

ВАСИЛИЙ ФРОЛОВ

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО
ДИРЕКТОРА ОАО «РЖД» — НАЧАЛЬНИК
ДИРЕКЦИИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА:

ИДУЩАЯ ПОЛНЫМ ХОДОМ
МОДЕРНИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ ВОСТОКА — ЭТО
НЕ ТОЛЬКО ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ
И ЭКОНОМИЧЕСКИЕ
ПРЕОБРАЗОВАНИЯ, НО И НОВАЯ
СТРАНИЦА В ИСТОРИИ СТРАНЫ



СТРОИТЕЛЬСТВО ВЕЛИКОГО СИБИРСКОГО ПУТИ В НАЧАЛЕ XX ВЕКА СВЯЗАЛО ОГРОМНУЮ СТРАНУ ВОЕДИНО И СТАЛО ОТПРАВНОЙ ТОЧКОЙ ДЛЯ ПРОМЫШЛЕННЫХ И ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ РЕГИОНОВ СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА. МНОГИЕ ДЕСЯТИЛЕТИЯ ВНИМАНИЕ ГОСУДАРСТВА НАПРАВЛЕНО К ДВУМ МАГИСТРАЛЯМ — ТРАНССИБИРСКОЙ И БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ: ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ И РЕКОНСТРУКЦИИ ЭТИХ ТРАНСПОРТНЫХ АРТЕРИЙ ЯВЛЯЮТСЯ ЧАСТЬЮ АКТУАЛЬНОЙ ПОВЕСТКИ. О ХОДЕ СОВРЕМЕННОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА ВОСТОКЕ РОССИИ ЖУРНАЛУ «HR-ПАРТНЕР» РАССКАЗАЛ **ВАСИЛИЙ ФРОЛОВ**, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ОАО «РЖД» — НАЧАЛЬНИК ДИРЕКЦИИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА.

Модернизация Восточного полигона — один из крупнейших инфраструктурных проектов российской экономики. Он реализуется холдингом «РЖД» в соответствии с указом президента России Владимира Путина и поручениями правительства Российской Федерации. Проект важен и для «Российских железных дорог», которые смогут более эффективно организовать перевозочный процесс, и для экономики страны в целом.

Что же даст дальнейшее развитие железных дорог Востока?

Если говорить в цифрах, то уже к 2024 году провозная способность БАМа и Транссиба в направлении морских портов и пограничных переходов вырастет до 180 млн тонн.

Безусловно, модернизированная железнодорожная инфраструктура откроет новые возможности компаниям-экспортерам, ведь сегодня экономика Азиатско-Тихоокеанского региона во многом опирается на российский экспорт.

Развивая международный транспортный коридор Восток — Запад, Россия наращивает и свой транзитный потенциал, что очень важно в контексте таких тенденций, как глобализация и декарбонизация мировой экономики, а также с учетом роста контейнерных перевозок.

Обновленная инфраструктура позволит привлечь на Восточный полигон контейнерные потоки в рамках логистических связей Азии и Европы. Задачи стоят масштабные: предполагается, что к 2024 году транзитный грузопоток через Россию вырастет в четыре раза.

Новый импульс для развития получают отдаленные территории России, где сосредоточено более 80% разведанных запасов полезных ископаемых, а это, в свою очередь, создание промышленных производств и, как следствие, появление новых рабочих мест для местного населения.

Необходимо учитывать и перспективы пассажирских перевозок, ведь очень важно не забывать о том, что даст модернизация Восточного полигона людям, живущим в населенных пунктах, зачастую неотделимых от железной дороги. Развитие БАМа и Транссиба — это возможность путешествий, деловых контактов, встреч друг с другом, то есть всего того, что называют мобильностью населения, коммуникациями между людьми.

Программа развития железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона реализуется в три этапа.

На первом этапе, который стартовал в 2013 году, основное внимание уделено развитию путевого и локомотивного хозяйства, а также

МЫ НЕ ТОЛЬКО ДОЛЖНЫ ОБЕСПЕЧИВАТЬ ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО И ОРГАНИЗАЦИЮ СТРОИТЕЛЬНЫХ РАБОТ, ПРОДУМАННОСТЬ ПРОЕКТНЫХ РЕШЕНИЙ, НО И САМОЕ ВАЖНОЕ — БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

развитию пограничных переходов. Были построены или реконструированы 45 станций, уложено более 420 км вторых путей и модернизировано свыше 5 тыс. км железнодорожного пути. Выполнено техническое перевооружение более 40 тяговых подстанций, возведено 18 объектов локомотивного хозяйства. Всего строители сдали в эксплуатацию 112 искусственных сооружений — туннелей, мостов. В числе наиболее сложных проектов этого этапа — реконструкция Владивостокского туннеля длиной 1,3 км и проведение основных работ по строительству Байкальского туннеля протяженностью 6,7 км. Отмечу, что от развития инфраструктуры не отстает и развитие социальной сферы — строится и вводится в эксплуатацию новое жилье.

Второй этап модернизации стартовал в 2018 году, а его завершение планируется в 2024-м. Естественно, он был начат с разработки проектных решений, после чего стартовали проектно-изыскательские работы. В 2021 году строители приступили к подготовительным работам на первоочередных объектах, полномасштабные строительные работы запланированы на 2022 год. Они включают в себя строительство почти 1,5 тыс. км главных путей, развитие и реконструкцию существующих железнодорожных путей, развязок и станций, техническое перевооружение объектов энергетики, а также электрификацию участка Волочаевка — Комсомольск-Сортировочный — Ванино Дальневосточной железной дороги. В рамках этого этапа завершается инвестиционный проект «Комплексное развитие участка Междуреченск — Тайшет», предусматривавший строительство 22 объектов, были сданы в эксплуатацию 165 км дополнительных главных и станционных путей.

В итоге провозная способность Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей вырастет до 158 млн тонн, и для этого уже определены 32 первоочередных объекта.

Объемы перевозок в сторону портов Дальнего Востока увеличиваются очень динамично, а потому сценариев третьего этапа развития Восточного полигона изначально было несколько. В результате одобрен вариант увеличения провозной способности БАМа и Транссиба от 180 млн тонн в 2024 году

НОВЫЙ ИМПУЛЬС ДЛЯ РАЗВИТИЯ ПОЛУЧАТ ОТДАЛЕННЫЕ ТЕРРИТОРИИ РОССИИ, ГДЕ СОСРЕДОТОЧЕНО БОЛЕЕ 80% РАЗВЕДАННЫХ ЗАПАСОВ ПОЛЕЗНЫХ ИСКОПАЕМЫХ, А ЭТО, В СВОЮ ОЧЕРЕДЬ, СОЗДАНИЕ НОВЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ДЛЯ НАСЕЛЕНИЯ

к 197 млн тонн в 2027 году. Уже сегодня разработан предварительный перечень необходимых действий, анализируются его технические и финансовые параметры. Одним из важных проектов третьего этапа станет развитие и увеличение пропускной способности участка Артышта – Междуреченск – Тайшет, намеченное на 2025 год. Также на этот год намечено окончание строительства нового Дуссе-Алиньского туннеля на БАМе, длина которого составит около 2 км.

Когда мы говорим об увеличении пропускной способности до 180 млн тонн, для нежелезнодорожников эти цифры звучат абстрактно. Но давайте попробуем произвести простой арифметический расчет. Итак, 180 млн тонн грузов в год – в день это 493 тыс. тонн, или больше 100 грузовых поездов

по 70 вагонов каждый. 100 поездов в день означает, что в час будут отправляться пять поездов, то есть примерно каждые 15 минут мимо вас проследует грузовой состав длиной в километр – такое «грузовое метро». А ведь по той же инфраструктуре нужно организовать движение пригородных и пассажирских поездов!

Есть еще одна цифра, она больше из области фантастики, но зато очень наглядна для понимания масштабов. 180 млн тонн – это почти 3 млн грузовых вагонов. Длина каждого вагона в среднем 14 метров, и если представить, что все эти вагоны находятся в одном поезде, то его длина составит 42 тыс. км, а это больше экватора. Вот с такими цифрами мы работаем в наших проектах и технологических процессах.

Конечно, за этими масштабами, техническими и инфраструктурными терминами стоит огромная работа многих тысяч людей. К примеру, в декабре 2021 года на объектах строительства Восточного полигона было суммарно задействовано более 15 тыс. человек. Сегодня от тех, кто трудится на стройках, проектирует, отвечает за инженерные решения, за управление проектом, зависит реализация целей, которые государство поставило перед «Российскими железными дорогами».

Как уже было сказано, модернизация железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона является одной из важнейших стратегических задач развития России, а потому этот вопрос находится на контроле в правительстве




Российской Федерации. Так, на постоянной основе ведется мониторинг выполняемых работ при помощи системы «Эталон», при этом ход реализации каждого объекта обозначен индикативными точками, начиная от разработки проектной документации и до ввода объекта в эксплуатацию. Кроме того, в настоящий момент при участии НИИАС и «Терра Тех» (ГК «Роскосмос») создается технология мониторинга строительства с использованием спутников и беспилотников. Технология позволит фиксировать стадию, объемы и сроки строительных работ.

Безусловно, все это требует от нас высочайшей ответственности и внимания к своим

РАЗВИТИЕ БАМА И ТРАССИБА — ЭТО ВОЗМОЖНОСТЬ ПУТЕШЕСТВИЙ, ВСТРЕЧ ДРУГ С ДРУГОМ, ТО ЕСТЬ ВСЕГО ТОГО, ЧТО НАЗЫВАЮТ МОБИЛЬНОСТЬЮ НАСЕЛЕНИЯ

задачам: мы не только должны обеспечивать высокое качество и организацию строительных работ, продуманность проектных решений, но и самое важное – безопасность движения.

Есть и еще одна важная сторона этих преобразований – их историческая ценность, ведь строительство Транссиба – один из самых значительных, невероятных по своим масштабам государственных проектов в истории страны. БАМ и Транссиб – это технологические памятники инженерам, строителям и руководителям, которые на протяжении многих лет обеспечивают бесперебойную работу магистралей. Сегодня, когда мы пишем новую главу этой истории, нельзя забывать о том, сколько энергии, сил и вдохновения было вложено железнодорожными инженерами и строителями, чье отношение к своему делу было и остается для нас примером. 

РОСТ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА

2021 год → **144** млн тонн

2022 год → **158** млн тонн

2023 год → **173** млн тонн

2024 год → **180** млн тонн