

# Дорога – это жизнь!

**Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года предусматривает два варианта — минимальный и максимальный. При этом выбор параметров будет на практике зависеть от того, по какому пути станет развиваться в этот период страна. Минимальный вариант предполагает, что экономика России по-прежнему будет базироваться в основном на экспорте топлива и иного сырья. Согласно этому варианту к 2030 году грузооборот на железнодорожном транспорте вырастет по сравнению с 2007-м в 1,46 раза, а пассажирооборот — в 1,16 раза.**

**Максимальный же вариант, нацеленный на то, что Россия в значительной степени переориентирует свою экономику на производство различных машин, оборудования и других промышленных изделий (инновационный путь), предусматривает увеличение грузооборота в 1,58 раза и пассажирооборота в 1,33 раза.**

Если говорить об определенных этапах развития железнодорожного транспорта, то стратегия делит весь период до 2030 года условно на две части. Работы, проведенные в 2008 — 2015 гг., будут составлять первый этап, суть которого — модернизация железнодорожной сети. Второй этап, с 2016 по 2030 год, представляет собой период динамичного расширения железнодорожной системы России. При этом целый ряд наиболее крупных строек будет проходить частично и на первом, и на втором этапах.

Всего по минимальному варианту стратегии к 2030 году планируется построить 16 тыс. км новых железнодорожных линий. Сам факт прокладки такого количества путей весьма знаменателен, ведь в минувшие полтора-два десятка лет сколько-нибудь масштабного железнодорожного строительства не велось, а, наоборот, сеть сократилась на 2,5 тыс. км.

Стратегия означает не просто ряд планов и проектов. Это начало новой эпохи по дальнейшему освоению российских земель и приходу сюда вместе с железной дорогой, без преувеличения, и новой жизни.

Также стратегия предусматривает усиление и модернизацию многих существующих линий, в том числе строительство вторых и третьих путей, электрификацию участков, оснащение их автоблокировкой. Весьма большое значение придается строительству обходов крупных железнодорожных узлов, например, Московского, Омского, Пермского, Калининградского, Краснодарского, Саратовского, Читинского и др. Объемные работы предстоит выполнить по реконструкции инженерных сооружений, превысивших нормативный срок эксплуатации, — мостов, тоннелей и др. Эти меры в комплексе дадут возможность увеличить пропускную способность данных линий и узлов с обеспечением большей безопасности движения.

Строительство новых и реконструкция действующих железнодорожных линий распределены по этапам, исходя из приоритетности их введения в эксплуатацию. Приоритет будет отдаваться технологическим линиям, обеспечивающим растущие потребности экономики в перевозках и не допускающим инфраструктурных ограничений экономического развития России.

## ВРЕМЯ ИННОВАЦИЙ

Достижение нового уровня эффективности работы железнодорожного транспорта невозможно без внедрения передовых технологий и материалов. Стратегия предусматривает разработку и применение целого ряда технологических новшеств. Будут построены автоматизированные центры управления движением поездов с использованием спутниковых технологий. На целом ряде полигонов уже в ближайшие годы начнется внедрение автоматического управления локомотивами. Безбумажный документооборот полностью вытеснит старые технологии.

В период до 2030 года будет организовано производство подвижного состава нового поколения. Это прежде всего мощные, экономичные пассажирские и грузовые локомотивы, несколько серий которых уже разработаны на российских машиностроительных заводах и в течение ближайших пяти лет займут доминирующее положение на российских железных дорогах. Пассажирский подвижной состав пополнится двухэтажными вагонами, новыми межрегиональными электропоездами со скоростью 160 км/час и высокоскоростными поездами со скоростью до 350 км/час. Грузовые вагоны смогут передвигаться со скоростью 140 км/час, они будут оборудованы кузовами из алюминиевых сплавов и оснащены раздвижными колесными парами для международных перевозок.

Стратегия предполагает, что новые современные типы подвижного состава будут создаваться на основе кооперации рос-

сийских и зарубежных машиностроителей с производством техники, как правило, на территории России и использованием передовых технологий ведущих мировых компаний. Параллельное выполнение также утвержденной правительством стратегии развития транспортного машиностроения РФ в 2007 — 2010 гг. и на период до 2015 года позволит преодолеть такие недостатки российского машиностроения, как нехватка производственных мощностей, техническое и технологическое отставание продукции, неудовлетворительные объемы инвестиций.

При этом заказ российских транспортных компаний на технику, который предусматривает стратегия до 2030 года, создает хорошую основу для наращивания мощностей машиностроительных предприятий России. Документ определяет потребность железнодорожного транспорта в обновлении подвижного состава в 2008 — 2030 гг. при минимальном варианте развития в следующих объемах: локомотивы — 21,7 тыс. ед., грузовые вагоны — 777,3 тыс. ед., пассажирские вагоны — 21,8 тыс. ед., моторвагонный подвижной состав — 21,5 тыс. ед. При максимальном же варианте эти параметры достигают соответственно 23,4 тыс. ед., 996 тыс. ед., 23 тыс. ед., 24,5 тыс. ед.

Важной инновационной составляющей стратегии являются планы по созданию на российских железных дорогах эффективной логистической системы, то есть прежде всего сети грузоперерабатывающих терминалов, представляющих широкий спектр складских, таможенных и сопровождающих услуг. Также предусматривается внедрение современных логистических технологий управления грузопотоками и главное — предоставление клиентам комплексных услуг по перевозке грузов «от двери до двери» по принципу «одного окна» и др.

Первоочередным проектом в этой области является строительство терминально-логистических центров в наиболее крупных транспортных узлах страны с созданием опорной сети из 35 — 40 центров, в частности, в Москве (Кунцево, Курская), Московской области (Белый Раст), Ленинградской области (Шушары), а также в Екатеринбурге, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Иркутске и др.

## В БОРЬБЕ ЗА СКОРОСТЬ

Отдельно следует отметить планы по развитию скоростного (160 — 200 км/час) и высокоскоростного (200 — 350 км/час) железнодорожного движения. Россия с ее просторами словно создана для высоких скоростей. Однако в последнее десятилетие реальных значительных результатов здесь достигнуто не было, несмотря на то, что задача по созданию специализированной высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва — Санкт-Петербург поставлена была.

Выполнение планов стратегии должно положить конец столь значительному отставанию России в этой сфере и позволит ей стать членом клуба стран с высокоскоростными железными дорогами. Всего предусматриваются 3 комплекса системных программных мероприятий, направленных на повышение скоростей движения.

Во-первых, это повышение маршрутных скоростей дальних пассажирских поездов. Такая мера будет возможна за счет увеличения пропускных мощностей магистральных линий и железнодорожных узлов, использования подвижного состава нового поколения и др.

Во-вторых, организация скоростного железнодорожного движения после специальной реконструкции действующих линий между крупными региональными центрами поездами со скоростью 160 — 200 км/час. Одним из приоритетных здесь является направление центр — юг (в частности, Москва — Адлер), а общая протяженность скоростного полигона составит около 11 тыс. км. В-третьих, собственно строительство специализированных высокоскоростных магистралей,



Скоростной поезд «Сапсан»

на которых обеспечивается движение со скоростями до 350 км в час. Самым приоритетным проектом, причем по минимальному варианту и уже на первом этапе до 2015 года, здесь по-прежнему остается создание ВСМ Москва — Санкт-Петербург (659 км). При этом время нахождения в пути планируется сократить до 2 часов 30 мин. (Сегодня на действующей линии Октябрьской железной дороги оно составляет для дневных скоростных поездов 4 часа 30 мин.).

Кроме того, в максимальном варианте значатся также проекты строительства высокоскоростных линий Москва — Нижний Новгород (время нахождения в пути 1 час 40 мин.) и Москва — Смоленск — Красное (около 2 часов).

Необходимые инвестиции в строительство высокоскоростных магистралей оцениваются по максимальному варианту на уровне 1261 млрд. рублей, по минимальному — 565 млрд. руб.

## ТРАНСПОРТ НА ЭКСПОРТ

Российские железные дороги являются органичной частью мировой транспортной системы, а следовательно, важнейшими стратегическими задачами здесь выступают развитие международной деятельности ОАО «РЖД» и повышение его конкурентоспособности. На период до 2030 года предусматриваются такие направления, как развитие международных транспортных коридоров, проходящих через территорию России, транспортное обеспечение внешнеэкономических связей страны, создание логистических центров за рубежом с продлением железнодорожных линий колеи шириной 1520 мм на территории государств Европы и Корейский полуостров, углубление сотрудничества с крупнейшими международными транспортными компаниями, включая осуществление совместных проектов по инфраструктуре, подвижному составу, логистике, совершенствованию правовой базы, участию в капиталах и др. Особо следует отметить перспективу развития партнерства со странами, имеющими ширину колеи как в России — 1520 мм, то есть бывшими советскими союзными республиками.

Одним из наиболее приоритетных направлений международной деятельности ОАО «РЖД» будет дальнейшая работа по привлечению транзитных грузов или, иными словами, по развитию экспорта транспортных услуг. Это позволит российским железным дорогам и другим транспортным компаниям привлечь дополнительные средства в развитие своего сервиса, что пойдет на пользу прежде всего отечественным пассажирам и грузовладельцам.

## ЦЕНА ВОПРОСА

Какие же потребуются средства для реализации стратегии? Документ подчеркивает, что указанная стоимость запланированных работ и закупок носит рекомендательный характер и оценена ориентировочно, поскольку подлежит уточнению при формировании конкретных инвестиционных проектов и программ. Объем инвестиций на развитие железнодорожного транспорта на 2008 — 2030 гг. по минимальному варианту составляет 11,4 трлн. руб., в том числе на 2008 — 2015 гг. — 5,1 трлн. руб. (из них на развитие железнодорожного транспорта необщего пользования, или промышленного, — 954,7 млрд. руб.) и на 2016 — 2030 гг. — 6,3 трлн. руб.

Максимальный вариант предусматривает

общую сумму инвестиций в размере 13,8 трлн. руб., в том числе на 2008 — 2015 гг. — 5,2 трлн. руб. (из них на развитие железнодорожного транспорта необщего пользования — 1054,1 млрд. руб.) и на 2016 — 2030 гг. — 8,6 трлн. руб.

Очень характерным является то, что средства пойдут из разных источников: ОАО «Российские железные дороги», федерального и региональных бюджетов, заинтересованных частных промышленных и инвестиционных компаний.

## ПРОГНОЗЫ И ОЖИДАНИЯ

Каких же конкретных результатов следует ожидать от реализации планов стратегии? Будет укреплена инфраструктурная основа для обеспечения территориальной целостности и обороноспособности страны, снижены территориальные диспропорции, созданы условия для ускорения роста российской экономики. Железнодорожный транспорт будет обслуживать 80 из 83 субъектов Федерации. Плотность сети к 2030 году будет увеличена на 24% при полной ликвидации ограничения пропускной и провозной способности.

Будут обеспечены потребности экономики страны в перевозках с одновременным доведением их качества до мирового уровня. Скорость доставки грузов в среднем возрастет более чем на 23%, при этом по контейнерным отправкам, требующим ускоренной доставки, — в 3,5 раза. В установленные сроки будет доставляться 97% отправок. Экспорт транспортных услуг за счет роста транзитных перевозок возрастет более чем в 2,8 раза.

В результате реализации стратегии будут существенно улучшены возможности граждан в передвижении. При увеличении пассажирооборота на 33% возрастут и качественные показатели пассажирских перевозок. Средняя скорость поездов в дальнем следовании возрастет на основных направлениях до 72 км в час. Мощный импульс получит развитие скоростного пассажирского сообщения, полигон которого будет увеличен в 17 раз (с 650 до 10 917 км). Будут созданы высокоскоростные железные дороги (до 350 км в час), полигон которых к 2030 году при выходе на максимальный вариант превысит 1,5 тыс. км.

Предусматривается повышение экологичности и экономичности железнодорожного транспорта, а также обеспечение безаварийного движения. Объемы вредных выбросов будут снижены более чем в 3 раза. Удельный расход электроэнергии на тягу поездов сократится на 14,4%, а топлива — на 9,1%.

На основе повышения эффективности работы модернизированных железных дорог при динамичном росте объемов перевозок доля затрат на железнодорожные перевозки в валовом внутреннем продукте (ВВП) страны сократится в 1,8 раза, что позволит высвободить к 2030 году финансовые ресурсы в размере 2 трлн. рублей по максимальному варианту. За период реализации стратегии с учетом сроков окупаемости проектов мультипликативный эффект для всей экономики Российской Федерации составит около 40 трлн. рублей.

Таким образом, в результате реализации стратегии будут созданы транспортные условия для обеспечения динамичного развития экономики страны, роста внутреннего валового продукта в 4,5 раза и промышленного производства в 3,3 раза, а также для оптимизации структуры экономики и освоения новых промышленных районов.

# Московская пассажирская

Московская железная дорога обслуживает 13 субъектов Российской Федерации, в том числе девять полностью (Москву, Московскую, Тульскую, Орловскую, Курскую, Рязанскую, Смоленскую, Калужскую, Брянскую области) и четыре — частично (Владимирскую, Белгородскую, Липецкую области и республику Мордовия), и является крупнейшим перевозчиком пассажиров в России. В районе тяготения дороги проживает около 30 млн. жителей — почти пятая часть населения страны. Московская дорога — это, прежде всего, пассажирская дорога. На ее долю приходится около половины перевозок всей сети.

Общая протяженность столичной магистрали составляет более 13 тысяч километров пути, это в 1,5 раза больше, чем от Москвы до Владивостока. Характерная особенность дороги — ее существенная разветвленность. В самом напряженном ее регионе — Московском железнодорожном узле — сходятся 11 радиальных направлений, которые связаны между собой Малым кольцом (54 км) и Большим окружным кольцом (БМО 558 км). Такой сложной транспортной сети не имеет ни одна дорога компании. На столичной магистрали трудятся более 93 тыс. человек.

Московская дорога сегодня — это высокооснащенная магистраль нашей компании. Она располагает парком локомотивов — 1973 единицы, в том числе тепловозов — 1110, электровозов — 872. Парк электропоездов дороги — самый крупный в сети, он составляет 2638 секций, или 5319 вагонов. В структуре дороги 635 станций, 20 локомотивных депо,

11 моторвагонных депо, девять эксплуатационных вагонных депо.

Услугами дороги пользуются около 10 тыс. грузоотправителей. В целом ежегодно дорога осуществляет погрузку около 95 млн. тонн грузов. В сутки погрузка составляет более 250 тыс. тонн.

По ряду показателей Московская железная дорога стабильно улучшает динамику производственных показателей. За последние четыре года динамика возросла:

- оборот грузового вагона ускорен на 10,8 часа, или на 14,6 %;
- участковая скорость возросла на 2,4 км/час, или на 5,9 %;
- вес грузового поезда увеличен на 134 тонны, или на 3,7 %;
- производительность локомотива улучшена на 157 тыс. т/км брутто, или на 11,3 %.

В третьем квартале 2007 года, по итогам прошлого года и в первом квартале 2008 года столичная магистраль стала лидером сетевого соревнования.



Начальник МЖД В.И. Старостенко с работниками дороги.

На Московской железной дороге многое делается для улучшения состояния пути. За 2007 год всеми видами ремонта пройдено 1137 км пути, техническое содержание пути улучшено с 38 до 34 баллов. Именно состоя-

ние пути, путевого хозяйства позволяет дороге воплощать в жизнь передовые проекты скоростного сообщения, что в конечном счете является вкладом нашего коллектива в реализацию стратегии развития отрасли.

## Орловско-Курское отделение МЖД: рост и перспективы



А.А. Левин — начальник Орловско-Курского отделения МЖД.

За I полугодие 2008 года на Орловско-Курском отделении грузооборот увеличен на 5,4 % к прошлому году (на 2,3 % к плану), среднесуточная производительность локомотива составила 100,5 % к уровню прошлого года, рост производительности труда составил 108,9 % к соответствующему периоду прошлого года. За истекший период 2008 года на Орловско-Курском отделении перевезено 8,5 млн. пассажиров, что составило 103,5 % к уровню прошлого года, в том числе в пригородном сообщении — 3,1 млн. пассажиров (104,3 % к прошлому году).

### РАЗВИТИЕ КАДРОВОГО ПОТЕНЦИАЛА

В целях создания необходимого кадрового потенциала проведена работа по подготовке, переподготовке и обучению вто-

### ОБРАЩЕНИЕ НАЧАЛЬНИКА ОРЛОВСКО-КУРСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ МЖД

Работники Орловско-Курского отделения обслуживают четыре основных направления движения поездов: на Курск, Тулу, Брянск и Елец. Таким образом, отделение имеет выход на Волгу, Юг, Балтику и Москву. Город Орёл издавна называли железнодорожной столицей.

Целеустремленность и находчивость, высокое чувство ответственности и дисциплинированность — важные составляющие в характеристике транспортников. Высокие результаты во многом обеспечены успешной кадровой политикой. Нам удалось не просто обновить кадры на уровне всех звеньев, но и создать сплоченную команду единомышленников. Мы используем опыт ветеранов и энергию молодых, поэтому Орловско-Курское отделение Московской железной дороги — стабильно развивающийся организм, занимающий лидирующие места в отрасли. Практика показывает, что успех сегодня приходит к тем, кто ориентируется на прогрессивные технологии, современное оборудование, точно просчитывает экономический эффект и реалистично прогнозирует динамику развития предприятия. Исходя из этого мы работаем и над техническим укреплением всех направлений нашего отделения, и над совершенствованием кадрового потенциала, ищем новых партнеров. Нам удалось увеличить поток за счет рудно-металлургического сырья, строительных грузов, сахара и т. д. Мы надеемся, что вместе с промышленным ростом будет расти и грузопоток. И не зря железные дороги называют экономическими артериями страны. Будет дальнейший экономический рост в области, в стране — будут быстрее и сильнее пульсировать ее артерии. А мы со своей стороны постараемся, чтобы наше предприятие продолжало работать, развиваться, оставалось надежным и выгодным партнером.

рым, а также смежным профессиям 173 человек. 685 работников рабочих профессий повысили квалификацию. Также повысили квалификацию 76 руководителей и 176 специалистов. На целевое обучение в Московский государственный университет путей сообщения направлен 21 человек, в Орловский техникум железнодорожного транспорта — 31 человек, в Курский техникум железнодорожного транспорта — 36 человек. На предприятиях отделения дороги организовано проведение производственной практики для студентов вузов, техникумов и профессионального лицея № 10 г. Орла, а также созданы необходимые условия для работников, совмещающих работу и учебу без отрыва от производства. В соответствии с коллективным договором отделением дороги произво-

дятся выплаты студентам вузов и учащимся Орловского железнодорожного техникума, обучающимся по целевым направлениям, до минимального размера оплаты труда в отрасли в зависимости от успеваемости.

### СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЖИЛЬЕМ

В настоящее время на учете для оказания корпоративной поддержки состоит 179 семей (628 человек): г. Курск — 75 семей (263 человека), г. Орёл — 104 семьи (365 человек). Согласно «Концепции жилищной политики ОАО «РЖД» НО фондом «Жилсоципотек» для обеспечения жильем работников отделения, имеющих право на корпоративную поддержку, продано в собственность по г. Орлу и г. Курску всего 265 квартир общей площадью 17918 кв. м, в том числе по орловскому региону — 180 квартир общей площадью 12159 кв. м, по курскому региону — 85 квартир общей площадью 5759 кв. м. Введены в эксплуатацию три малоквартирных жилых дома для проживания в специализированном фонде компании (ЖФК) специалистов отделения общей площадью 1012 кв. м, в том числе: на ст. Курбакинской — восьмиквартирный жилой дом общей площадью 540 кв. м, на ст. Поныри — четырехквартирный жилой дом общей площадью 236 кв. м, на ст. Льгов — четырехквартирный жилой дом общей площадью 236 кв. м. В 2008 г. на станциях Орловско-Курского отделения запланирована сдача трех малоквартирных жилых домов для проживания в специализированном фонде компании (ЖФК) специалистов отделения общей площадью 601 кв. м, в том числе: на ст. Верховье — четырехквартирный жилой дом общей площадью 236 кв. м, на ст. Остапово — двухквартирный жилой дом общей площадью 178 кв. м, на ст. Глазунковка — двухквартирный жилой дом общей площадью 178 кв. м.

### СОТРУДНИЧЕСТВО МЖД С СУБЪЕКТАМИ РФ

Между руководством Московской же-

лезной дороги и администрациями Орловской и Курской областей подписано соглашение, которое определяет основы сотрудничества и взаимодействия сторон, способствует реализации государственной политики в сфере железнодорожного транспорта в целях удовлетворения потребностей населения и хозяйствующих субъектов областей в железнодорожных пассажирских и грузовых перевозках, повышения эффективности эксплуатационной работы на малодеятельных участках. Например, Московская дорога осуществляет развитие железнодорожной инфраструктуры на территории Курской области в соответствии с утверждённой инвестиционной программой на 2008 год в объёме 258 млн. рублей, в том числе на обновление подвижного состава — 108 млн. руб., на реконструкцию общежития дорожной техшколы на станции Курск — 28 млн. руб., на строительство теплотрассы котельной — 14 млн. руб., на строительство АТС на ст. Курск — 9 млн. руб., на строительство технологического жилья — 8 млн. руб. и на другие объекты. Так, с 1.09.2008 года начался первый этап строительства тоннеля под железнодорожными мостами в южной горловине ст. Курск. Тоннель сможет существенно повлиять на пропускную способность участка автодороги.

### ВЛИЯНИЕ

#### НА РЕГИОНАЛЬНЫЙ БЮДЖЕТ

Орловско-Курское отделение МЖД является крупнейшим налогоплательщиком в бюджеты как Орловской, так и Курской областей. Тем самым Московская железная дорога принимает непосредственное участие в формировании бюджета и развитии инфраструктуры этих регионов. Так, в региональный и местный бюджет Орловской области за I полугодие 2007 года было внесено 134,2 млн. рублей, а за аналогичный период 2008 года выплаты составили 164,9 млн. рублей; рост налоговых платежей составил 30,7 млн. рублей, или 122,9 %. В Курский региональный и местный бюджеты за I полугодие 2007 года было внесено 177,2 млн. рублей, а за I полугодие 2008 года — 222 млн. рублей. Рост налоговых платежей составил 44,8 млн. рублей, или 125,2 %. Эти цифры свидетельствуют не только о динамичном развитии компании ОАО «РЖД», но и о весомом вкладе в улучшение качества жизни каждого жителя Орловской и Курской областей.

### Комментарии внешних экспертов

#### Зам. губернатора Орловской области Е.Н. Вельковский

Наше плодотворное сотрудничество с вами направлено не только на организацию и осуществление перевозок различных грузов, но и помогает развиваться Орловско-Курскому отделению Московской железной дороги, на более качественно высоком уровне обслуживать пассажиров и решать многие социальные проблемы, в том числе и железнодорожников.

Жизнь идет вперед и ставит перед нами все новые, более высокие рубежи. Естественно, на достигнутом нельзя останавливаться. Необходим профессиональный, взвешенный и, без всякого сомнения, творческий подход к решению поставленных задач.

Сотрудничество Орловской области с руководством Московской железной дороги определяет основные направления — это совместное качественное транспортное обслуживание орловчан.

# Наша железная дорога

## ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!

**Совсем недавно Правительство РФ утвердило Стратегию развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года. Впервые в новой России была принята столь масштабная долгосрочная отраслевая программа, при этом так или иначе касающаяся практически всех граждан страны. Сегодня мы хотели бы представить вам основные идеи, положения и параметры этого документа.**

Но прежде мне представляется необходимым пояснить, зачем он был нужен вообще и так ли действительно важен и необходим. Ведь у многих людей старшего и среднего поколения еще на памяти очень серьезные и масштабные программы, «планов громадьи», которые с большой помпой принимались, но потом тихо и бесславно уходили, как вода в песок. Более того, рыночная экономика является в значительной степени антиподом плановой, и в этой связи встает вопрос вообще о правомерности принятия сегодня столь долгосрочных планов развития.

Все мы понимаем, что железные дороги играют в жизни нашей страны громадную, можно сказать, стержневую роль. Железнодорожный транспорт надежно связывает воедино практически все субъекты Федерации, обеспечивая 40 процентов пассажирских, 80 процентов грузовых и 98 процентов военных и специальных перевозок в стране. Без мощной железнодорожной системы в России были бы невозможны разработка месторождений природных ресурсов, транспортировка к рынкам сбыта произведенной продукции промышленных предприятий. Более 1,3 миллиарда пассажирских поездок делают россияне железнодорожным транспортом в год.

Но что представляет собой железнодорожный транспорт как отрасль экономики? С одной стороны, это производство, бизнес, аналогичный другим и требующий к себе подходов, типичных для рыночных отношений. Если забыть об этом — железная дорога станет инвестиционно непривлекательной, перестанет развиваться и модернизироваться. Отсюда низкое качество услуг, отсутствие клиентоориентированности и в конечном итоге неспособность удовлетворять спрос в перевозках.

С другой стороны, железные дороги в России всегда играли и будут в обозримом будущем играть значительно большую, нежели только коммерческая, роль. Они оказывают самое существенное влияние на макропараметры развития экономики, более того — являются фактором социально-политического характера, инструментом реализации национальных интересов государства. Стабильная работа железнодорожного транспорта выступает условием стабилизации, подъема и структурной перестройки экономики, обеспечения национальной целостности и обороноспособности страны, улучшения условий и уровня жизни населения.

Как совместить эти две ипостаси железнодорожного транспорта в едином векторе развития? Как сблизить цели государства и бизнеса в области реализации национальных интересов? На помощь приходят геоэкономические стратегии, то есть масштабные, согласованные и долговременные комплексы действий в различных областях жизни. Именно здесь корпоративные устремления четко увязываются с осуществлением миссии страны на мировой арене и позволяют государству проводить сбалансированную экономическую политику в интересах всех его граждан.

Ярким примером такого подхода, интегрирующего государственную, коммерческую и социальную состав-

ляющие в деятельности железных дорог и позволяющего им развиваться и как бизнесу, и как общественно-политическому инструменту, является Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года.

Учитывая сложность и проблематичность долговременных прогнозов в условиях рыночной экономики, Стратегия, тем не менее, предусматривает более чем 20-летний срок своего действия. Это сделано прежде всего в силу специфики развития железнодорожного транспорта как инфраструктурной отрасли, а именно большой продолжительности периода согласований, землеотводов, проектирования, строительства, ввода в эксплуатацию, выхода на проектную мощность и начала окупаемости объектов, масштабности работ по коренной модернизации железнодорожного машиностроения и т.д.

При этом я хотел бы подчеркнуть, что Стратегия является проявлением планирования в условиях функционирования именно рынка и представляет собой не просто директивный план старого типа, а, скажем так, иерархию инвестиционных и институциональных проектов с возможностью гибкого реагирования на общую деловую конъюнктуру.

В своем анализе существующей ситуации Стратегия исходит из того, что Российские железные дороги сегодня в целом удовлетворяют потребности страны в пассажирских и грузовых перевозках, выполняют утвержденные правительством производственные планы. Однако, как указывает документ, они «не всегда оказываются способны адекватно и гибко реагировать на внешние вызовы, в результате чего потенциальные возможности для получения экономической выгоды могут обращаться в источник проблем». В настоящее время протяженность «узких мест» по пропускной способности составляет 8,3 тыс. км, или около 30% протяженности основных направлений сети железных дорог, обеспечивающих около 80% всей грузовой работы железнодорожного транспорта.

Стратегия указывает на следующие ключевые моменты, являющиеся критическими для дальнейшего социально-экономического роста страны: необходимость ускоренного обновления основных фондов железнодорожного транспорта; преодоление технического и технологического отставания России от передовых стран мира по уровню железнодорожной техники; необходимость снижения территориальных диспропорций в развитии транспортной инфраструктуры; потребность снятия ограничений для роста объемов транзитных грузовых перевозок и др.

Решить эти проблемы, то есть привести качественные и количественные характеристики Российских железных дорог к требованиям экономики страны, сделать их модернизированным, инновационным, гибко реагирующим на спрос экономическим организмом, и призвана настоящая Стратегия.

Также хотелось бы акцентировать внимание на то, что Стратегия нацелена на реализацию принципов государственно-частного партнерства. Как свидетельствует мировой опыт, реализация столь масштабных проектов

становится возможной и эффективной только при взаимодействии государства и частного бизнеса. В Стратегии предложен механизм, четко увязывающий основные направления развития железнодорожного транспорта с участниками инвестиционного процесса. Причем, как подчеркнул на железнодорожном съезде в конце 2007 года Президент РФ В.В.Путин, «бюджетные средства должны здесь выступать не главным источником, а как стимул для притока частных инвестиций».

В этой связи интересны те новые подходы, которые заложены в механизмы обеспечения Стратегии. Мы впервые выделили 6 категорий строя-

ков, оснащение линий новейшими системами диспетчерского управления. Предполагается построить и реконструировать целый ряд мостов, тоннелей и других искусственных сооружений.

В срок до 2015 года предусматривается полностью заменить локомотивы и вагоны, отслужившие свой срок. При этом на линию выйдет подвижной состав нового поколения, более энергоэффективные и экологически чистые локомотивы, более экономичные в эксплуатации грузовые и более комфортные пассажирские вагоны. Самое пристальное внимание намечено уделить развитию скоростного и высокоскоростного сообщения между крупней-



В.И. Якунин, президент ОАО «Российские железные дороги».

шихся и реконструируемых железнодорожных линий с учетом того, кто прежде всего получит наибольшую пользу от их эксплуатации (государство, бизнес, ОАО «РЖД», регион и т.д.). Это стратегические, социально значимые, грузообразующие, технологические, высокоскоростные и модернизируемые действующие линии. В зависимости от этих категорий формируются и инвестиционные механизмы строительства объектов.

Что же в итоге конкретно запланировано сделать? Всего за период до 2030 года по максимальному варианту планируется построить более 20 тыс. км новых железнодорожных линий. Для сравнения: в советский период, то есть более чем за 70 лет, на территории России было построено около 30 тыс. км новых железных дорог, включая БАМ. При этом наибольшие объемы железнодорожного строительства будут производиться в восточных и северных регионах страны, то есть там, где ощущается их наибольший недостаток. Кроме того, предусматриваются большое строительство вторых и третьих путей, электрификация участ-

шими городами России. Так будут обеспечены условия для повышения мобильности населения, развития новых экономических и культурных связей.

В целом же в результате реализации Стратегии будет создана инфраструктурная основа для долгосрочного роста экономики Российской Федерации и повышения качества жизни населения, комплексного освоения развивающихся районов страны и доступа к новым источникам природных ресурсов. Таким образом, Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года — это жизненно необходимые сегодня стране планы: научно обоснованные, реальные и открывающие новые возможности как для железнодорожного транспорта, так и экономики в целом.

Акционерное общество «Российские железные дороги» уже приступило к их воплощению.

(Окончание на 8 — 9-й стр.).