечена возможность в комфортных условиях переехать малыша, а свободное про-

странство внутри поезда позволяет удобно разместить детскую коляску. Кроме того, мы учитывали вопросы планировки, энергосбережения, сервиса, доступности запасных частей и расходных материалов, отсутствия необходимости длительного и дорогостоящего обучения персонала.

— Тверской вагоностроительный завод выиграл два конкурса на поставку электропоездов для «Московских центральных диаметров». Какие требования предъявляет заказчик к этому подвижному составу и совпадают ли они с желаниями пассажиров?

— Потребности пассажиров растут. Многие из них ощущают себя комфортно в привычной среде — дома, в личных автомобилях, в офисах. Желание, чтобы привычная им среда была перенесена и в общественный транспорт, справедливо. Это один из моментов, который заставляет нас и наших поставщиков компонентов активно развиваться. С другой стороны, заказчик требует продукцию, не только удовлетворяющую пассажирские запросы, но и оптимальную с точки зрения экономики использования. Наша задача в том и состоит, чтобы отслеживать все тенденции и интегрировать их. Одно из требований заказчика, АО «Центральная ППК», — обеспечение возможности менять составность поезда в зависимости от ситуации на маршрутах. «Иволги», которые будут поставлены для первых марш-

рутов МЦД, имеют от шести до семи вагонов, при росте пассажиропотока состав можно увеличить до 11–12 вагонов.

Важным требованием заказчика также было наличие полного сервисного обслуживания поездов. На мировом рынке установились определенные нормы по срокам нахождения электропоезда на сервисном обслуживании. Они достаточно жесткие, но мы готовы их выдерживать.

Заказчиком поставлены также условия по наличию сервисной инфраструктуры. Однако для обслуживания наших электропоездов нет необходимости ее заново создавать — есть действующее депо, дополнительные капиталовложения в инфраструктуру не требуются.

Согласно еще одному очень важному требованию заказчика мы добились в «Иволгах» сокращения энергопотребления до 30% в зависимости от интенсивности движения. Кроме того, в конструкции электропоездов учтены условия, устанавливаемые специально для городских маршрутов, по быстрой стартовой скорости и моментальной остановке.

Если говорить об отличиях модификации «Иволги» для МЦД от базовой, которая до недавнего времени курсировала по маршруту Киевский вокзал — Ново-Переделкино, а теперь ходит от Белорусского вокзала до Усово, то в обновленной версии предусмотрены USB-разъемы для зарядки электронных устройств, крепления для велосипедов, дополнительное освещение в зонах входа. Впервые будет применена автоматическая система подсчета пассажиров. В туалетных комнатах появятся сенсорные краны, дозаторы мыла, сушилки для рук. Существенно увеличится количество и конфигурация поручней с «теплым» покрытием. Программное обеспечение поезда будет доработано, что позволит организовать в салонах телевизионную трансляцию.

— Как изменится, на ваш взгляд, городской пассажирский транспорт в перспективе нескольких десятилетий?

— Основная тенденция связана с ростом агломераций, а значит, и развитием внутри них железнодорожного сообщения как одного из самых экологичных и безопасных способов передвижения. Железнодорожная инфраструктура будет развиваться очень активно, что для нас, производителей железнодорожной техники, безусловно, является одновременно и вызовом, и стимулом к тому, чтобы мы создавали новые продукты. Сегодня ценность времени, проведенного в поезде, становится ключевым моментом. В дороге время можно потратить для выполнения своих дел. Наша задача как производителя — создание наиболее комфортной и безопасной среды для проезда пассажиров. У нас есть наработки, которые дадут нам возможность не остаться в стороне от основного процесса, а, напротив, завоевать лидерские позиции.

ГОНКА ЗА СКОРОСТЬЮ

МИРОВАЯ ПРАКТИКА ПОКАЗЫВАЕТ, ЧТО ВЫСОКОСКОРОСТНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ДАЮТ ИМПУЛЬС ЭКОНОМИЧЕСКОМУ РАЗВИТИЮ. РОССИЯ ГОТОВИТСЯ СТРОИТЬ ПЕРВЫЕ ВЫДЕЛЕННЫЕ МАГИСТРАЛИ ДЛЯ СКОРОСТНЫХ ПОЕЗДОВ. **КОНСТАНТИН АНОХИН**

Планы развития высокоскоростного движения в России были обозначены правительством еще в «Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года», утвержденной в 2008 году. Итогом стали организация движения «Сапсанов» на участке Москва — Санкт-Петербург (максимальная скорость этих поездов достигает 250 км/ч), скоростного движения поездов «Аллегро» на линии Санкт-Петербург — Хельсинки (максимальная скорость — 220 км/ч), а также запуск поездов «Стриж» на линии Москва — Нижний Новгород и поездов «Ласточка» во многих городах и регионах со скоростями движения до 160 км/ч. С декабря 2009 года скоростным сообщением в России воспользовались более 16 млн человек. Впрочем, до сих пор все эти поезда ездят в России по обычным путям. Это зачастую создает неудобства в графике движения традиционных поездов дальнего следования и электричек, а также создает необходимость более частого ремонта путей, изначально не приспособленных для высоких скоростей.

«ВЫДЕЛЕНКА» ДЛЯ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ

Параметры развития высокоскоростных магистралей (ВСМ) — выделенных линий, предназначенных для движения быстрее 250 км/час, — были обозначены в «Актуализированной программе организации скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в РФ», принятой правлением «Российских железных дорог» (РЖД) и общественным советом по вопросам скоростного и высокоскоростного движения в России в 2015 году. Эта программа предусматривает реализацию до 2030 года 20 проектов с запуском более 50 скоростных маршрутов. Речь идет как о строительстве новых ВСМ, так и о реконструкции существующих веток. Общая протяженность высокоскоростных и скоростных магистралей должна составить 7 тыс. км.

Согласно этой программе, создание сети будет осуществлено в три этапа. Первый этап (до 2020 года) — строительство ВСМ Москва — Казань, ускоренные маршруты в сторону Москвы со станций Ногинск, Орехово-Зуево, Петушки и строительство первого участка ВСМ-3 Центр — Юг из Москвы до Тулы. На территории уральского полигона будет реализован проект ВСМ Екатеринбург — Челябинск, а в Сибири запущено скоростное сообщение Новосибирск — Барнаул.



PHOTO: GETTY IMAGES RUSSIA

Второй этап (до 2025 года) предполагает реализацию девяти проектов и значительное расширение сети ВСМ. На юге страны добавятся звенья ВСМ Тула — Воронеж и Ростов-на-Дону — Адлер. На центральном полигоне будет организовано скоростное движение Москва — Ярославль, Владимир — Иваново и Москва — Красное. На уральском полигоне будет введен скоростной участок Екатеринбург — Тюмень, на сибирском — Новосибирск — Кемерово, Юрга — Томск и Кемерово — Новокузнецк.

Третьим этапом станет завершение формирования каркаса транспортной сети. ВСМ будет продлена от Москвы до Екатеринбурга, а строительство участка Воронеж — Ростов-на-Дону позволит соединить всю сеть ВСМ на юге. Важные туристические направления будут связаны отдельными скоростными ветками (Ставрополь с курортами черноморского побережья и др.). В Поволжье запланировано построить участок ВСМ Чебоксары — Самара.

ДЕНЬГИ И ТЕХНОЛОГИИ

Как сообщил в мае текущего года в интервью ТАСС первый заместитель гендиректора РЖД Александр Мишарин, общая стоимость проекта ВСМ Москва — Казань протяженностью 770 км составляет 1,6 трлн руб. По его словам, финансовая модель проекта основана на концессии. Кроме того, Александр

Мишарин подтвердил, что средства будут поступать также из создаваемого Российского фонда финансирования инфраструктуры. А глава Минэкономразвития Максим Орешкин в ходе Восточного экономического форума в сентябре рассказал журналистам, что частично проект ВСМ может быть профинансирован за счет средств компаний, вошедших в список Белоусова. В этот список, составленный помощником президента РФ Андреем Белоусовым, вошли 14 металлургических, химических и нефтехимических компаний. В письме Владимиру Путину в августе он предложил изъять у них сверхдоходы в сумме 513,66 млрд руб. (идея не была реализована).

По мнению доцента Высшей школы урбанистики им. А.А. Высоковского НИУ ВШЭ Марии Роженко, неразвитость высокоскоростного движения в России отрицательно сказывается на всех отраслях экономики и препятствует повышению мобильности населения.

«ВСМ — это слишком дорогое и слишком медленно окупаемое «удовольствие», чтобы его мог вытянуть только частный бизнес», — отмечает эксперт-аналитик ИК «Финам» Алексей Калачев. Окупаемость таких проектов не достигается за счет пассажиропотока, выгоду от них имеет смысл оценивать исходя из влияния на развитие всех отраслей экономики.

Мировая практика не знает прецедентов реализации проектов ВСМ без прямой финансовой поддержки государства, соглашается заместитель генерального директора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимир Савчук.

«В Европе 60–70% финансирования ВСМ идет за счет бюджетных инвестиций, из которых половина выделяется фондами Евросоюза, а вторая половина — федеральными бюджетами стран прохождения ВСМ. В Китае доля государства еще выше — проекты почти на 100% финансируются за счет государственного бюджета. Лишь один проект (строительство линии Ханчжоу — Шаосин — Тайчжоу) реализуется в настоящее время на базе государственно-частного партнерства, где доля частного финансирования составляет 51%. По нему недавно началось строительство инфраструктуры, а ввод в эксплуатацию ожидается не ранее 2021 года», — добавляет Владимир Савчук.

Не менее чем финансирование, актуальна задача доступа к технологиям создания инфраструктуры и поездов скоростного движения. «Как минимум локомотивы, а то и подвижной состав будет из Франции, Германии или Китая. С проблемой качества рельсового полотна, я думаю, наши производители в состоянии справиться сами», — говорит эксперт-аналитик ИК «Финам» Алексей Калачев. Он считает, что удачным развитием событий стало бы «получение технологий и компетенций, если производство или хотя бы сборка были налажены на территории РФ в рамках СП».

Владимир Савчук уверен, что развитие ВСМ может принести максимальный эффект только при условии использования отечественных научных, трудовых и производственных ресурсов. Если будут задействованы готовые зарубежные технические и инженерные решения, а также элементы инфраструктуры и подвижного состава, совокупный эффект «высокоскоростного рывка» для экономики резко снизится.

ВОСТОЧНЫЕ ЭКСПРЕССЫ

Высокоскоростная железнодорожная магистраль (ВСМ) — это специализированная выделенная железнодорожная линия, обеспечивающая движение поездов со скоростью свыше 250 км/ч. Первая в мире высокоскоростная магистраль появилась в 1964 году в Японии, соединив Токио и Осаку. Ее протяженность составляла 515 км, а максимальная скорость поездов на тот момент — 210 км/ч. Популярность и востребованность новой линии была настолько велика, что уже через три года после начала эксплуатации дорога начала приносить прибыль, а к 1971 году за счет выручки от продажи билетов и услуг полностью окупала затраты на строительство.

Почти 20 лет Япония оставалась единственным обладателем сети высокоскоростных железных дорог. Только в 1981 году была открыта во Франции скоростная железнодорожная линия, соединившая Париж и Лион. Сегодня лишь 16 государств имеют высокоскоростные железные дороги, их суммарная протяженность — более 41 тыс. км.

Две трети таких дорог приходится на Китайскую Народную Республику. Если в 2005 году протяженность ВСМ этой страны составляла чуть более 5 тыс. км, то спустя всего семь лет она выросла более чем в пять раз. А до конца 2025 года Китай намерен увеличить протяженность ВСМ еще на 50%.