

Лосицкий Константин Андреевич

*магистрант, кафедра «Международный транспортный менеджмент и управление цепями поставок», Институт международных транспортных коммуникаций,
Российский университет транспорта (МИИТ)»,
РФ, г. Москва
E-mail: yaremenko_32@mail.ru*

НЕОБХОДИМОСТЬ РАЗВИТИЯ ВСПП В РОССИИ

Аннотация: *В статье рассматривается развитие высокоскоростного железнодорожного транспорта в мире и России. Анализируется российский опыт внедрения высокоскоростных поездов и подчеркиваются проблемы инфраструктуры и ограниченные возможности отечественных магистралей. Рассматриваются планы строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург и других направлений с учётом экономические и политические трудности реализации проекта.*

Ключевые слова: *железнодорожная инфраструктура, высокоскоростная железная дорога, пассажирские перевозки.*

С активным развитием гражданской авиации, в общественном сознании начало складываться мнение, что поезда перестанут быть основным транспортом для пассажиров на дальние и средние расстояния. Железнодорожный транспорт останется только в качестве электричек или для перевозки грузов.

Однако, опыт Японии, Франции, и, в последние годы, Китая показал, что сфера железнодорожного транспорта все также востребована. Поспособствовало этому развитие высокоскоростных пассажирских железных дорог, в частности:

- TGV, который начал эксплуатироваться ещё в 1981 году;
 - Синкансэн, с японского означает «новая магистраль», стал для страны Восходящего солнца настоящим брендом;
 - Шанхайский маглев - самый быстрый коммерческий поезд в мире.
- Все эти поезда развивают скорость выше двухсот километров в час.

В 2009 году в России был запущен свой высокоскоростной поезд «Сапсан», который, несмотря на приставку «высокоскоростной», устарел достаточно быстро по отношению к мировым стандартам скорости пассажирских перевозок. Причиной этому послужила недостаточно развитая инфраструктура железных дорог России и качество железнодорожного полотна, не предназначенное для высокоскоростных поездов, что привело к необходимости полного расчищения ветки между Москвой и Санкт-Петербургом от грузовых составов, и, как следствие, увеличению затрат на логистику, времени доставки по обходным путям¹. При этом, сохранившиеся в плане курсирования по основному ходу обычные пассажирские поезда являются препятствием для Сапсана в части набора крейсерской скорости.

В 2024 году Президентом Российской Федерации было объявлено о строительстве новой высокоскоростной магистрали Москва - Санкт-Петербурга, Москва - Минск, Москва - Казань и Москва - Адлер. Однако, по ряду причин успешная реализация проекта новой высокоскоростной ж/д магистрали может быть существенно затруднена.

Начало проектирования новой высокоскоростной ветки из Москвы до Санкт-Петербурга началось до специальной военной операции на территории Украины² и масштабными структурными сдвигами в системе международной

¹ Чернышевская Ю. Нужно ли вернуть грузовые поезда на главный железнодорожный ход Санкт-Петербург – Москва [Электронный ресурс] - URL <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/nuzhno-li-vernut-gruzovye-poezda-na-glavnyy-zheleznodorozhnyy-khod-sankt-peterburg-moskva/>

² ТАСС Предварительная стоимость ВСМ Москва - Петербург составляет 1,5 трлн рублей [Электронный ресурс] – URL <https://tass.ru/ekonomika/6590601>

политики и логистики. До 2022 года, определенным образом восстановившись после пандемии «Ковид-19», российская экономика имела достаточный запас прочности и резервы для реализации дорогостоящих инфраструктурных. В настоящий момент, несмотря на появление строительных площадок в Москве, ситуация с реализацией новой ветки между Москвой и Санкт-Петербургом все ещё не определена до конца. В Санкт-Петербурге жителям районов, через которые предполагается прокладка ВСМ, только прошлым летом начали приходить уведомления о расселении³ (иногда даже о расселении из домов исторического наследия). Под некоторые участки магистрали ещё не выкуплена земля⁴. Согласно экспертному мнению, участок ВСМ 1, при нынешнем дефицитном бюджете страны, может ограничиться участком Москва – Зеленоград, куда будут ездить обычные электрички.

При этом, в Санкт-Петербурге, Твери и Новгороде планируемые вокзалы будут располагаться не в черте города, а рядом с ним⁵. Учитывая транспортную и урбанистическую развитость некоторых из этих городов, удаленность ВСМ 1 может повлиять на пассажиропоток и эффективность в этих районах.

³ РБК В Петербурге расселят ряд домов ради высокоскоростной магистрали [Электронный ресурс] – URL https://www.rbc.ru/spb_sz/29/06/2023/649d9aef9a7947d5df656ae8

⁴ Нежинская А. На выкуп участков под ВСМ предполагается выделить 28,5 млрд рублей [Электронный ресурс] – URL <https://nsp.ru/38641-na-vyкуп-uchastkov-pod-vsm-predpolagaetsya-vydelit-285-mlrd-rublei>

⁵ Высокоскоростная магистраль пройдет мимо Твери [Электронный ресурс] – URL https://tver.aif.ru/society/details/opublikovan_novyyu_podrobnuyu_plan_skorostnoy_magistrali_v_tverskoy_oblasti



Нельзя также забывать и об экономической составляющей таких дорог, включая их окупаемость. Самые высокие показатели по доходности и эффективности магистраль сможет реализовать в наиболее плотных и круглогодично востребованных областях. Стоит отметить, что между двумя столицами компания Аэрофлот с 1 июня 2024 года запустила авиашатлы с интервалом вылетов от 15 до 30 минут. На фоне этого поднимается вопрос о необходимости для государства новой дорогостоящей ж/д ветки и востребованности её для пассажиров с учетом предварительных цен на билеты.

По оценкам РЖД, строительство только ВСМ Москва-Санкт-Петербург обойдется государству в 700 миллиардов рублей⁶. Затраты на строительство ветки Москва-Адлер ожидаемо будут выше, но направление сможет обеспечить высокие показатели всего один – два раза в год, что не сочетается с

⁶ Стоимость создания ВСМ Москва – Петербург сократилась почти в 2 раза – до 696 млрд руб. | СМИ об РЖД [Электронный ресурс] – URL Компания <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=107650#:~:text=Стоимость%20создания%20высокоскоростной%20железнодорожной%20магистрали,РЖД%22%2С%20курирующая%20проект>).

затратами на строительство, уходя в длительный период окупаемости. Причиной этому являются сезонные потоки пассажиров в регион, предполагаемая стоимость билетов на рейс, что может стать причиной малого пассажирского потока или простоя.

При всем при этом, нельзя отрицать необходимость строительства новых путей и веток, которые будут предназначаться только для пассажирских поездов дальнего следования. Такой шаг значительно уменьшит затраты на строительство и содержание, но поможет разгрузить Южный Федеральный округ для товарных и пассажирских составов разделив потоки.

Строительство высокоскоростных магистралей является действительно необходимым процессом, который способен повысить уровень мобильности людей в их перемещении между крупными городами и положительно сказаться на экономиках городов. Однако кризис, нехватка бюджета, отсутствие иностранных инвестиций может затормозить процесс строительства. И если строительство ВСМ Москва-Санкт-Петербург было запущено ещё до прекращения потока иностранных инвестиций и санкций, и этот проект действительно несет в себе смысл для строительства в формате скоростной магистрали, то более длинные ветки с сезонными потоками, возможно, смогут показать себя в качестве обычных пассажирских линий, сепарированных от грузовых потоков.

Направление из Москвы до Адлера, при условии строительства отдельной пассажирской ветки, сможет в летний загруженный сезон пускать больше поездов, не создавая помех движению грузов по направлению в Новороссийский морской торговый порт. Простой у грузовых составов уменьшится, а скорость пассажирских рейсов – увеличится. Содержание обычных путей обойдется бюджету страны дешевле, нежели высокоскоростные.

У данного решения есть и некоторые сложности, как например необходимость в большом объёме проектирования новых путей и, главное, их интеграции в уже существующие системы.

Иные направления с конечными пунктами назначения в Казани или в Минске, при условии грамотного планирования, модернизации и при учёте загруженности путей, могут эксплуатировать Сапсаны, снятые с Петербургского направления, срок эксплуатации которых ещё не подошёл к концу. Данное решение будет более оптимальным в сегодняшней экономической ситуации.

Список источников:

1. Чернышевская Ю. Нужно ли вернуть грузовые поезда на главный железнодорожный ход Санкт-Петербург – Москва [Электронный ресурс] - URL <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/nuzhno-li-vernut-gruzovye-poezda-na-glavnyy-zheleznodorozhnyy-khod-sankt-peterburg-moskva/>
2. ТАСС Предварительная стоимость ВСМ Москва - Петербург составляет 1,5 трлн рублей [Электронный ресурс] – URL
3. РБК В Петербурге расселят ряд домов ради высокоскоростной магистрали [Электронный ресурс] – URL https://www.rbc.ru/spb_sz/29/06/2023/649d9aef9a7947d5df656ae8
4. Нежинская А. На выкуп участков под ВСМ предполагается выделить 28,5 млрд рублей [Электронный ресурс] – URL <https://nsp.ru/38641-na-vyкуп-uchastkov-pod-vsm-predpolagaetsya-vydelit-285-mlrd-rublei>
5. Высокоскоростная магистраль пройдет мимо Твери [Электронный ресурс] – URL

https://tver.aif.ru/society/details/opublikovan_novyyu_podrobnyy_plan_skorostnoy_magistrali_v_tverskoy_oblasti

6. Стоимость создания ВСМ Москва – Петербург сократилась почти в 2 раза – до 696 млрд руб. | СМИ об РЖД [Электронный ресурс] – URL Компания [https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=107650#:~:text=Стоимость%20создания%20высокоскоростной%20железнодорожной%20магистрал и,РЖД%22%2С%20курирующая%20проект\).](https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=107650#:~:text=Стоимость%20создания%20высокоскоростной%20железнодорожной%20магистрал и,РЖД%22%2С%20курирующая%20проект).)