

Знак доверия

ПАРТНЕРЫ

Россия и Казахстан упрощают процедуру пересечения государственной границы, что приведет к сокращению времени следования поездов через пункты пропуска.

В подписанном между странами меморандуме предусмотрены совместные действия, которые позволяют ввести предварительное информирование о прибытии грузов, уни-

фицировать требования по предоставлению сопроводительной документации на грузы, соблюдать график движения и нормативное время досмотра поездов на границе.

Это ускорит пропуск грузовых и пассажирских поездов через границу России и Казахстана, сократит сроки доставки грузов, а также сделает возможным организацию электронного обмена данными о прибывающих внешних грузах.



К 2011 году субъекты Федерации должны перейти на полную компенсацию ОАО «РЖД» выпадающих доходов, возникающих из-за государственного регулирования тарифов на пригородные перевозки. Сейчас для сохранения сегмента пригородных перевозок компания вынуждена прибегать к перекрестному субсидированию, однако ход структурной реформы железнодорожного транспорта предусматривает отказ от подобной практики после 2010 года.

Объемы с Востока

СОТРУДНИЧЕСТВО

Японские операторы помогут привлечь грузы на Транссиб.

ОАО «ТрансКонтейнер» заключило соглашение с компанией «ТрансГрупп АС» и двумя японскими логистическими операторами – Kamigumi Co. и Kintetsu World Express (KWE). Эти компании планируют организовывать перевалку контейнеров на создаваемом терминале в морском порту

Зарубино (Приморский край).

– Реализация этого соглашения будет способствовать росту объемов международных контейнерных перевозок через Дальневосточный регион России, а также значительно увеличит приток грузов на Транссибирскую магистраль путем использования всех конкурентных преимуществ нового контейнерного маршрута, – отметил генеральный директор «ТрансКонтейнера» Петр Баскаков.

Вложения в будущее

Правительство выделит 45,5 миллиарда рублей на реализацию двух проектов «Стратегии 2030»

РАЗВИТИЕ

На организацию скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург – Хельсинки выделят 27,9 миллиарда рублей, а еще 17,6 миллиарда – на реконструкцию участка Оунэ – Высокогорная и строительство нового Кузнецовского тоннеля.

Общая стоимость проекта организации скоростного движения между Санкт-Петербургом и Хельсинки составляет 79,7 миллиарда рублей.

Только в этом году в реконструкцию и модернизацию ряда участков линии Санкт-Петербург – Бусловская ОАО «РЖД» инвестирует 10,6 миллиарда рублей.

Кроме того, проект переноса грузового движения со скоростной трассы предполагает строительство второго пути на участке Выборг – Каменногорск и новой линии Лосево – Каменногорск.

Уже до конца года на реализацию этих проектов из Инвестиционного фонда поступит 8,5 миллиарда рублей.

Вложение госинвестиций в этот проект создаст предпосылки для того, чтобы скоростные поезда вышли на линию в запланированный срок – к 2010 году.

Суммарная стоимость проекта «Реконструкция участка Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань со строительством нового Кузнецовского тоннеля» оценивается в 59,8 миллиарда рублей. Его планируется завершить в 2013 году.

В проект входят масштабная реконструкция участка Оунэ – Высокогорная длиной 37,6 км и строительство нового однопутного перевального тоннеля длиной около 3,9 км.

Цель работ – обеспечение перевозок возрастающих объемов грузов к портам Ванино и Советская Гавань.

Стратегическая важность этого участка является единственным сухопутным маршрутом, со-



С получением финансирования работы по реализации проектов ускорятся

единяющим порты Дальнего Востока с основной частью страны.

Капитальное обновление

СТРАТЕГИЯ

В ближайшие четыре года на приобретение подвижного состава ОАО «РЖД» потратит 682 миллиарда рублей.

Новая техника должна поступить в распоряжение компании уже в ближайшем будущем.

В области локомотивостроения в 2009 году планируется освоить производство тепловоза с асинхронным тяговым приводом.

В 2010 году на Новочеркасском электровагоностроительном заводе должны начать выпускать двухсистемные пассажирские локомотивы

ЭП20, в 2011 году завершить разработку и начать серийное производство магистральных электропоездов постоянного и переменного тока с асинхронным тяговым приводом и осевой нагрузкой 27 тонн.

На 2012 год запланировано создание производственных мощностей и выпуск дизелей нового поколения.

Задача ближнесрочной перспективы – выпуск вагонов на тележках с кассетным буксовым узлом и полувагонов с осевой нагрузкой 25 тонн.

Также вагоностроителям предстоит освоить серийное производство двухэтажных пассажир-



Новый подвижной состав должен соответствовать всем требованиям ОАО «РЖД»

ских вагонов с кузовом из алюминиевых сплавов.

Для реализации проек-

та скоростного движения Москва – Европа потребуются вагоны с системой наклона кузова. Предварительные оценки показали, что их использование позволит не только обеспечить скорость 160 км/ч по территории России, Белоруссии, Польши и Германии, но и избежать инвестиций в модернизацию инфраструктуры: для ОАО «РЖД» около 30 миллиардов рублей, а для Белорусской железной дороги до 11 миллиардов.

Что же касается моторвагонного подвижного состава, то в 2009 году планируется освоить серийное производство электропоездов с установкой энергосберегающего оборудования.

Благодаря этому снизится потребление элект-

роэнергии на 15 процентов.

Основная задача в области пригородного сообщения – освоение серийного производства дизельпоездов нового поколения и электропоездов с асинхронным тяговым приводом ЭД10, а также – выпуск подвижного состава для обслуживания Олимпийских игр в Сочи.

Все основные направления обновления парка подвижного состава заложены в план научно-технического развития компании – «Белую книгу ОАО «РЖД». Этот документ и должен стать основополагающим для развития российских железных дорог.