



Прототип уже удивил своими стремительными формами. Недалек тот день, когда удивит и скоростью.

МЫ ПОЕДЕМ, МЫ ПОМЧИМСЯ

Валерий ЧУМАКОВ

■ Высокоскоростная железнодорожная магистраль Москва - Минск - Брест еще крепче свяжет наши страны.

РЕЛЬСЫ, РЕЛЬСЫ, ШПАЛЫ, ШПАЛЫ

Железная дорога для любой страны - настоящая кровеносная система. Она делает перемещение на большие расстояния людей и грузов надежным, комфортным и доступным. Но есть и недостаток: поезда уступают в темпе движения автомобилям и самолетам. Средняя скорость пассажирских составов в России - 52 километра в час, грузовых - 37.

В мире проблему перемещения пассажиров решают высокоскоростные магистрали (ВСМ), по которым поезда мчатся со скоростью 250 - 400 километров в час. В Союзном государстве специализированных магистралей пока нет. Но скоростные поезда у нас есть. Тот же «Сапсан» способен развивать скорость триста километров в час. Но пока большую часть пути из Москвы в Санкт-Петербург он проходит с максимальной скоростью двести километров в час. И только на одном участке, между Окуловкой и Малой Вишерой, увеличивает скорость до 250.

Планы строительства ВСМ зрели давно. Еще в конце 1980-х годов в СССР разработали проект ВСМ «Центр - Юг»: магистраль шла от Москвы до Харькова с ветками на Крым и на Северный Кавказ. В 1991 году Борис Ельцин подписал Указ о создании ВСМ Санкт-Петербург - Москва. Однако кризис и проблемы с отчуждением земель под строительство не позволили реализовать проект.

Но в 2010 году приняли «программу развития высокоскоростных железных дорог в России до 2030 года». В планах строительство около семи тысяч километров высокоскоростных путей.



Кабина машиниста - словно космический корабль.

ПРОТЯЖЕННОСТЬ СКОРОСТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ

(в километрах из Москвы)

ВСМ-1, до Петербурга	679
ВСМ-2, до Екатеринбурга	1532
ВСМ-3, до Адлера	1540
ВСМ-4, до Минска	715
ВСМ-5, до Рязани	205

ОБЩАЯ ВСМ - УЖЕ РЕАЛЬНОСТЬ

В СГ разговоры о своей ВСМ велись давно. Предложенная в 2019 году концепция программы «Магистраль СГ» предусматривала линию Санкт-Петербург - Минск - Брест с дальнейшим продолжением через Варшаву и Берлин до Гамбурга.

Проект был крайне перспективным. Для него даже удалось найти немало частных инвесторов, однако события 2022 года и посыпавшиеся как горох из рваного мешка санкции заставили отказаться от проекта.

Но от идеи строительства ВСМ мы не отказались. В августе 2023 года Владимир Путин на церемонии открытия движения по третьей линии МЖД в Москве сказал:

- Проект скоростной железной дороги между Москвой и Петербургом обсуждаем давно. Сейчас мы действительно подошли к возможности его реализации.

Президент напомнил о неоспоримых преимуществах проекта:

- Время в пути для пассажиров уменьшится с сегодняшних четырех часов пяти минут до двух часов пятнадцати минут между Санкт-Петербургом и Москвой.

Но это не все. В планах еще несколько магистралей. ВСМ-2 пойдет от столицы России до Казани с продолжением до Екатеринбурга. ВСМ-3 - до Сочи, через новые регионы - Донецк и Луганск. ВСМ-5 - до Рязани. И, конечно, ВСМ-4 до Минска.

- Надо было бы проработать этот вопрос с Правительством Беларуси, - отметил тогда Владимир Путин.

И уже 6 марта этого года Александр Лукашенко поведал, что ВСМ-4 «Союз» Москва - Можайск - Смоленск - Минск протянется на 715 км, а время в пути с минимальных сегодняшних семи часов пяти минут сократится до двух с половиной - трех часов. Президент Беларуси подтвердил, что линия должна быть продлена до Бреста, поскольку он является для наших народов «святым местом».

ЦЕНА ВОПРОСА

■ Все новые дороги ведут к экономическому процветанию.

ГИГАПОЛИС

Строительство ВСМ-1 Москва - Санкт-Петербург протяженностью 679 км уже началось. Магистраль пройдет по территории шести регионов - Москвы и Санкт-Петербурга, Ленинградской, Новгородской, Тверской и Московской областей. Стоимость строительства оценивается ориентировочно в 1,7 триллиона рублей.

В зоне охвата ВСМ проживает более 30 миллионов человек, а это примерно пятая часть населения России. Как сказал заместитель Председателя Правительства Российской Федерации Марат Хуснуллин, «строительство ВСМ Москва - Петербург приведет к тому, что оба города станут одним большим гигаполисом».

Пока планируется, что ВСМ-1 будет сдана в 2028 году, а уже к 2030-му ее услугами в год будут пользоваться около 22,6 миллиона пассажиров.

НА ВЫХОДНЫЕ В МИНСК

С дорогой на Минск и Брест такой определенности пока нет. Есть только предварительные расчеты. По ним к 2050-му ВСМ-4 сможет перевозить в год 36,9 миллиона пассажи-

ЭКОНОМИКА

ров, принося 118,8 миллиарда рублей дохода, и 11,9 миллиона тонн грузов с выручкой 797 миллиардов рублей.

Но экономика здесь не главное. Такие глобальные мегапроекты, как правило, обладают мультипликативным эффектом. Член бюро Совета РАН по инновационным проблемам транспорта и логистики, доктор экономических наук профессор Борис Лапидус посчитал, что ВСМ удвоит валовый региональный продукт прилегающих территорий и создаст десятки тысяч рабочих мест.

Новая магистраль сделает Минск и Брест доступными для коротких поездок из Москвы. Минск с его музеями, театрами и уютной атмосферой станет идеальным направлением для выходных. Брест привлечет туристов Брестской крепостью, мемориальным комплексом и Беловежской пущей. Смоленск, как промежуточный пункт, получит новый импульс для развития туризма и малого бизнеса.

Жители Смоленска и Минска смогут работать в Москве, не переезжая в нее, а москвичи - перебраться на жительство в более спокойные места, сохранив столичные должности. Это особенно важно для IT-специалистов, инженеров и других высококвалифицированных кадров.

ТОРОПИТЬСЯ НЕ НАДО?

ПРОБЛЕМА

■ Правда, даже на стадии проекта еще не все вопросы решены.

Например, ВСМ можно построить в расчете на максимальную скорость 250 км/час, а можно - на четыреста км/час. Можно применить и комбинированное решение, где-то - четыреста, а где-то - 250, но вот где и сколько именно - пока не решено. Все это ведет к тому, что строительство первой ВСМ может затянуться. Правда, потом, по мере обретения опыта, срок строительства подобных магистралей должен сократиться до трех - четырех лет.

Нужны еще скоростные поезда. Производитель «Сапсанов», немецкий концерн Siemens AG, покинул нашу страну еще в марте 2022 года. Но без скоростных электропоездов мы не останемся. «Инжиниринговый центр железнодорожного транспорта» в марте прошлого года уже представил эскизный проект полностью отечественного высокоскоростного поезда.

Максимальная скорость нового состава составит четыреста километров в час, крейсерская - 360. В составе будет восемь (либо шестнадцать в удвоенном варианте) вагонов с четырьмя классами обслуживания:

- один первого класса (кресла раскладываются в лежачее положение)
- один бизнес-класса (комфортные сиденья с увеличенным пространством)
- один вагон-бистро (скоростной вариант вагона-ресторана на сорок мест)
- два экономического класса
- три вагона туристического класса (поворотные кресла, чтобы все люди сидели лицом по направлению движения).

Сборку головного образца поезда планируется начать уже в первой половине 2026 года. Для этого на площадке «Уральских локомотивов» планируется строительство двух новых корпусов общей площадью шестьдесят тысяч квадратных метров. Общий объем инвестиций в проект составит порядка 35 миллиардов рублей. До конца 2027 года подвижной состав должен будет пройти испытания и сертификацию. После чего «синяровцы» обещают выпускать ежегодно около сотни вагонов для высокоскоростных нужд. Так что к открытию ВСМ-1 должны успеть.