



**РЖД ЗАКУПАЮТ НОВЫЕ ЛОКОМОТИВЫ,
СПОСОБНЫЕ ВЕСТИ СОСТАВЫ БОЛЬШЕГО ВЕСА**

гограда до станции Крымская (так называемый котельниковский ход). Масштабная модернизация ведется на северо-западе для обеспечения доставки растущих объемов грузов в динамично развивающийся порт Усть-Луга. Комплексная реконструкция линии Мга—Гатчина—Вейнмарн—Ивангород ведется с 2005 года и на сегодняшний день уже обеспечила возможность перевозки здесь до 30 млн тонн в год.

Разумеется, инфраструктурное развитие не замыкается на портовой тематике. Так, еще один проект, в начале реализации с подачи правительства наделенный мощной экспортной составляющей, даже получил соответствующее название: «Нефть для Китая». Еще до строительства трубопровода Восточная Сибирь—Тихий океан и ответвления от него в КНР железнодорожники должны были обеспечить перевозку значительных объ-

емов сырья в соседнюю страну. Для этого был спешно модернизирован со строительством вторых путей южный ход от станции Карымская на Транссибе до пограничного перехода Забайкальск, где в 2005 году, по данным ЗабЖД, было перевезено 10 млн тонн нефти, с 2006 по 2009 год — порядка 12 млн тонн ежегодно. Сегодня, несмотря на то что нефть «с колес» уже ушла в трубу, под растущие объемы экспортной руды и импортных контейнерных грузов в Забайкалье продолжают реконструкцию линии и в ближайшие несколько лет будет завершена ее электрификация. Из новых проектов по реконструкции сети стоит отметить развитие пропускной способности участка Красноярской железной дороги между Междуреченском и Тайшетом. Компания заказала технико-экономическое обоснование проекта еще до кризиса, получила ТЭО в 2009-м, а первые рубли (порядка 400 млн) на реализацию смогла внести лишь в инвестпрограмму текущего года. Этот участок необходимо заранее подготовить к новым объемам перевозок, которые

со временем выйдут на него с линии Курагино—Кызыл. Консорциум заинтересованных инвесторов при финансовой поддержке Инвестфонда намерен ввести ее в эксплуатацию через три года. Увеличение объемов перевозок будет связано главным образом с освоением одного из крупнейших в мире Элегестского угольного месторождения.

СКРЫТЫЕ РЕЗЕРВЫ Всякий раз при обсуждении годовой инвестиционной программы ОАО РЖД регуляторы указывают железнодорожникам на необходимость поиска внутренних резервов. В компании подсчитали, что только за счет внедрения ресурсосберегающих технологий и реализации отраслевой энергетической стратегии за восемь лет было сэкономлено 40 млрд рублей. В том числе за счет снижения потребления топлива и электроэнергии на тягу поездов. Экономить железнодорожникам позволяют, например, новые локомотивы, способные вести составы большего веса, чем их предше-

ственники. Программа тяжеловесного движения, в которой задействованы новые электровозы 2ЭС6, позволяет экономить не только энергетические ресурсы на тонну перевезенного груза, но и эффективнее использовать пропускные способности участков железных дорог. Так, по данным перевозчика, за десять месяцев 2011 года по сети проведено 2328 тяжеловесных поездов весом более 8 тыс. тонн каждый — это более чем вдвое превышает показатель прошлого года. Презентованный в сентябре текущего года на международном железнодорожном салоне «Экспо 1520» в подмосковной Щербинке электровоз 2ЭС10, способный водить составы весом до 10 тыс. тонн, с выходом на сеть сможет в кратчайшие сроки увеличить этот показатель вдвое. Но чтобы это произошло, вначале надо вдвое увеличить программу закупки локомотивов: при необходимых темпах обновления парка на уровне 700 машин в год ОАО РЖД на протяжении последних лет может себе позволить порядка 300–320 тепловозов и электровозов. ■



**В РАЗВИТИИ
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
ПРЕЖДЕ ВСЕГО
УЧИТЫВАЮТСЯ
ПОДХОДЫ К ПОРТАМ**

