



Интервью с Владимиром Леонидовичем Белозеровым,

доктором экон. наук, профессором, координатором по управлению, экономике и связям с регионами Российской академии транспорта, Москва

Interview with Vladimir Leonidovich Belozеров,

DSc, professor, the coordinator for management, economics and business relations with the regions of Russian Transport Academy, Moscow

Высокоскоростное движение в России: возможности и перспективы

High-speed traffic in Russia: possibilities and perspectives

Строительство высокоскоростных магистралей (ВСМ) в России, призванное открыть новые возможности для экономики и промышленности страны, вызвало множество споров среди политиков, инженеров и бизнесменов. Экспертное мнение по этому вопросу выразил член президиума РАТ, д-р экон. наук, профессор Владимир Леонидович Белозеров.

— Владимир Леонидович, расскажите, пожалуйста, об этапах строительства ВСМ в России.

— Первым этапом организации высокоскоростного железнодорожного движения в Российской Федерации является строительство магистрали Москва — Казань — Екатеринбург с перспективой дальнейшего включения Перми, Уфы, Челябинска и Самары. По результатам реализации указанного проекта будет принято решение о дальнейшем развитии сети ВСМ в России.

В планах развития российских железных дорог определены следующие направления строительства ВСМ:

- Москва — Ростов-на-Дону — Адлер (ВСМ «Центр — Юг»);
- Москва — Санкт-Петербург (ВСЖМ-1).

Одним из возможных направлений дальнейшего развития сети ВСМ является участок Красноярск — Новосибирск.

В настоящее время в пределах 16 субъектов РФ, на территории которых проходят предполагаемые трассы ВСМ-2 и ВСМ «Центр — Юг», в общей сложности проживает 56,1 млн чел. (39,3% населения страны на начало 2013 г.) или почти половина (53,2%) всего населения европейской части страны. С учетом ВСМ Москва — Санкт-Петербург суммарный охват населения страны на уровне субъектов РФ составляет более 45%.

— Что на данный момент в рамках этого проекта уже осуществлено?

— В настоящее время завершены предпроектные работы по обоснованию инвестиций в строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва — Казань — Екатеринбург. Дальнейшая реализация проекта предполагает проведение полного комплекса инженерных изысканий и разработку проектной документации, на основании которой будет принято и обосновано окончательное положение трассы ВСМ.

— Насколько необходимо строительство ВСМ Москва — Казань — Екатеринбург?

— Сложно переоценить необходимость развития разветвленной сети ВСМ в условиях России. Участок ВСМ Москва — Казань — Екатеринбург призван стать

пилотным проектом, который положит начало строительству такой сети. Выбор именно этого направления осуществлен неслучайно. Оно охватывает наиболее густонаселенные районы России и имеет перспективы продолжения на восток для дальнейшего инфраструктурного объединения Сибири и Дальнего Востока.

— Какие сложности, на Ваш взгляд, возникают при реализации проекта ВСМ в России? Какой из планируемых маршрутов наиболее трудоемкий?

— Основные сложности связаны с отсутствием отечественного опыта реализации проектов ВСМ. На данный момент не сформирована нормативно-правовая база, в том числе не разработаны технические регламенты. Предстоит организовать систему подготовки специализированных кадров.

Ввиду особенностей рельефа местности, предполагающего строительство большого количества сложных искусственных сооружений (в том числе 9 тоннелей через Большой Кавказский хребет), реализация проекта ВСМ Москва — Ростов-на-Дону — Адлер является наиболее сложной с инженерно-технической точки зрения.

— Как повлияет развитие высокоскоростного движения в России на экономику, промышленность страны?

— Реализация проектов создания скоростного и высокоскоростного движения приведет к значительному ускорению экономического развития страны, причем его источником станут несырьевые сектора экономики с высокой добавленной стоимостью, что показывает мировой опыт. Создание сети скоростных и высокоскоростных железнодорожных магистралей значительно улучшит транспортную связность регионов страны, приведет к росту пространственной мобильности населения. В частности, на участке Москва — Казань подвижность населения вырастет на 23% за счет индуцированного спроса. Мультипликативный эффект от строительства ВСМ выразится в дополнительных налоговых поступлениях в бюджеты всех уровней за период 2014–2019 гг. в размере 175,6 млрд руб., из них 31,3 млрд руб. придется на регионы прохождения трассы.

Положительный экономический эффект будет заметен как на этапе строительства, так и на этапе эксплуатации ВСМ.

Создание сети ВСМ благотворно скажется на развитии автомобильного и авиационного, пассажирского и грузового транспорта в стране. Наиболее существенные транспортные результаты ожидаются от разгрузки федеральных автотрасс в связи с переводом части пассажиропотока на высокоскоростное и скоростное междугороднее и пригородное сообщение.

— Планируется ли задействовать ВСМ для перевозки грузов? Насколько это будет экономически оправдано?

— Этот вариант рассматривается. Для повышения эффективности проекта в ночное время по инфраструктуре ВСМ возможен пропуск скоростных контейнерных поездов, которые будут перевозить наиболее чувствительные к скорости доставки грузы. Грузовое движение по высокоскоростной сети железных дорог может носить преимущественно вспомогательный характер, для дозагрузки инфраструктуры с целью максимизации выручки оператора ВСМ. Кроме того, необходимо учитывать, что строительство выделенной линии ВСМ освободит действующие направления общей сети железных дорог для грузового движения.

— Какие инновационные технологии необходимы для реализации проекта ВСМ?

— В качестве примера можно привести необходимость создания узлов высокоскоростной контактной сети, что представляет собой сложную научно-техническую проблему, требующую рассмотрения механических, аэродинамических, электрических и тепловых процессов. Они, в свою очередь, связаны с передачей электрической энергии подвижному составу в различных режимах эксплуатации при заданных скоростях движения.

— Насколько высокоскоростной транспорт безопасен и выгоден для пассажиров, операторов-перевозчиков, предпринимателей в сфере железнодорожного транспорта?

— Мировой опыт показывает, что ВСМ является самым безопасным видом транспорта. За весь период эксплуатации ВСМ в Японии с 1964 г. не было зафиксировано ни одного несчастного случая со смертельным исходом.

ВСМ является видом транспорта, оказывающим наименьшее антропогенное воздействие на окружающую среду. По основным экологическим показателям высокоскоростной железнодорожный транспорт имеет существенное преимущество перед другими видами транспорта. В частности, требования по землеотводу под инфраструктуру ВСМ при сопоставимых пассажиропотоках в 2–3 раза ниже, чем для автотранспорта. При этом количество пассажиров, перевезенных на единицу затраченной энергии по ВСМ, в 4,3 раза больше, чем у автомобильного транспорта, и в 8,5 раз больше, чем у авиационного. Что касается выбросов CO₂, то удельный показатель выбросов CO₂ (кг) на 100 пассажиро-километров на высокоскоростных магистральных в 3,5 раза ниже, чем у автотранспорта, и в 4,3 раза ниже, чем у авиации.

— Как Вы считаете, целесообразно ли будет совмещать обычное и скоростное движение?

— Данная практика применима как временная мера на начальном этапе организации ВСМ, когда еще от-

существует разветвленная сеть выделенных высокоскоростных линий. На переходном этапе подобная практика абсолютно нормальна. Впоследствии такое сочетание может стать тормозом для дальнейшего увеличения скоростей. В отдельных случаях подобное совмещение может быть организовано на выездах из крупных городов.

— *Есть ли риск, что проект высокоскоростного движения не окупится? От чего это зависит?*

— Данный вопрос детально прорабатывался транспортными научными организациями. Были проведены скрупулезные расчеты целым консорциумом научных организаций во главе с фондом «Центр стратегических разработок», которые показывают, что проект ВСМ Москва — Казань многократно окупаем. Только за счет мультипликативных эффектов на этапе строительства окупится 1/4 общего объема инвестиций, соответственно, мультипликатор бюджетных инвестиций значительно выше. Косвенные эффекты позволят достичь окупаемости проектов ВСМ с точки зрения государственных инвестиций уже за первые 10 лет эксплуатации ВСМ. Наибольшие значения будут иметь агломерационные эффекты, в результате чего ВВП страны дополнительно увеличится на 0,66% и на 1,5% после 10 лет эксплуатации ВСМ-2 с продлением до Екатеринбурга и строительством ВСМ-3. Расчеты показывают, что прибавка валового регионального продукта в областях и республиках, через которые пройдут ВСМ, составит 150 млрд руб. уже на этапе строительства, еще 400 млрд руб. — в других регионах страны. По завершении строительства в 2019–2030 гг. налоговые поступления превысят 1,5 трлн руб. Это больше, чем стоимость строительства магистрали. Совокупный прирост ВВП при эксплуатации магистрали в 2020–2030 гг. составит 6,85 трлн руб.

— *Владимир Леонидович, как, по Вашему мнению, можно повысить процент государственных вложений в строительство ВСМ?*

— Мировой опыт показывает, что приблизительно 60–70% финансирования проектов ВСМ приходится на государство.

В действующей финансовой схеме реализации проекта ВСМ Москва — Казань предусмотрено разделение направления на четыре участка. Строительство первого участка будет реализовано силами ОАО «РЖД». Финансирование оставшихся участков будет осуществляться за счет средств концессионеров. Так, привлечение частных инвесторов будет осуществляться посредством механизма концессии. 4 марта 2014 г. в Москве состоялось предварительное road-show проекта, в ходе которого определился ряд его участников, среди них есть и иностранные компании.

— *Какую роль играют зарубежные партнеры в российском проекте ВСМ?*

— Свыше 80% заказов в состоянии выполнить отечественная промышленность, и основная роль будет принадлежать именно ей. Однако для ряда производственных позиций отсутствуют отечественные аналоги. Ведется активная работа с зарубежными партнерами на предмет возможной поставки отдельных узлов и агрегатов. Что касается закупки подвижного состава, то ее обязательным условием является последующая локализация производства в России. Ведутся переговоры о возможном участии иностранных компаний в качестве инвесторов. Неоценимую услугу наши иностранные коллеги оказывают при анализе зарубежного опыта развития ВСМ. **ИТ**

Беседовала Ольга Атрошенко

Биографическая справка

Владимир Леонидович Белозеров

Родился 14 августа 1949 года в Мурашах Кировской области.

В 1971 г. окончил Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта (ЛИИЖТ) по специальности «Инженер путей сообщения по эксплуатации железных дорог», затем аспирантуру этого института. Доктор экономических наук, профессор.

В 1971 г. работал инженером научно-исследовательского сектора кафедры «Железнодорожные станции и узлы» ЛИИЖТ.

По окончании аспирантуры работал старшим преподавателем, доцентом кафедры «Экономика транспорта» ЛИИЖТ, затем являлся докторантом Московского института инженеров железнодорожного транспорта. Впоследствии занимал должности заместителя и первого заместителя начальника дорожной дирекции «Транссервис» Октябрьской железной дороги, начальника дорожного центра по взаимодействию с федеральными и региональными органами этой же дирекции.

В 1999–2003 гг. — заместитель начальника Октябрьской железной дороги по работе с субъектами Федерации.

В 2003–2004 гг. — заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации.

В 2004–2005 гг. — первый заместитель начальника Департамента анализа конъюнктуры рынка ОАО «РЖД».

С февраля 2005 г. — председатель Дорожной территориальной организации Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей на Октябрьской железной дороге.

В 2006–2008 гг. — член Общественной палаты РФ.

Член президиума Российской академии транспорта (должность — координатор по управлению и экономике и связям с регионами), Санкт-Петербургского Дома ученых, Президиума Центрального комитета Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей.