



ВЛАДИСЛАВ ДОРФЕЕВ,
РУКОВОДИТЕЛЬ СПЕЦПРОЕКТОВ
ИД «КОММЕРСАНТЪ»

ЭТО НАШЕ ВСЕ

Я люблю железные дороги. Причем любые и везде — в России, Германии, Америке, Бельгии или во Франции, в Европе или Азии, то есть в любом виде и качестве. В вагоне поезда хорошо думается и даже хорошо пишется, а еще лучше говорится. Неважно, какие пейзажи проплывают за окном, главное, чтобы они проплывали. Рейн, Волга, Миссисипи, пальмы, виноградники, заснеженные кедровые или каменные степи. Даже неважно, какие рядом попутчики — самые близкие или полупьяные негодяи, закусывающие водку или шнапс курицей или сосиской, и неважно на каком они языке выражаются. И даже все равно, едешь ли ты в вагоне с персональным поваром и всевозможными удобствами, или скорчившись в узком, почти игрушечном японском вагончике, или ухватившись за выступающую штангу, чтобы не свалиться с третьей полки прокуренного вагона с дембелями, главное, что ты едешь.

Раз с семьей я проехал самый длинный железнодорожный маршрут мира — от Владивостока до Москвы. До сих пор у меня в памяти ощущение праздника и прорыва в какое-то иное время и пространство. Только тогда я впервые почувствовал ритм, пульс огромной страны, именно тогда, в середине 1990-х (на фоне разрухи и дикой неопределенности), я бесповоротно уверовал в будущее России, как это ни банально звучит. Никогда не забуду, как однажды под утро в туманном сумеречном мареве мы провожали взглядом каменный знак перехода Азии в Европу.

Именно тогда я понял, в чем главное отличие русской железной дороги от любых других дорог мира. Русские железные дороги — это стальной хребет страны. То есть железные дороги — это не просто естественная монополия, это судьба. Поэтому Стратегия развития железнодорожного транспорта в России до 2030 года, о которой рассказывает этот выпуск ВГ, — это без ложного пафоса и ерничества не что иное, как свидетельство благополучия и динамичных перспектив России.

У железнодорожников есть сформулированная цель, стратегия развития, то есть понятно, куда и как двигаться, примерно понятны задачи и издержки, а главное — названа цена решения.

Хорошо бы еще иметь такую же стратегию развития автомобильных дорог России. Но это тема другого ВГ.

МАГИСТРАЛЬНЫЙ ПРОРЫВ

В СЕНТЯБРЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ОДОБИЛО «СТРАТЕГИЮ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ ДО 2030 ГОДА», ПРЕДСТАВЛЕННУЮ ОАО РЖД. ДОКУМЕНТ ПРЕДУСМАТРИВАЕТ РАСШИРЕНИЕ СЕТИ, ПО ОБЪЕМАМ СРАВНИМОЕ СО СТРОЙКАМИ СОВЕТСКОГО ПЕРИОДА: ПРЕДПОЛАГАЕТСЯ ПРОЛОЖИТЬ БОЛЕЕ 20,5 ТЫС. КМ НОВЫХ ЛИНИЙ ПРЕИМУЩЕСТВЕННО В ТРУДНОДОСТУПНЫХ ЧАСТЯХ СТРАНЫ. ПО СУЩЕСТВУ, ЭТО МОЖНО ПРИРАВНЯТЬ К ВВЕДЕНИЮ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ДВУХ С ПОЛОВИНОЙ НОВЫХ ТРАНССИБОВ. ЕКАТЕРИНА ЩЕРБАКОВА, «ГУДОК»



ЗА ВОСЕМЬ ЛЕТ В РЖД
НАМЕРНЫ ПОЛНОСТЬЮ ОБНОВИТЬ
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ И ИНФРАСТРУКТУРУ.
ДЛЯ ЭТОГО ПОТРЕБУЕТСЯ ЗАКУПИТЬ 23,4 ТЫС.
НОВЫХ ЛОКОМОТИВОВ, 996 ТЫС. ГРУЗОВЫХ
И 29,6 ТЫС. ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ

МАКСИМАЛЬНОЕ УСКОРЕНИЕ «Стратегия развития железнодорожного транспорта в России до 2030 года», разработанная ОАО РЖД, предусматривает расширение железнодорожной сети, замену устаревшего подвижного состава и модернизацию инфраструктуры. При этом в документе рассматриваются два варианта развития железнодорожного транспорта — минимальный и максимальный — в соответствии с масштабностью планов роста объемов перевозок, размеров строительства объектов железнодорожной инфраструктуры.

Минимальный вариант предусматривает развитие отрасли при реализации энергосырьевого сценария развития экономики страны. Максимальный — инновационный сценарий.

Главное отличие минимального варианта — сниженные объемы строительства магистралей. Он предусмат-

ТИПОЛОГИЯ КОЛЕИ

В рамках реализации стратегии развития железнодорожного транспорта выделены шесть категорий строящихся и реконструируемых железнодорожных линий — стратегические, социальные, грузообразующие, технологические, высокоскоростные и модернизируемые. **Стратегические** служат укреплению транспортной целостности страны.

Социально значимые предназначены для улучшения транспортного обслуживания населения в регионах.

Грузообразующие должны обеспечить развитие новых месторождений полезных ископаемых и промышленных зон.

Технологические направлены на оптимизацию железнодорожной сети в целях ускорения хозяйственных и межрегиональных связей.

ривает создание 15,8 тыс. км новых путей. В РЖД склоняются к реализации сценария максимального, который начнется с модернизации существующей путевой инфраструктуры в ряде регионов — всего 8,3 тыс. км, что предполагает строительство вторых путей и новых развязок. По максимальному варианту ОАО РЖД планирует построить 20,5 тыс. км новых магистралей. При этом количество субъектов РФ, обслуживаемых железнодорожным транспортом, возрастет с 79 до 83. Железнодорожное сообщение получают республики Горный Алтай и Тува, Магаданская область, Ненецкий автономный округ. В целом плотность железнодорожной сети вырастет по стране к 2030 году на 23,8%. Наибольшие объемы нового железнодорожного строительства планируются в восточных федеральных округах страны — там, где сейчас плотность сети слишком мала.

Задача **высокоскоростных** линий — перевозки пассажиров со скоростью до 350 км/ч. Модернизируемые действующие линии послужат для освоения прогнозных объемов перевозок и организации скоростного пассажирского движения.

Один из мегапроектов — железнодорожная магистраль Нижний Бестях — Мома — Магадан (протяженностью свыше 1,9 тыс. км) и строительство множества капиллярных линий к ресурсным месторождениям. По словам президента ОАО РЖД Владимира Якунина, за счет таких проектов ускорится развитие территорий восточной Сибири и Дальнего Востока с населением более 18 млн человек. Создаются условия для освоения месторождений угля с годовой добычей в 2030 году 65 млн тонн, а также руды (10 млн тонн), будут вовлечены в хозяйственный оборот новые нефтегазоносные районы. Ведь уже сейчас около двух с половиной десятков разведанных крупнейших месторождений природных ресурсов в восточных районах страны не осваиваются из-за отсутствия железнодорожного транспортного обеспечения.

МИНИМАЛЬНЫЙ ВАРИАНТ СТРАТЕГИИ ПРЕДУСМАТРИВАЕТ РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ СЫРЬЕВОГО СЦЕНАРИЯ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ СТРАНЫ. МАКСИМАЛЬНЫЙ ПРЕДПОЛАГАЕТ ИННОВАЦИОННЫЙ СЦЕНАРИЙ