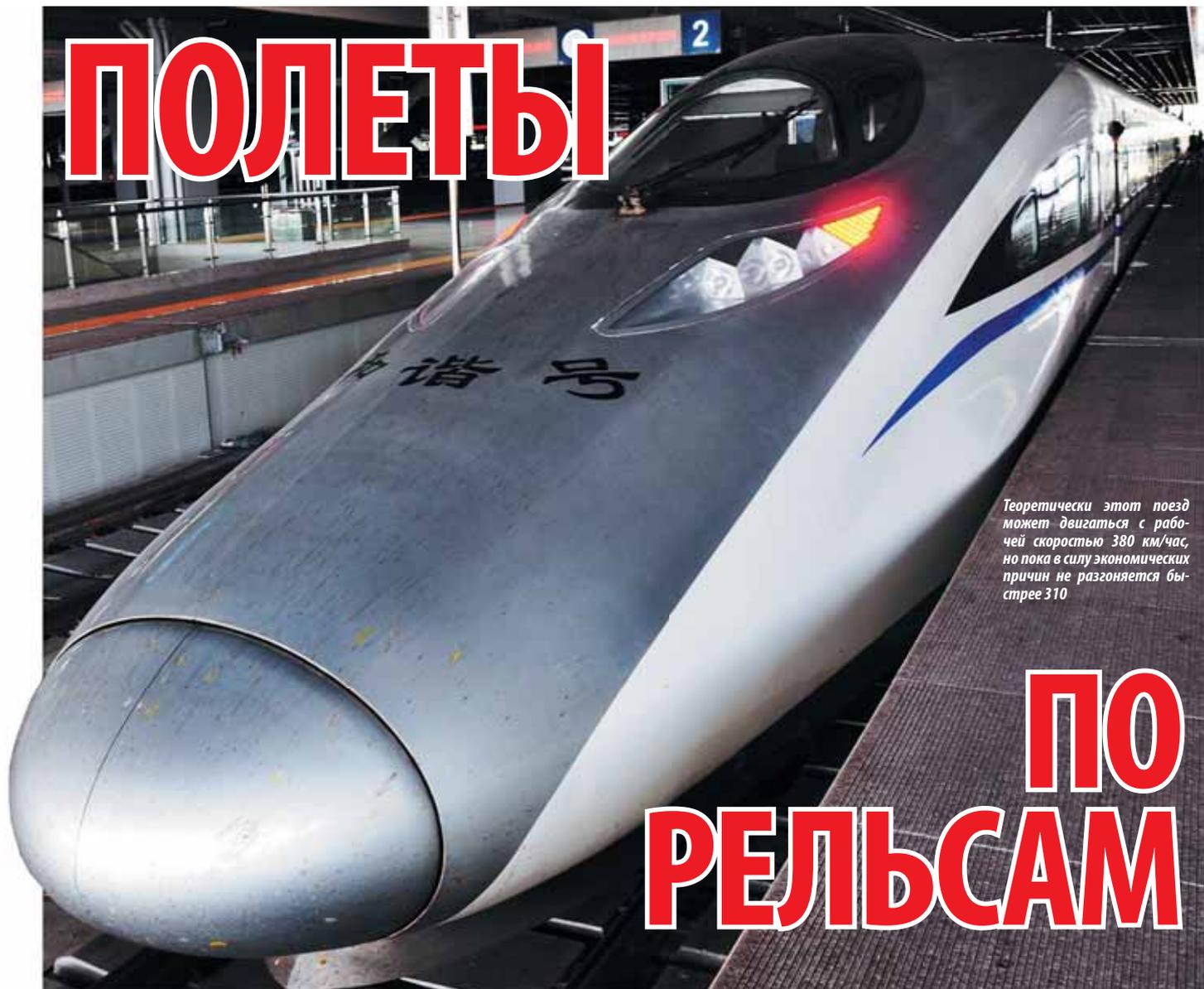


# ПОЛЕТЫ



Теоретически этот поезд может двигаться с рабочей скоростью 380 км/час, но пока в силу экономических причин не разгоняется быстрее 310

# ПО РЕЛЬСАМ

Задумывались ли вы — с какой максимальной скоростью когда-либо передвигались по нашей брэнной земле? Наш журналист Василий Ларин однажды на испытательном треке в Германии достиг 250 км/час — мало кто на автомобиле ездил быстрее. Впрочем, более быстрые мгновенья испытывали многие. 270–280 км/час — такова скорость отрыва от земли большинства реактивных авиалайнеров. Казалось бы, если исключить всякие заезды на рекорды, стандартные земные скорости на этом и заканчиваются. Нет, только начинаются! В этом убедился корреспондент А+С, побывав в Шанхае.

## НАПЕРЕГОНКИ С САМОЛЕТОМ

То, что на поезде из точки А в точку Б на расстоянии более 1000 км можно передвигаться так же быстро, как на самолете — давняя мечта (и даже планы!) крупных желез-

нодорожных компаний. Но лишь в Китае это реализовано на практике. Сегодня путь по железной дороге (1320 км) между двумя главными городами Поднебесной — столицей Пекином и крупнейшим финансовым цен-



Первое, что поражает в зале отправления поездов вокзала Хунцяо — масштаб и абсолютная чистота



Посадка на самый скоростной поезд мира исключительно демократична — вся процедура ограничена лишь показом билета на входе и больше напоминает вход в метро. Контроль безопасности — только на входе в терминал



Салон скоростного поезда напоминает самолет с той лишь разницей, что жизненного пространства здесь значительно больше

тром Шанхаем — занимает 4 часа 48 минут. Самолет летит 2 часа 10 минут. Хорошо зная оба города, я гипотетически просчитал время, которое потребуется потратить на то, чтобы добраться от центра Шанхая (Народной площади) до центра Пекина (площади Тяньаньминь). С учетом экономии на различных пред/после полетных процедурах и того, что в Пекин поезд прибывает почти в самый центр, в случае с железной дорогой на это потребуется 6 часов, а самолетом — 5 с половиной. Разница



Все 1320 км можно посвятить созерцанию разнообразных китайских пейзажей

в полчаса не принципиальна. Ведь в близкой нам ситуации — на маршруте Иркутск — Красноярск мы получим соотношение (с учетом, опять же, всех трансферов и процедур) 21 час и 4 часа соответственно. Как говорится — почувствуйте разницу.

Другой принципиальный вопрос — цена. Стандартная стоимость билета на ско-

ростной поезд (в одну сторону) — \$122 (3900 руб.), на самолет — \$137 (4400 руб.). На средних расстояниях поезд впервые стал конкурентом самолету, как по цене, так и по скорости. Произошло это совсем недавно. В развитии транспортной системы планеты это историческая дата, и ее стоит запомнить. 30 июня 2011 г. с Южного вокзала Пекина стартовал скоростной поезд G1. Одновременно с вокзала Хунцяо Шанхая ему навстречу вышел поезд G2. В панике авиакомпания снизили цены на билеты на 65% (правда, потом не раз их корректирова-

*Скорость движения высвечивается на табло в проходах вагона (никаких тамбуров между вагонами нет, по поезду можно перемещаться совершенно свободно)*



**ЯПОНСКИЕ  
КОНТРАКТНЫЕ ЗАПЧАСТИ  
АВТО-МОТО ТЕХНИКА**

[www.check.irk.ru](http://www.check.irk.ru)

Реклама, ИП Пунькова С.Г.

**г. Иркутск, ул. Рабочая, 2,  
тел.: (3952) 68-53-53, 735-777, 720-888**

ли, и на сегодня в среднем цена упала на треть). Только за первый месяц скоростными поездами воспользовались более 5 млн. пассажиров — столько проходит через иркутский аэропорт за 10 лет.

**ПРОЕКТ «ГАРМОНИЯ»**

Все, что касается проекта самой длинной высокоскоростной железной дороги мира «Гармония» (а именно так назвали магистраль Пекин — Шанхай), поражает воображение. Стоимость проекта — \$32 млрд. (для сравнения — проведение Олимпиады в Сочи обойдется России в \$6 млрд.). Даже для Китая с его геополитическими амбициями и возможностями госфинансирования это самый дорогой проект в истории. Все 1320 км магистрали идут исключительно по эстакадам новой ветки (на линии есть также 22 тоннеля общей протяженностью 16 км). В отличие от других высокотехнологичных проектов этот едва ли не на 100 процентов — чисто китайский, хотя без консультативной помощи «монстров» — немецкой Siemens, японской Kawasaki и канадской Bombardier не обошлось. Локомотивы CRH380 и поезда выпускаются в Китае, более того, планируется их экспорт в другие азиатские страны. Линия может перевозить ежедневно до 220 тыс. пасса-



Вся высокоскоростная магистраль проходит исключительно по специально построенным эстакадам

жиров (т.е. за 3 дня — все население Иркутска) и теоретически поезда могут ходить с периодичностью метро — каждые 5 минут (утром и вечером так и происходит).

Проект стартовал в 1998 году (тогда поезд на этом маршруте шел 17 часов). В Китае очень сильна бюрократия — на различные согласования ушло 10 лет, но строят там темпами, которые в нашем понимании кажутся фантастическими. Строительные работы на объекте, который по масштабу условно можно сравнить с БАМом, велись всего 2,5 года — в ноябре 2010 года начались рабочие испытания линии. Это невозможно представить, но ветку одновременно строили 130 тыс. человек — без малого население трех таких городов, как Шелехов. По проекту планировалось, что поезда будут развивать скорость до 380 км/час, а время в пути займет менее

4 часов. Главным идеологом максимальной скорости выступал министр путей сообщения Лю Чжицзюнь. Это стоило ему должности — китайские бюрократы посчитали, что при такой скорости будет расходоваться слишком много электроэнергии и проект будет убыточным. Параллельно, как это часто бывает в Китае, не обошлось и без обвинений во взяточках. После увольнения министра среднюю скорость снизили до 300 км/час, время в пути увеличилось почти на час. Впрочем, наверняка скорость передвижения со временем вырастет — при испытаниях поезда развили 487 км/час, так что потенциал здесь огромный.

Скоростная ветка позволяет не только зарабатывать на пассажирах, но и имеет огромный экономический эффект — она разгрузила старую линию, по которой теперь ходят преимущественно грузовые составы и ночные спальные поезда. Это и дешевле, а кому-то и удобнее (сел вечером — вышел утром), к тому же экспрессы (сейчас в каждую сторону ходит 28 составов) отправляются только в дневное время — с 7 утра до 6 вечера.

**ИСПЫТАНИЕ КОМФОРТОМ СКОРОСТИ**

Буквально пару недель назад волею обстоятельств потребовалось съездить в Шанхай. По пути туда на китайском сайте www.elong.net (через него, как правило, опытные путешественники бронируют авиабилеты и отели в Китае) под вернулся дисконтный авиабилет Пекин — Шанхай (всего за \$100/3200 руб.). А вот обратно в Пекин (откуда есть прямой рейс до Иркутска) решено было

во что бы то ни стало возвращаться скоростным поездом.

Чтобы не искушать судьбу, билеты было решено купить через Интернет — на сайте Travel China Guide (<http://www.travelchinaguide.com>). Однако сделать это в два клика мыши, как с авиабилетами (ввел данные банковской карточки — получил билет на электронную почту), не получится. Пришлось вступить в длительную переписку с менеджером Travel China Guide (всего я получил от него 12 писем!). Оплачивать билет пришлось через систему Western Union (т.е. ехать в банк), а сами «квитки» возможно было получить только в отеле по приезду в Шанхай (они дожидались нас на стойке портье, едва мы приехали в гостиницу).

Совершенно неясно было — как в практическом смысле (контроль безопасности, регистрация, багаж и т.д.) пользоваться этим видом транспорта. На русскоязычных сайтах путешественников не удалось найти ни одного отчета о поездке — тут поневоле почувствуешь себя первооткрывателем. В сопроводительном письме было сказано, что мы должны пройти регистрацию (по крайней мере, так я понимаю английское слово check-in) за 40 минут до отправления. Чтобы не испытывать судьбу, прибыли на огромный вокзал Хунцяо (символично — он совмещен в единый комплекс с аэропортом) за 1,5 часа. И поняли, что поторопились — посадка на поезд напоминает проход в метро — показываешь при входе на перрон билетик и занимаешь свое место

САМЫЕ БЫСТРЫЕ КОММЕРЧЕСКИЕ ПОЕЗДА МИРА			
Линия, компания	Страна, континент	Год запуска в коммерческую эксплуатацию	Максимальная рабочая скорость (км/час)
Синкасэн	Япония	1964	300
TGV	Франция	1981	320
Intercity Express	Германия	1991	330
AVE	Испания	1992	330
Eurostar	Великобритания-Европа	1993	300
Thalys	Европа	1996	300
Maglev Шанхай	Китай	2002	431
Пекин — Шанхай	Китай	2011	380

Линии Пекин — Шанхай принадлежит два самых важных мировых рекорда — самая длинная высокоскоростная трасса в мире (1320 км) с самой высокой средней скоростью движения (около 300 км/час). На европейских и японских трассах скорости 280-300 км/час достигаются только на ограниченных участках.

Российский поезд Сапсан на участке Москва — Санкт-Петербург движется со скоростью 200 км/час, достигая максимальной скорости в 250 км/час на коротком участке Окуловка — Малая Вишера.

ПРОТЯЖЕННОСТЬ СКОРОСТНЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ МИРА	
СТРАНА	КМ
Китай	7055*
Япония	2554
Испания	2056
Франция	1896
Германия	1285

\* К 2013 году длина высокоскоростных дорог в Китае достигнет 12000 км, на большей части которых можно будет развивать скорость 300 км/час.



Не надо быть особым провидцем, чтобы утверждать — Китай навеки захватил мировое лидерство по протяженности высокоскоростных железных дорог

в вагоне. Багаж размещается в специальном тамбуре или на полках над креслами. На все про все — 5 минут. Больше всего удивил либеральный, по сравнению с авиационным, контроль безопасности — только сканер и досмотр на входе в терминал, никакого паспортного контроля.

Вход на перрон открыли только за 20 минут до отправления — едва хватило времени, чтобы провести фотосессию. Поезд тронулся и... Да что тут рассказывать — никаких особых впечатлений — ни перегрузок, ни запредельного уровня шума, ни эконом-классе напоминает аналогичный в самолете с двумя важными отличиями — расстояния между сиденьями значительно больше и есть электрическая розетка,

которая для меня пришлась весьма кстати. Времени поездки едва хватило, чтобы «разгрести» на ноутбуке шанхайскую фотосессию. Как в самолете, в поезде есть стюарды — разносят напитки, снеки (естественно, никакого вагона-ресторана). Современный туалет, питьевая вода. Есть места первого и бизнес-класса — опять же, по комфорту сопоставимые с авиационными.

Скорость в 300 км/час (а такая, судя по табло, держится большую часть пути) не чувствуется абсолютно. Никаких вибраций: полная чашка кофе не отдал ни капли за все время пути. Тихо: уровень шума в 61 дБ (меньше, чем в салоне автомобиля на небольшой скорости). Периодически возника-

ет легкая «турбулентность» — при разъезде двух поездов. Длится это буквально мгновение, даже очертания встречного не заметишь, ведь совокупные скорости — 600 км/час. Картинка в панорамном окне вполне комфортная, более того, возникает ощущение, что ты смотришь какой-то познавательный канал вроде National Geographic: в «кадре» мелькают китайские города и пасторальные пейзажи. Большой частью — идеально ухоженные сельскохозяйственные поля, на которых копошатся тысячи людей. Впервые в Китае я понял, что это в большей степени не урбанистическая, а все-таки аграрная страна.

По пути поезд делает только одну минутную оста-

новку — в 8-миллионном Нанкине, где состав пассажиров обновляется на треть. И ровно через 4 часа 48 минут (секунда на секунду!) прибывает на южный вокзал Пекина.

До поездки у меня никак не укладывалось в голове, как поезд может двигаться быстрее, чем оторвется самолет от земли. Когда мы вышли на перрон в Пекине, смятений стало еще больше — неужели сейчас, меньше чем за 5 часов — мы преодолели по земле 1320 км? Те скорости, с которыми китайцы двигаются к своему светлому будущему, лично в моем сознании не укладываются. Видимо, мы в этом от них серьезно отстали.

Ефим НЕЗВАННЫЙ

## ПРЕДПОЛЕТНАЯ ПОДГОТОВКА

Китайская действительность приучает считать расстояние не в километрах, а в минутах. Поезд скоростной линии Маглев, связывающий Международный аэропорт Шанхая Пудунг с центром города, развива-

ет максимальную скорость 430 км/час и преодолевает 30 километров за 7 минут (метро или скоростная автотрасса на этом же пути — 40 минут). На сегодня это самый быстрый поезд мира.

Maglev (maglev — magnetic levitation — «магнитоплан») — одна из двух коммерческих линий в мире, использующих технологию магнитного подвеса — поезд движется над поверхностью специально построенного пути. Как и многие другие высокотехнологичные проекты в Китае, линия построена и спроектирована иностранной компанией — немецкой Transrapid, и запущена в 2002 году. Правда, коммерческой выгоды она не приносит — конечная станция находится несколько неудобно, да и билеты для китайцев оказались дороговаты (200–250 рублей). Туманность и перспективы дороги — ее планировалось продлить до другого Шанхайского аэропорта Хунцяо (тогда бы она пронизывала весь центр города), но пока проект заморожен по многим причинам, в том числе и из-за не до конца исследованного воздействия электромагнитных волн на жителей близлежащих домов.

Во многом сейчас Маглев — один из многочисленных туристических аттракционов 20-миллионного Шанхая. Именно у иностранцев он вызывает больше эмоций — китайцы даже посматривают на фотографирующего поезд с некоторым недоумением (наверное, так бы мы воспринимали, если бы кто-нибудь начал делать фотосессию нашей электрички).

Вечером скорость Маглева ограничена 301 км/час. Когда мы прилетели в Шанхай,

получилось именно так. Я не мог упустить шанс проехать на запредельной для поверхности Земли скорости, поэтому специально проехал в обе стороны (станция метро — аэропорт) днем. Впечатления? Поезд идет практически бесшумно и исключительно плавно. Максимальная скорость держится буквально пару десятков секунд — две минуты поезд разгоняется, и пять тормозит (используя силу аэродинамического сопротивления). Даже на максимальной скорости, благодаря тому что линия проходит в двух десятках метров над землей, можно любоваться панорамой, хотя картинка в окне и мелькает непривычно быстро. Какое-то подобие острых ощущений возникает только в поворотах — чем-то (хотя и очень



Maglev уже почти 10 лет — самое быстрое наземное транспортное средство в мире

Поезда Maglev идут над специально построенной эстакадой, используя принцип магнитной левитации

отдаленно) напоминает американские горки. Гораздо сильнее чувство эйфории — от

соприкосновения с далеким для всего остального человечества будущим.

