

СКОЛЬКО СТОИТ БУДУЩЕЕ

ЗА ВОСЕМЬ ЛЕТ С НАЧАЛА ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» ВЛОЖИЛО В СОБСТВЕННОЕ РАЗВИТИЕ 2,9 ТРЛН РУБЛЕЙ. НАЧАЛИСЬ ЗАКУПКИ СОВРЕМЕННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ СКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ. В КРИЗИС ГОСМОНОПОЛИИ НЕ УДАЛОСЬ УДЕРЖАТЬ НАБРАННЫЕ ТЕМПЫ КАПИТАЛЬНЫХ ВЛОЖЕНИЙ, НО УЖЕ В ИНВЕСТПРОГРАММЕ 2011 ГОДА ПОЯВИЛИСЬ ПРОЕКТЫ ПО РАЗВИТИЮ СЕТИ.

ЕВГЕНИЙ ПОЛЕВ

ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ Визитной карточкой современного железнодорожного холдинга в XXI веке стали скоростные пассажирские перевозки. Было принято решение ускорить перевозки на действующем участке Москва—Санкт-Петербург. За пять лет в рамках комплексной реконструкции главного хода Октябрьской железной дороги путь и контактная сеть были подготовлены к движению со скоростью 250 км/ч. Такого пути в стране еще не было. Кроме того, был спрямлен ряд участков, модернизировано специальное депо «Металлострой», в котором обслуживаются скоростные электропоезда.

Подвижной состав для межстоличного сообщения был заказан за рубежом: его построил концерн Siemens. В рамках подписанного в 2006 году между перевозчиком и машиностроителями контракта на сеть российских железных дорог поступило восемь современных электропоездов Velaro RUS, получивших название «Сапсан». Стоит отметить, что четыре из них изготовлены в двухсистемном исполнении, то есть могут использоваться на участках железных дорог и с переменным, и с постоянным током в контактной сети. Это позволило не только соединить современным видом пассажирских перевозок Москву и Нижний Новгород, но и опробовать технологию в рамках беспересадочного движения на маршруте между Санкт-Петербургом и Нижним Новгородом, участки которого электрифицированы разными родами тока. Первый «Сапсан» отправился в путь в декабре 2009 года, и на сегодняшний день, по данным ОАО РЖД, его услугами воспользовалось свыше 4 млн пассажиров.

Спустя год вторым полигоном ускорения пассажирских перевозок стал маршрут из Санкт-Петербурга в Хельсинки, где в рамках межгосударственных соглашений был запущен скоростной поезд «Аллегро». Важно подчеркнуть, что в рамках данного проекта, реализуемого при софинансировании Инвестфонда РФ, не только реконструирована

действующая линия от Санкт-Петербурга до госграницы. Для обеспечения доставки грузов в порты Выборг и Высокоской весной текущего года на обходном маршруте началось строительство соединительной ветки Лосево—Камненгорск, ввод которой ожидается в 2013 году.

В дальнейшем «Российские железные дороги» намерены ускорить пассажирские перевозки по новой для России технологии — со строительством новых выделенных магистралей. В среднесрочной перспективе такие дороги могут связать Москву с Санкт-Петербургом и Екатеринбург. Какие поезда будут перевозить здесь пассажиров, железнодорожники пока не решили. Зато на краткосрочную перспективу по закупке пассажирского подвижного состава у железнодорожников предельная ясность. Наряду с традиционными электропоездами, которые для ОАО РЖД строят Демидовский машиностроительный и Торжокский вагоностроительный заводы, перевозчик готов закупать новые модели. Пока они не производятся в России — заключенный летом контракт с Siemens предполагает поставку первых электропоездов с заводов Германии. Но в кратчайшие сроки производство этого подвижного состава будет локализовано на Урале на мощностях компании «Уральские локомотивы». По словам старшего вице-президента, главного инженера ОАО РЖД Валентина Гапановича уровень локализации производства «Ласточек» (а именно так железнодорожники окрестили русскую версию немецкого электропоезда Desiro) к 2017 году должен достичь 80%. По сути, поезд практически полностью будет производиться в России. Первые же «Ласточки» будут запущены на Северо-Кавказской железной дороге в 2013 году.

СПОРТИВНЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ Если высокоскоростное движение — визитная карточка ОАО РЖД, то визиткой страны в ближайшие годы должен стать город

Сочи, где, как известно, в 2014 году состоятся зимние Олимпийские игры. Наряду со строительством «с нуля» полного комплекса спортивных сооружений город-курорт уже к 2013 году получит обновленную железнодорожную инфраструктуру. ОАО РЖД ведет здесь сразу несколько проектов. Прежде всего это усиление действующего участка Туапсе—Адлер. Проложенная преимущественно в прибрежной зоне однопутная линия за счет поэтапного ввода двухпутных вставок станет полностью двухпутной, что ускорит пропуск пассажирских и грузовых поездов.

Из новых объектов РЖД стоит выделить организацию интермодального пассажирского сообщения. Компания строит ветку в сочинский аэропорт.

Уже в 2012 году здесь между Сочи и аэропортом планируют начать перевозку пассажиров. Отметим, что после соединения столичных аэропортов с центром Москвы технология интермодальных перевозок тиражируется РЖД во многих заинтересованных регионах. Авиапассажиры Казани, Владивостока, Санкт-Петербурга в ближайшем будущем получат альтернативную возможность добраться в аэропорт. А в воздушную гавань столицы Урала, например, поезда ходят уже четвертый год.

В компании подчеркивают, что по ходу подготовки сочинских железнодорожных объектов к Олимпиаде на побережье обновится практически вся пассажирская инфраструктура, в том числе будет построен новый современный вокзал на станции Адлер.

Еще один олимпийский объект РЖД — уникальная совмещенная (железная и автомобильная) дорога, которая ведет из Адлера в горы, к спортивным сооружениям Красной Поляны и Олимпийского парка. Из 40 км трассы больше половины составляют искусственные сооружения — мосты и тоннели. Причем все они строятся практически одновременно, иначе столь сложный проект за отведенные пять лет не закончить.

В ГОРУ Тоннели — отдельная тема для железнодорожников, поскольку именно за счет реконструкции данных искусственных сооружений удается повысить пропускную способность. Многие из действующих сегодня тоннелей построены десятки лет назад и становятся узкими местами железнодорожной сети. Знаковым в новейшей истории отрасли стало в 2003 году завершение строительства Северо-Муйского тоннеля на БАМе (15,3 км, среди железнодорожных — шестое место в мире по протяженности, между прочим). После него железнодорожники ввели в строй еще ряд тоннелей: в 2006 году Большой Петлевой под Туапсе, в 2009-м Лагар-Аульский на Транссибе, в 2011-м большой Новороссийский. А в следующем году ожидается запуск Кузнецовского тоннеля на БАМе — его проходка ведется в рамках комплексного развития пропускной способности участка Оуэн—Высокогорная, направленного на ускорение доставки грузов в порты Дальнего Востока Ванино и Советская гавань.

В инфраструктурном развитии железных дорог подходы к морским портам вообще являются приоритетом просто потому, что экономика страны остается экспортно ориентированной и в отсутствие достаточного внутреннего спроса добывающие компании отправляют ресурсы на внешние рынки. При этом перевалочные мощности в отечественных портах планомерно наращиваются. По прогнозам Росморречфлота, совокупная мощность морских терминалов к 2015 году вырастет до 950 млн тонн, а в ближайшие 20 лет в каждом из морских бассейнов они удвоятся (а при позитивном сценарии в Дальневосточном бассейне даже утроятся). Соответственно, под девизом «порты — это наше все» железнодорожникам приходится подстраивать свои программы под приоритеты экономики.

Так, на южном направлении ОАО РЖД усиливает Приволжскую и Северокавказскую железные дороги от Вол-

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ
ПРЕДСТОИТ
МОДЕРНИЗИРОВАТЬ
ТРАНССИБ И БАМ



В 2011 ГОДУ
ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ
ОТКРЫЛСЯ БОЛЬШОЙ
НОВОРОССИЙСКИЙ ТОННЕЛЬ

