

Тырнова Евгения Алексеевна,
Омский государственный университет путей сообщения
jenya_tyrnova@mail.ru

Левкин Григорий Григорьевич,
Омский государственный университет путей сообщения
lewkin_gr@mail.ru

Высокоскоростные магистрали – будущее железнодорожных пассажирских перевозок

Аннотация. В статье рассматривается вопрос о внедрении высокоскоростных железнодорожных магистралей, как принципиально нового продукта на российском рынке транспортных услуг, который будет обеспечивать высокую конкурентоспособность железнодорожных перевозок пассажиров перед основными конкурентами, а именно воздушным и автомобильным транспортом. При этом будет достигаться экономия времени пассажиров на проезд, обеспечивая высокий уровень сервиса, что в свою очередь повысит мобильность населения и свяжет между собой десятки стратегически важных городов, то есть произойдет возникновение мультипликационного и агломерационного эффекта.

Ключевые слова: пригородное и междугороднее сообщение, железнодорожный транспорт, железнодорожная инфраструктура, высокоскоростные железнодорожные магистрали, высокоскоростной электропоезд «Сапсан», мультипликационный и агломерационный эффект.

В современном мире с высоким темпом развития техники и технологий главной ценностью для человека становится время. С точки зрения управления временем общество становится расчётливым и бережливым, поэтому каждая минута порой на счету.

Затраты времени на дорогу в пригородном и междугородном сообщении обычно воспринимается как неизбежность. Часто необходимость использования транспорта в нашей жизни приносит ряд неудобств, когда сложно предугадать точную затрату времени на весь путь.

В этом отношении железнодорожный транспорт представляет собой наиболее приемлемый вариант, так как расписание урегулировано, а стоимость пассажирских перевозок относительно не велика.

Но есть и преимущественный недостаток – это относительная «тихоходность» пассажирских железнодорожных перевозок и плохое состояние железнодорожного полотна.

Получается, что население малых городов, которым в свое время железная дорога дала развитие, сейчас переживают не лучшие времена из-за повышенной конкуренции железной дороге со стороны других видов транспорта и неразвитого состояния железнодорожной инфраструктуры. Поэтому и складывается ситуация, когда в развитых странах строят магистрали нового типа, а нам предстоит ещё реставрировать старые дороги [1].

Поэтому требуется разработать и предложить на рынок принципиально новый продукт и услугу по привлекательной цене, которая будет обеспечивать высокую конкурентоспособность железнодорожных перевозок пассажиров перед основными конкурентами, а именно воздушным и автомобильным транспортом.

По данным РЖД, в 2012 г. железнодорожники обеспечивали около 30% всех пассажирских перевозок внутри России. К 2030 г. при неблагоприятном развитии событий доля компании может сократиться до 20%. При этом главной угрозой в РЖД

считают авиацию и личный автотранспорт – за последние годы число принадлежащих россиянам машин увеличилось примерно на 10 млн. [3].

Следовательно, будущее железных дорог можно представить через построение и широкое распространения пассажирских высокоскоростных железнодорожных магистралей.

Однако такие проекты, равно как и большинство других проектов развития железнодорожной сети, не могут быть реализованы без масштабных инвестиций со стороны государства. Собственными силами РЖД справиться не надеется - пессимистический сценарий предусматривает лишь сохранение темпов обновления подвижного состава, вокзалов и станций, а также частичную реализацию проекта модернизации Московского транспортного узла [3].

Но внедрение высокоскоростных железнодорожных магистралей, прежде всего, приведёт к экономии времени пассажиров на проезд, обеспечив при этом высокий уровень сервиса, что в свою очередь повысит мобильность населения и свяжет между собой десятки стратегически важных городов, то есть произойдёт возникновение мультипликационного и агломерационного эффекта.

Во-первых, с вводом в эксплуатацию высокоскоростной железнодорожной магистрали происходит изменение сознания пассажиров в отношении времени, затрачиваемого на проезд. Начинает меняться психология человеческого отношения к управлению собственным временем, тем самым появляется возможность экономии данного ресурса, что является жизненно необходимым в условиях стремительно меняющегося мира. Так введенный в работу высокоскоростной электропоезд «Сапсан» способен развить скорость до 350 км/ч, а на недавно открытом направлении Москва – Санкт-Петербург скорость в среднем достигает 200 км/ч, что на 80 км/ч больше средней скорости обычных пассажирских поездов, следовательно, происходит явное уменьшение времени пассажиров в пути. Ранее на данный маршрут необходимо было потратить от 8 до 10 часов, сейчас «Сапсан» позволяет преодолеть тоже расстояние за 4 часа, что в 2-2,5 раза быстрее.

Но высокоскоростным железнодорожным магистралям в нашей стране на данный момент составляют конкуренцию личный и воздушный транспорт. Поэтому основное конкурентное преимущество для РЖД – это высокий уровень сервиса в обслуживании пассажиров.

При разработке высокоскоростного поезда «Сапсан» были внедрены современные технологии, обеспечивающие мягкое движение без тряски на всём пути, поэтому по салону поезда можно свободно ходить, как в самолёте. Эргономичный салон и отсутствие острых углов и выступов повышают безопасность и комфортность. Установлены системы вентиляции и кондиционирования воздуха, создавая тем самым комфортный микроклимат, также в вагонах расположены биотуалеты, гардеробы. Пассажирам предлагается обед, включённый в стоимость билета, и бесплатный интернет [2].

Так же необходимо отметить, что пребывание в поезде максимально комфортно не только для пассажиров, но и для машиниста. С учётом того, что в пути ему придётся проводить более трёх часов, потолок кабины расположен на высоте, достаточной для того, чтобы взрослый человек имел возможность встать и размяться. Кроме того, она оборудована рабочим местом помощника машиниста — у других поездов производства Siemens AG его нет. Поезд прост в управлении — все действия машинисту подсказывает компьютер.

Поэтому можно сказать, что высокоскоростные железнодорожные магистрали являются прекрасной альтернативой автомобильному транспорту с постоянными пробками и воздушному транспорту с необходимостью предварительной регистрации и сложной системой контроля.

Уже сейчас можно сказать об успешности рассматриваемого направления работы высокоскоростного поезда «Сапсан», так как, несмотря на то, что цена билета выше, чем в обычном пассажирском поезде, билеты всегда в дефиците. Так нормальная заполняемость поездов в среднем 60%, то на «Сапсане» она 98% [1].

Во-вторых, появление широко развитой сети высокоскоростных железнодорожных магистралей будет способствовать расширению Московской агломерации на расстояние до 200-250 км. Такая часовая доступность позволит людям, живущим во Владимире ездить на работу в Москву, и наоборот. Далее возможно расширить городскую агломерацию в направлении Нижегородской области, Казани, Уфимской области, а также Пермской, Екатеринбургской и Челябинской области. Таким образом, соединяя центральную часть России с Поволжьем и Уралом единой системой высокоскоростной железнодорожной магистрали.

Следовательно, такая интеграция стратегически важных городов повысит мобильность и уровень жизни населения.

Высокоскоростной железнодорожный транспорт расширит границы агломераций, увеличив деловую активность населения, проживающего в регионах, производительность труда, развитие малого и среднего бизнеса как в небольших городах, так и в городах-миллионниках, а значит уровень доходов граждан. Объединение крупных городов сетью высокоскоростного движения позволит повысить мобильность населения и доступность транспортных услуг, что является основными целями Транспортной стратегии РФ. В результате у семи регионов – Москвы, Московской, Владимирской, Нижегородской областей, Республик Чувашии, Марий Эл и Татарстан с общей численностью населения почти 30 млн. человек – появится удобная высокоскоростная связь, которая удовлетворит растущий спрос на пассажирские перевозки и сократит пассажирам время в пути следования.

В заключение необходимо отметить, что единая сеть высокоскоростных железнодорожных магистралей должна действовать по принципу городского метро, а именно транспорт должен ходить с интервалом в 20-25 минут по чётко спланированному расписанию, а остановки должны быть расположены через каждые 50 км. Это обеспечит поточность и своевременность подачи состава.

Поэтому высокоскоростные поезда «Сапсан» являются символом стремительной модернизации не только РЖД, но и ряда задействованных смежных отраслей, что в целом положительно влияет на экономику страны, расширяя городскую агломерацию, увеличивая мобильность населения с возможностью экономии времени, тем самым меняя уровень жизни и заработной платы, развитие сферы услуг и так далее.

Эффект для экономики от высокоскоростной магистрали уже просчитан российскими и зарубежными экспертами. Так, за первые 10 лет государство получит 11,7 триллиона рублей дополнительного прироста ВВП, фактически по одному проценту в год, а также 3,8 триллиона рублей дополнительных бюджетных доходов, в том числе и за счет повышения мобильности населения и развития технологий [1].

Вокруг каждой станции уровень жизни будет расти, а так как мы проживаем сегодня достаточно компактно вокруг железных дорог, то эффект получится колоссальный. Расчет экономических институтов, подтвержденный сегодня и Минфином, говорит, что только один проект «Москва – Казань» за первые 12 лет даст бюджету дополнительный доход около 3,8 миллиарда рублей. Это и есть не нефтегазовый путь развития российской экономики, то, к чему страна должна стремиться [1].

Следовательно, будущее железных дорог России в направлении развития высокоскоростных железнодорожных магистралей является перспективным направлением, как с точки зрения заботы о пассажирах в безопасности проездов, так и в экономии времени и положительного изменения взгляда потребителей на

железнодорожный транспорт, тем самым создавая положительный имидж РЖД. Но затягивать реализацию проекта не стоит, так как это просто потеря времени. Стройкой высокоскоростной железнодорожной магистрали нужно начать заниматься сейчас, когда рубль ослабел и нужно укреплять отечественную валюту. Тем самым каждый рубль, вложенный сегодня в железную дорогу, даёт в будущем дополнительные инвестиции ещё в 19 смежных отраслей народного хозяйства.

Ссылки на источники

1. Обзор прессы: Мишарин раскрыл тайны строительства высокоскоростной магистрали Москва – Пекин // Федерал Пресс [Электронный ресурс]. – Режим допуска: http://fedpress.ru/news/press_review/review_press/1415719233-obzor-pressy-aleksandr-misharin-raskryl-tainy-stroitelstva-vysokoskorostnoi-magistrali
2. Перспективы «Сапсана» // Журнал [Электронный ресурс]. – Режим допуска: <http://j-times.ru/tehnika/perspektivy-sapsana.html>
3. РЖД опубликовали стратегию развития холдинга до 2030 г. // РЖД Партнёр.ру [Электронный ресурс]. – Режим допуска: <http://www.rzd-partner.ru/news/passazhirskie-zh-d-perevozki/v-blizhaishie-gody-rossiiane-budut-vse-aktivnee-peredvigat'sia-po-strane/>