

Штепа Алексей Владимирович, кандидат исторических наук, доцент
Калужский государственный университет им. К. Э. Циолковского, Калуга
Shtepa Alexey Vladimirovich, Candidate of Historical Sciences, Associate Professor,
Kaluga State University named after K.E. Tsiolkovskiy

Кукушкин Владимир Михайлович, Студент,
Калужский государственный университет им. К. Э. Циолковского, Калуга
Kukushkin Vladimir Mikhailovich, Student,
Kaluga State University named after K.E. Tsiolkovskiy

**ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ:
ИСТОРИКО-ПРОГНОСТИЧЕСКИЙ АСПЕКТ**
**PROSPECTS FOR DEVELOPMENT OF HIGH-SPEED RAIL TRANSPORTATION
INDUSTRY IN MODERN RUSSIA: HISTORICAL-FORECASTING ASPECT**

Аннотация. Для России одним из важнейших видов транспорта является железная дорога. Увеличение скоростей требует коренного улучшения старых и строительства новых магистралей, модернизации подвижного состава. В статье анализируется опыт СССР и России в сфере высокоскоростных железнодорожных перевозок. На основании различных данных делается прогноз о возможных путях развития данной сферы.

Abstract: For Russia, one of the most important modes of transport is the railway. Increasing speeds requires radical improvement of old and construction of new highways, modernization of rolling stock. The article analyzes the experience of the USSR and Russia in the field of high-speed rail transportation. Based on various data, a forecast is made about possible ways of development of this area.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, транспортная инфраструктура, высокоскоростные перевозки, государственная политика, политическое прогнозирование.

Keywords: railway transport, transport infrastructure, high-speed transportation, public policy, political forecasting.

Технологический прогресс является одним из значимых направлений государственной политики, показателем мощи государства. В сфере транспортных перевозок одним из важнейших факторов развития является скорость в доставке грузов, перемещения пассажиров. Несмотря на тот факт, что в последнее столетие железные дороги утратили часть своего значения, уступив в неравной борьбе автомобильному и авиационному транспорту, перевозки по железной дороге являются наиболее экономичным, а в некоторых случаях безальтернативным вариантом перевозки грузов, товаров, людей. В России, по причине огромных расстояний, неразвитости автомобильной инфраструктуры железным дорогам исторически уделялось большое внимание. Развитие сферы высокоскоростных железнодорожных перевозок в определённый момент времени становится одним из важнейших направлений государственной политики.

Наша работа посвящена истории высокоскоростного железнодорожного движения в СССР и современной России. Целью работы является выявление на основании доступной литературы и источников возможных путей развития отрасли высокоскоростных железнодорожных перевозок в России ближайшего будущего.

Этой цели соответствуют несколько задач исследования: 1. Выяснить историю создания проекта высокоскоростных магистралей (далее- ВСМ). 2. Рассмотреть основу создания будущих ВСМ в СССР 3. Выяснить состояние проекта после распада СССР . 4. На основании проанализированных данных выявить основные возможные пути развития отрасли ВСМ в текущих условиях.



Особую актуальность тема приобретает в последнее десятилетие. К отрасли высокоскоростных перевозок в России было приковано особое внимание как со стороны Президента РФ, Правительства РФ, профильных ведомств, компаний, организаций, так и со стороны СМИ. После начала СВО интерес к данной теме со стороны СМИ резко снизился, фактически, данная тема исчезла из российского информационного поля. Этот факт не может не привлечь к себе внимания. В нашей работе используются: хронологический метод, метод анализа, метод прогнозирования.

Разработка проекта высокоскоростных магистралей начинается в Советском Союзе. Проект «Высокоскоростные магистрали» был принят в 1988 году по инициативе Министерства путей сообщения, Государственного комитета по науке и технике и Академии наук СССР. В это время в СССР была создана Государственная научно-техническая программа «Высокоскоростной экологически чистый транспорт». Основываясь на положениях данной программы, Всесоюзный научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта (сокращённо ВНИИЖТ) презентовал отчёт, в котором обосновывались основные аспекты проектирования и создания ВСМ с максимально разрешённой скоростью движения в 300–350 км/ч [1].

Для реализации наиболее перспективными были определены следующие направления строительства высокоскоростных линий. Первым стало направление «Центр-Юг», которое должно было связать Ленинград и Москву с курортами Крыма и Кавказа. Кроме этого, было принято решение в перспективе рассмотреть возможность развития скоростных перевозок на следующих направлениях: из Ленинграда – в Мурманск и Хельсинки, из Москвы – в Брянск, Смоленск, Горький.

Данный отчёт явился катализатором обсуждений в профессиональной среде о возможности строительства ВСМ; с 1988 по 1990 год было проведено несколько научных конференций, в т. ч. с приглашением зарубежных специалистов. Началась работа по подготовке обоснования проекта строительства ВСМ Москва-Ленинград. На данном участке дороги планировалось установить максимальную скорость в 300–350 км/ч.

В марте 1991 г. Государственная экспертная комиссия Госплана СССР приняла решение о выделении проекта высокоскоростной магистрали на участке Ленинград – Москва в самостоятельную научно-техническую задачу.

Надо сказать, что определённые основания на проект строительства ВСМ у СССР были. В 1965 г. было принято решение о разработке первого скоростного электропоезда, а в 1967 г. утверждено проектное задание. Опытный состав был изготовлен в 1973 г. на Рижском вагоностроительном заводе. Электропоезд получил обозначение ЭР200 (электропоезд рижский, конструкционная скорость 200 км/ч). В первый рейс с пассажирами поезд отправился в 1979 г. по маршруту Москва – Ленинград. Тогда же, в начале 70-х годов, был разработан скоростной состав «Русская тройка», вагоны которого были рассчитаны на движение при максимальной скорости в 220 км/ч. В 1970 г. на Калининском (Тверском) вагоностроительном заводе была произведена скоростная вагон-лаборатория на реактивной тяге, на успешных испытаниях в феврале 1972 г. показавшая скорость 250 км/ч. А в 1974 г. в Чехословакии для МПС СССР были произведены электровозы серии ЧС200 с конструкционной скоростью 220 км/ч, предназначенные для вождения высокоскоростных поездов (данном локомотивом установлен рекорд скорости для электровозов в России – 263 км/ч.) [2-4, 5-6].





Рис 1. Электровоз ЧС200 в Музее железных дорог России, Санкт-Петербург. Январь 2024 г.

В 1988 г. на Коломенском заводе произведён тепловоз ТЭП80, в 1993 г. установивший мировой рекорд скорости среди тепловозов (271 км/ч) [7-8].



Рис 2. Тепловоз ТЭП80-0002 (именно данным тепловозом установлен рекорд скорости).
Музей железных дорог России, Санкт-Петербург. Январь 2024 г.



К сожалению, основной проблемой, не позволившей СССР полноценно развить высокоскоростное движение на территории страны, стала именно инфраструктура. Состояние путей, множество кривых на перегонах не позволяли эксплуатировать выпущенный подвижной состав на полную мощность. Высокоскоростное движение ограничивалось Октябрьской железной дорогой на участке Москва – Ленинград, где профиль пути, отсутствие кривых позволяли эксплуатацию подвижного состава на высоких скоростях. Многие проекты, выпущенные в те годы, оказались фактически не востребованы. Вагоны «Русской тройки» из-за отсутствия на тот момент необходимого локомотива эксплуатировались крайне недолго и вскоре были отставлены от эксплуатации; тепловоз ТЭП80, построенный на Коломенском заводе, фактически оказался не востребован; на неэлектрифицированных участках железных дорог не представлялась возможность развивать скорости свыше 200 км/ч; как правило, такие железные дороги изобилуют кривыми, которые не позволяют развивать большие скорости. На таких железных дорогах движение со скоростью свыше 100 км/ч – уже редкость.

Дискуссии о ВСМ после распада Советского Союза локализовались на территории России. 13 сентября 1991 г. Президент России Б. Н. Ельцин подписал указ № 120 «О создании высокоскоростной пассажирской железнодорожной магистрали Санкт-Петербург – Москва». Работы по реализации проекта было поручено осуществлять РАО ВСМ (Российское открытое акционерное общество «Высокоскоростные магистрали» (образовано в декабре 1991 г.). Учредителями РАО ВСМ выступили Октябрьская железная дорога, Правительство России, администрация Ленинградской области и мэрия г. Санкт-Петербург. Основные задачи компании определялись как производство высокоскоростного подвижного состава, строительство и эксплуатация высокоскоростной пассажирской железнодорожной магистрали [9-10].

Согласно проекту, создаваемая магистраль в будущем должна была стать основой транспортного коридора Москва – Санкт-Петербург. Расстояние в 654 км между двумя столицами высокоскоростные поезда должны были преодолевать за 2,5 часа. Планировалось включение в данную систему и промежуточных станций, что позволило бы обеспечить более удобное сообщение с Тверью, Новгородом, Валдаем, Крестцами.

Проектируемая магистраль должна была взять на себя существенную часть пассажиропотока между Москвой и Санкт-Петербургом – двумя крупнейшими городами страны. По главному ходу Октябрьской железной дороги планировался запуск ускоренных грузовых поездов в связи с освобождением магистрали от большого количества пассажирских поездов дальнего следования.

В этот период велись работы по проектированию высокоскоростного подвижного состава (электровоз ЭП200 (конструкционная скорость 250 км/ч), высокоскоростной электропоезд ЭС250 «Сокол» (конструкционная скорость 250 км/ч), но проблемы внутри страны, череда кризисов, дефолт 1998 г. и общее обнищание населения не позволили довести данные проекты до серийного выпуска. Кроме этого, стоит отметить тот факт, что Указом Президента РФ в 1998 г. было отменено решение о строительстве ВСМ между Москвой и Санкт-Петербургом [11-12].

11 июня 2001 г. в регулярную эксплуатацию запущен поезд «Невский экспресс» с конструкционной скоростью в 220 км/ч, а в 2006 г. было вновь принято решение о строительстве ВСМ между Москвой и Санкт-Петербургом. Для этого создана новая компания ОАО «Скоростные магистрали» [13].

В 2009 году, в связи с практически полным износом электропоездов серии ЭР200, было принято решение закупки поездов Desiro в Германии, получивший в России обозначение ЭВС1/ЭВС2 «Сапсан». С этого момента всё высокоскоростное движение в России, фактически, было отдано на откуп иностранным компаниям [14].





Рис 3. Высокоскоростные электропоезда ЭВС250 «Сокол» (слева) и ЭР200 (справа).
Музей железных дорог России, Санкт-Петербург, январь 2024 г.

В то же время идея о строительстве ВСМ ушла в регионы. В 2009 г. губернатор Свердловской области предложил построить высокоскоростную магистраль между Москвой и Екатеринбург. Дальше проектных работ данная идея не пошла [15].

После запуска «Сапсанов» Правительство России сосредоточилось на проекте ВСМ Москва – Нижний Новгород – Казань. В 2014 г. Россия закупила в Испании поезд «Talго-9», получивший в России наименование «Стриж». Данные поезда, ведомые локомотивом ЭП20 (совместная разработка НЭВЗ в России и французской компании «Alstom» могли развивать скорость до 200 км/ч [16-17].

В 2013 г. Президент РФ Владимир Путин поручил Правительству РФ совместно с РЖД разработать проект новой высокоскоростной магистрали Москва — Владимир — Нижний Новгород — Казань. После 6 лет активных обсуждений данный проект был свёрнут на неопределённый срок, несмотря на некоторые сдвиги (наличие эскизов новых вокзалов и поездов для ВСМ).

В 2019 г. возобновились работы по проектированию ВСМ Москва — Санкт-Петербург, а в 2021 г. опубликована карта, согласно которой новая железная дорога должна из Москвы пройти через Тверь и Великий Новгород [18].

После начала СВО и введения западными странами санкций высокоскоростная отрасль оказалась под угрозой. Многие компании – Siemens (обслуживали «Сапсаны»), Alstom, Talго ушли из России. Поезда «Стриж» 10 марта 2022 г. отставлены от эксплуатации. С 22 марта 2022 г. Siemens заявила об отказе в поставке новых «Сапсанов», с 13 мая 2022 г. – в обслуживании уже эксплуатирующихся. Электровозы ЭП20, выпускавшиеся Новочеркасским электровагоностроительным заводом, из-за отсутствия западных комплектующих на данный момент перестали производиться (последний электровоз произведён в декабре 2021 г.); из 80 выпущенных машин 26 отставлены от эксплуатации по причине невозможности выполнения плановых работ из-за отсутствия необходимых запчастей. Главной проблемой до сих пор является отсутствие своего



высокоскоростного подвижного состава; все поезда, закупленные за границей, произведены из западных комплектующих; разработки своих высокоскоростных поездов были заброшены в начале 2000-х годов [19-23].

На наш взгляд, в существующих условиях возможны следующие пути развития ситуации:

1) Начало строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург в ближайшие год-два, однако в связи с большими расходами на СВО, отсутствием собственных разработок данный вариант в настоящий момент, к сожалению, маловероятен.

2) Строительство ВСМ в ближайшее десятилетие. Для постройки ВСМ нужны специфические технологии, которых на данный момент в России нет; нужны внушительные средства в 1,7 трлн руб.; нужен подвижной состав, который может эксплуатироваться при скоростях в 300–350 км/ч. Стоит отметить, что на данный момент Минтранс планирует запуск ВСМ к 2028 г.



Рис 4. Один из последних выпущенных электровозов серии ЭП20 (ЭП20-078).
Москва, Киевский вокзал. Май 2023 года.

3) Строительство ВСМ в ближайшие 25 лет. Более реалистичный сценарий. СВО на Украине, скорее всего, закончится до 2030 г., а возможно и раньше. При условии восстановления досанкционных связей с Европой, или установлении прочных экономических связей с Китаем будет возможность использования передовых технологий для постройки своего высокоскоростного поезда или закупки подвижного состава за границей. При этом высвободятся средства, которые на данный момент тратятся на СВО. Но здесь ключевым условием должно стать отсутствие серьезного политического или социального кризиса в России в данный период.

4) Отказ от строительства ВСМ. Вполне реалистичный вариант при сохранении существующих тенденций в экономике и политике по причине огромных трат, отсутствия необходимой инфраструктуры, подвижного состава, специфических технологий для его гипотетического производства, и производственных мощностей в целом. При условии



затягивания СВО, возможного политического, экономического, социального, демографического кризиса, неопределённости ситуации в стране инвесторы не заинтересованы в спонсировании таких грандиозных проектов. Китай не торопится помогать в данной ситуации России, опасаясь вторичных санкций со стороны ЕС и США. Кроме этого, высокоскоростной железнодорожный транспорт заполняет определённую нишу, которую, при некоторых условиях, может заменить авиация.

История появления проекта ВСМ и его влияние на дальнейшее развитие транспортной сети СССР, а впоследствии и РФ, не может не привлечь к себе внимания. В России в связи со сложившимися природно-климатическими условиями и историческим путём развития железным дорогам, ещё начиная с XIX века, уделялось особое внимание. Развитие сферы высокоскоростных железнодорожных перевозок в определённый момент времени становится одним из важнейших направлений государственной политики.

В последнее десятилетие к отрасли ВСМ в России было приковано особое внимание. В нашей работе мы рассмотрели историю и предпосылки появления проекта высокоскоростных магистралей, проанализировали его развитие и трансформацию в постсоветский период, ситуацию после начала проведения СВО и изменения, связанные с введением санкций со стороны западноевропейских государств. Итогом нашей работы стал прогноз возможных путей развития данного проекта в будущем.

В заключение стоит отметить, что на данный момент перспективы отрасли находятся в состоянии крайней неопределённости. В условиях СВО реализация высокобюджетных проектов остаётся под угрозой. Возврат к проекту ВСМ состоится, на наш взгляд, не ранее окончания специальной военной операции на Украине.

Список литературы:

1. Постановление Совета Министров СССР от 30 декабря 1988 г. № 1474.
2. Абрамов Е. Р. Электроподвижной состав отечественных железных дорог [Электронный ресурс]. URL: https://vk.com/doc-155711_437259467 (дата обращения: 28.01.2023).
3. История поезда «Русская Тройка» [Электронный ресурс]. URL: <https://web.archive.org/web/20100831052348/http://rt200.narod.ru/history.html> (дата обращения: 28.01.2023).
4. Вагон-лаборатория на реактивной тяге // Гудок. 2020. № 211 (27060). 12 ноября [Электронный ресурс]. URL: <https://gudok.ru/newspaper/?ID=1542342&archive=2020.11.12> (дата обращения: 28.01.2023).
5. История электровоза ЧС200 [Электронный ресурс]. URL: <https://web.archive.org/web/20200127191026/http://www.railroad.100megsfree5.com/L9/Elloc-ChS6.html> (дата обращения: 28.01.2023)д
6. Электровоз ЧС200 [Электронный ресурс]. URL: <https://railtrain.pro/chs200> (дата обращения: 28.01.2023).
7. РЖД экспо: история самого быстрого тепловоза в мире [Электронный ресурс]. URL: http://www.rzd-expo.ru/history/Samyi_bystryi_teplovoz/ (дата обращения: 28.01.2023).
8. Видео с испытаний тепловоза ТЭП80 (установление мирового рекорда скорости среди тепловозов) [Электронный ресурс]. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=jYpgTlxDPgQ> (дата обращения: 28.01.2023).
9. Указ Президента РСФСР от 13 сентября 1991 г. №120 «О создании высокоскоростной пассажирской магистрали Санкт-Петербург – Москва». URL: <https://docs.cntd.ru/document/9003125?marker> (дата обращения: 29.01.2023)
10. Коломенский тепловозостроительный завод [Электронный ресурс]. URL: <https://web.archive.org/web/20150405071040/http://www.kolomnadiesel.com/about/history/1977-2000/> (дата обращения: 29.01.2023).
11. Электропоезд ЭС250 «Сокол» [Электронный ресурс]. URL: <http://emupages.ru/history-technology-highspeed-sokol.htm> (дата обращения: 29.01.2023)



12. Указ Президента РФ «О признании утратившими силу некоторых указов Президента РФ» РФ №756 от 1 июля 1998 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://docs.cntd.ru/document/901711983> (дата обращения: 29.01.2023).
13. Высокоскоростная лихорадка: история болезни в цифрах, с именами и паролями // Газета “Вгудок”. 2017. 4 сентября [Электронный ресурс]. URL: <https://vgudok.com/light/vysokoskorostnaya-lihoradka-istoriya-bolezni-v-cifrah-s-imenami-i-parolyami> (дата обращения: 29.01.2023)
14. Запуск ЭВС “Сапсан” между Санкт-Петербургом и Москвой. 2009. 22 декабря // Коммерсант. 2009. 22 декабря [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/1292160> (дата обращения: 29.01.2023).
15. Новый свердловский губернатор предложил "сблизить" Урал со столицей // Российская газета. 2009. 27 ноября [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2009/11/27/misharin.html> (дата обращения: 29.01.2023)
16. Официальный сайт скоростного поезда “Стриж” [Электронный ресурс]. URL: <https://poezd-strizh.ru/?ysclid=ldc18ybgph735038201> (дата обращения: 29.01.2023)
17. Локомотив ЭП20 // Гудок. 2012. 12 июля. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=681519> (дата обращения: 29.01.2023).
18. ПАО “ВСМ” [Электронный ресурс]. URL: <http://www.hsrail.ru/> (дата обращения: 29.01.2023).
19. Уход компании Alstom из России // РИА Новости. [Электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru/20220309/alstom-1777268169.html?ysclid=ldc1mjnsbp637232994> (дата обращения: 29.01.2023)
20. Уход из России компании Alstom и Talgo // Интернет-издание “Вгудок”. 2022. 17 марта [Электронный ресурс]. URL: <https://vgudok.com/lenta/francuzy-begut-iz-pod-moskvy-vsled-za-nemcami-zheleznodorozhnye-giganty-alstom-i-talgo?ysclid=ldc1n94ve5644793578> (дата обращения: 29.01.2023)
21. Уход из России компании Siemens // Новая газета. 2022. 22 марта [Электронный ресурс]. URL: https://novayagazeta.ru/articles/2022/03/22/siemens-priostanovil-kontrakt-na-postavku-elektropoezdov-sapsan-news?_x_tr_sl=ru&_x_tr_tl=en&_x_tr_hl=en&_x_tr_pto=wapp (дата обращения: 29.01.2023)
22. Компания Siemens. Официальный пресс-релиз [Электронный ресурс]. URL: <https://press.siemens.com/global/en/pressrelease/siemens-wind-down-russian-business> (дата обращения: 29.01.2023)
23. Список подвижного состава (электровозы ЭП20) [Электронный ресурс]. URL: <https://railgallery.ru/list.php?mid=349&ysclid=lg5htwkw669010395> (дата обращения: 06.04.2023)

