



ВЛАДИСЛАВ ДОРОФЕЕВ,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ»

ПРОСТРАНСТВО 1520

Дело, конечно, не в гигантомании, и не в том, что железнодорожные пути русского стандарта 1520 — одни из самых протяженных в мире. Дело в том, что совокупный годовой пассажирооборот колеи 1520 превышает 2 млрд человек, грузооборот приближается к 2,5 млрд тонн. С такими показателями надо что-то делать. Но прежде попробовать сформулировать общие цели и общие проблемы, которые стоят перед участниками «пространства 1520». Цели просты — достичь взаимной выгоды и создать возможности для развития.

Проблемы большинства участников железнодорожного евразийского пространства общие, а потому они могут быть решены только в режиме постоянного диалога и обсуждения. Именно с этой целью по инициативе ОАО РЖД был организован форум как инструмент решения этих проблем для всех стран, заинтересованных в решении общих проблем «пространства 1520».

На третий международный форум «Стратегическое партнерство 1520», который состоится 20–22 мая в Сочи, соберутся представители стран, насчитывающих почти 300 млн человек и занимающих значительную часть Евразийского континента.

Им есть что обсудить. Это износ основных фондов и необходимость обновления инфраструктуры и парка подвижного состава, недостаточная инвестиционная привлекательность железных дорог, ограничения по транзиту. Впрочем, можно поговорить и о выгоде единой колеи.

Есть же удачный пример Финляндии, которая почти девяносто лет, со времени получения независимости от России, успешно эксплуатирует русскую колею, зарабатывая на транзитных грузовых перевозках. Есть и более свежие примеры. В апреле руководители четырех железнодорожных ведомств — РФ, Украины, Австрии и Словакии — договорились о продлении колеи 1520 в Центральную Европу. Впоследствии могут быть построены и ответвления на Адриатику, страны бывшей Югославии, Италию. Доходы и расходы будут делиться между государствами, через которые пройдет магистраль, пропорционально протяженности участков, проходящих по их территории. На Украине прорабатываются новые транзитные маршруты для доставки грузов из Китая через Россию. Армянские железные дороги на коммерческих условиях переданы в концессию РЖД.

Возможно, это только начало.



КОЛОНКА РЕДАКТОРА

БРАТСТВО КОЛЕИ

из более чем двух десятков стандартов железнодорожной колеи на планете русская колея — 1520 мм — одна из самых протяженных (более 230 тыс. км) и востребованных, она проложена по территории более полутора десятков стран с населением почти 300 млн человек. К 2030 году в ОАО РЖД рассчитывают расширить сеть 1520 на четверть, предлагая соседям осмысленное экономическое сотрудничество. ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ, «ГУДОК»



ЕВРОПЕЙСКИЙ КОРИДОР В начале апреля руководители ОАО «Российские железные дороги», государственной администрации железнодорожного транспорта Казахстана, могли бы попасть через Саратов, Волгоград и Астрахань, минуя Москву. Маршрут девятого транспортного коридора позволит колее 1520 мм войти в Европу через украинский погранпереход Чоп. Появится ветка до Братиславы. Будет создан логистический центр на Дунае. Основная задача — новое соединение Транссибирской магистрали с европейской железнодорожной системой.

«Не исключено, что впоследствии могут быть построены и ответвления на юг, на Адриатику, страны бывшей Югославии, Италию. Приблизительный объем необходимых инвестиций в проект оценивается в \$4,3 млрд. Доходы и расходы будут делиться между государствами, через которые пройдет магистраль, пропорционально протяженности участков, проходящих по территории стран-участниц», — комментирует проект президент ОАО РЖД Владимир Якунин.

нашей сети. Поэтому сейчас ставится задача создавать южный транзитный ход, куда грузы, следующие из Китая через Казахстан, могли бы попасть через Саратов, Волгоград и Астрахань, минуя Москву. Маршрут девятого транспортного коридора позволит колее 1520 мм войти в Европу через украинский погранпереход Чоп. Появится ветка до Братиславы. Будет создан логистический центр на Дунае. Основная задача — новое соединение Транссибирской магистрали с европейской железнодорожной системой.

«Не исключено, что впоследствии могут быть построены и ответвления на юг, на Адриатику, страны бывшей Югославии, Италию. Приблизительный объем необходимых инвестиций в проект оценивается в \$4,3 млрд. Доходы и расходы будут делиться между государствами, через которые пройдет магистраль, пропорционально протяженности участков, проходящих по территории стран-участниц», — комментирует проект президент ОАО РЖД Владимир Якунин.

ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ — ГЛАВНЫЙ ИСТОЧНИК ДОХОДОВ ВСЕХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ МИРА

Дмитрий Подтуркин отмечает, что в рамках проекта «предусматривается реконструкция всей линии от Чопа до Киевского узла включительно. В рамках украинской программы развития транспортных коридоров приоритет отдается как раз направлению на Словакию и Венгрию. С Польшей у нас ведется работа по двухрежимным вагонам. Продление от нас колеи на Польшу будет актуально только при определенном качественном изменении структуры грузопотока со стороны России. Тогда встанет вопрос о создании нового транзитного коридора. Но для этого должна быть выработана совместная стратегия взаимодействия железных дорог России, Украины, а также Белоруссии по созданию привлекательных условий для грузовладельцев в странах Азиатско-Тихоокеанского региона. Кроме того, состояние польских железных дорог после проведенных там реформ таково, что сложно

ДОХОДЫ И РАСХОДЫ БУДУТ ДЕЛИТЬСЯ МЕЖДУ ГОСУДАРСТВАМИ, ЧЕРЕЗ КОТОРЫЕ ПРОЙДЕТ КОЛЕЯ 1520, ПРОПОРЦИОНАЛЬНО ПРОТЯЖЕННОСТИ УЧАСТКОВ НА ТЕРРИТОРИИ СТРАН-УЧАСТНИЦ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА