

# Донецку нужен новый вокзал

## НАШИ СОСЕДИ

Руководители Донецкой железной дороги предложили план комплексной модернизации и реконструкции вокзала областного центра.

В Донецке нет «раздельных» железнодорожных вокзалов – главного и пригородного, как, например, в Ростове-на-Дону. И того вокзала, что есть сегодня, недостаточно для крупнейшего города Восточной Украины.

Проект реконструкции предусматривает строительство крытого наземного зала ожидания для транзитных пас-

сажиров дальнего следования. Он одновременно будет выступать в роли перехода к посадочным платформам, похожего на конкорс в Ростове.

Кроме кардинальной модернизации перрона, задумано возвести подземный пригородный комплекс, который также будет служить пешеходным тоннелем под путями.

Расходы на предстоящее строительство оцениваются почти в 100 миллионов евро. Сейчас Донецкая железная дорога ищет инвесторов для участия в реализации этой программы и предлагает сотрудничест-

во с ними на взаимовыгодных условиях: намечено, например, после завершения реконструкции предоставлять часть вокзальных площадей в аренду для сферы торговли, а также – банковских и рекламных услуг.

Проект комплексной модернизации Донецкого железнодорожного вокзала, как считают в здешней областной администрации, особенно актуален при подготовке к проведению на Восточной Украине чемпионата по футболу Евро-2012, когда пассажиропоток возрастет в несколько раз и туда приедет много иностранцев.

# Чтобы разгрузить Транссиб

## ТРАНЗИТ

Компания «Кыргыз темиржолу» планирует построить участок протяженностью около 270 километров, который станет частью Транс-азиатского железнодорожного пути – между Узбекистаном, Киргизией и Китаем.

Как заявил премьер-министр Киргизии Игорь Чудинов, данный проект нацелен на улучшение интеграции портов Тихоокеанского региона и стран Персидского залива, а также – на укрепление взаимодействия железнодорожников России и стран Азии.

Появление нового участка, полагают в ОАО «РЖД», позволит в какой-то мере разгрузить ряд маршрутов Транссиба и переориентировать на северные порты России часть азиатских грузопо-



токов, объемы которых в последние годы растут достаточно быстро.

Для реализации этого проекта на территории железной дороги Узбекистана намечено построить современные грузовые терминалы и перевалочные приграничные пункты.

По информации государственной железнодорожной компании этой страны, Китай уже построил сопредельную часть участка со своей стороны. Теперь предстоит окончательно определиться с источниками финансирования проекта в Узбекистане.

## МНЕНИЕ

**СЕРГЕЙ ШИШКАРЕВ, председатель комитета по транспорту Госдумы РФ**



Расширение «пространства 1520» возможно – как на Запад, так и в южном направлении. Минувшей весной было достигнуто соглашение о начале

исследовательских работ по продлению ширококолейной железной дороги из Восточной в Центральную Европу. Предполагается в этом проекте задействовать несколько стран – Россию, Украину, Словакию и Австрию. Им заинтересовались также немецкие железнодорожники.

Недавно сделан еще один шаг к восстановлению железнодорожного сообщения между Крымом и Кубанью: имею в виду решение Москвы и Киева о строительстве моста через Керченский пролив, по которому могут ходить и железнодорожные составы. Сегодня одной паромной переправы в этом регионе (к тому же за-

висимой от капризов погоды и экономики) явно недостаточно для полноценного транспортного сообщения. Такое сооружение позволит сократить путь по суше между Крымом и российским Причерноморьем на несколько сотен километров, усилить экономические связи Украины и нашей страны.

Хотелось бы надеяться, что политически деликатный вопрос о Грузинской железной дороге со временем будет решен, и сквозное сообщение между Адлером и Батуми будет восстановлено. Это откроет кратчайшую дорогу между Россией и Арменией – одного из стратегических партнеров России. А затем можно было бы предложить нашим турецким соседям продлить широкую колею хотя бы до ближайших промышленных центров – Эрзурума и Сиваса. Тем самым будет замкнуто железнодорожное кольцо вокруг Черного моря. Такие проекты немногочисленно удешевили и ускорили бы грузовые перевозки между Россией, Украиной и всем Закавказьем...

# «Укрзализныця»: борьба за щебень

## РЕФОРМА

Руководители «Укрзализныцы» заявили о необходимости закрепить за железными дорогами строительные карьеры и заводы по производству щебня.

Как известно, глава министерства транспорта Украины Иосиф Винский инициировал подготовку продажи карьеров, принадлежащих «Укрзализныце», а заодно дал понять, что приватизация будет проведена по тому механизму, который был использован при осуществлении продажи «Криворозтали».

Такие планы министерства не устраивают руководителей «Укрзализныцы». Они заявили, что подобный ресурс крайне необходим самим железным дорогам, где четвертая часть всего полотна находится в критическом техническом состоянии, а на 4,5 тысячи километров просрочен капремонт.

А поводом публично не согласиться с министром для железнодорожников стала ситуация, возникшая при восстановлении движения поездов в Западной Украине, пострадавшей от недавних сильных наводнений.

– Пока железнодорожная инфраструктура имеет щебневые заводы и карьеры, мы можем оперативно выполнять восстановительные работы любой сложности и обеспечивать необходимый запас материалов, – говорится в официальном заявлении.

Так, для неотложного ремонта, связанного с восстановлением и укреплением путевого полотна, «Укрзализныце» требуется в общей сложности 20 тысяч кубометров инертных материалов. Эти объемы, по оценке железнодо-



рожников, может покрыть только строительный комплекс самой «Укрзализныцы».

– Коммерческим карьерам наши магистрали неинтересны для сотрудничества. А при стихийных бедствиях в случае острой необходимости в строительных материалах может тормозиться проведение экстренных ремонтно-восстановительных операций, – считают в железнодорожном ведомстве. – Благодаря наличию щебневых карьеров и заводов в едином комплексе железнодорожного транспорта удалось оперативно преодолеть тяжелые последствия стихийного бедствия.

# Подвижной состав: промышленная кооперация

## КОНТРАКТЫ

ЗАО «Вагонмаш» (Санкт-Петербург) и Минский вагоноремонтный завод им. Мясликова заключили долгосрочный контракт на поставку до 2011 года 135 вагонокомплектов для пассажирского подвижного состава.

Из них 90 комплектов предназначены для плацкартных вагонов и 45 – для купейных. Общая сумма контракта составляет более 800 миллионов рублей.

В прошлом году это питерское предприятие отправило в Белоруссию 21 вагонокомплект, с начала нынешнего года – 10. «Вагонмаш» до конца текущего года планирует произвести и отгрузить Минскому ВРЗ еще 20 комплектов. Новое соглашение – первый опыт питерцев по заключению контрактов с заказчиками из ближнего зарубежья на срок более одного года.

## \*\*\*

ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» (армянская «дочка» ОАО «РЖД») и АО «Электровозостроитель» (Грузия) подписали договор на капитальный

ремонт 23 электровозов, эксплуатируемых на предприятиях Армении.

До конца текущего года, сообщил технический директор АО «Электровозостроитель» Джемал Болашвили, будут отремонтированы и модернизированы восемь электровозов из Армении, основная часть которых в свое время была произведена именно на этом предприятии.

В настоящее время владельцем 87 процентов акций «Электровозостроителя» является российская компания «DEMA Comp. Limited».

Инвестор поэтапно реализует программу по коренной реконструкции предприятия, производителя магистральных электровозов постоянного тока. При этом на заводе продолжают вести капремонт и модернизацию локомотивов.

Кроме того, «ЮКЖД» планирует отремонтировать в Грузии около двух тысяч грузовых вагонов, сейчас идут переговоры по заключению соответствующего контракта.

## \*\*\*

Рижский электромашиностроительный завод

намерен участвовать в модернизации подвижного состава ОАО «РЖД» – поставлять электрооборудование и электронику для скоростных поездов нового поколения.

Как пояснил председатель правления этого завода Григорий Успенский, основным заказчиком такой продукции (в частности, новейших сенсорных систем управления и жидкокристаллических дисплеев) выступают железные дороги России и Украины.

В ближайшее время рижанами упор будет сделан на организацию современного производства асинхронных тяговых двигателей для нужд предприятий стран СНГ и Балтии. Для успешной реализации этих планов предстоит модернизация части производственных площадей Рижского электромашиностроительного.

По словам Григория Успенского, рижанами намечено уже с этого года приступить к производству и регулярной поставке комплектующих изделий для НПО Белоруссии и ряда подразделений компании «Сименс».