

Мой отчет

175 лет российским железным дорогам

В прошедшем году российским железным дорогам исполнилось 175 лет.



Вглядываясь в длинный путь, проложенный нашими предшественниками, мы понимаем огромную ответственность за настоящее и будущее Компании. Эта ответственность никогда не ограничивалась только краткосрочными целями или узкими задачами развития отрасли. Железные дороги были и остаются крупнейшей составляющей транспортной системы России, одним из главных механизмов развития ее экономики и роста благосостояния ее граждан.

Наша страна меняется, и ОАО «РЖД» меняется вместе со страной. Инфраструктурный гигант, ориентированный на массовые перевозки грузов и обслуживание крупных потребителей, трансформируется в гибкого, эффективного транспортно-логистического оператора, предоставляющего множеству клиентов комплекс качественных современных услуг. Смена бизнес-модели предусмотрена новой долгосрочной стратегией развития «Российских железных дорог», принятой в 2012 году. Реализация этой стратегии позволит российским железным дорогам ответить на главные вызовы современности, сохранив при этом конкурентные преимущества, накопленные за всю историю существования отрасли в России.

В этом документе мы не только отчитываемся о деятельности Компании в 2012 году. Мы хотели бы показать, как Компания реализует долгосрочные задачи своего развития, а следовательно, и развития России.

Дороги, пространство, время



П. П. Мельников, первый министр путей сообщения России, выдающийся инженер, один из авторов проекта первой российской магистрали Петербург — Москва

Развитие транспорта и особенно, в случае России, железных дорог дает сильнейший импульс роста широкому кругу отраслей и субъектов экономики. Новая стратегия ОАО «РЖД» разрабатывалась с пониманием важности и этой, по сути, государственной важности задачи.

Государственный подход всегда был отличительной чертой российских железных дорог. Свидетельство этому — 175 лет их истории, начиная с того дня, когда император Александр II подписал Высочайший указ о создании первой железнодорожной сети. В первые же пять лет после указа в России было построено почти три тысячи километров железных дорог.

Они соединили Санкт-Петербург с Москвой, с Киевом и черноморскими портами, с Брестом и через него — с европейскими столицами и Атлантикой. В 1880 году началось сложнейшее строительство Закаспийской железной дороги через песчаную пустыню. В 1891 году стартовал мегапроект по строительству Великого Сибирского пути. Пресса тех лет по значимости и последствиям сравнивала его с открытием Америки и сооружением Суэцкого канала.

Железные дороги, как сказали бы сегодня, были прорывной технологией того времени, поскольку быстро и радикальным образом трансформировали рынки, отрасли и территории и социум. Мощный старт железнодорожного строительства стимулировал сильнейший всплеск спроса на продукцию всех базовых отраслей экономики — металлургии, машиностроения, угледобычи — и привел к значительному росту объемов производства и ВВП России.

Строительство дорог подтолкнуло развитие естественных наук и технических дисциплин — от геологии до материаловедения. Дорожники вели и социально-экономические обследования, имевшие порой далеко идущие последствия. Пример такого решения — строительство в 1893 году Транссиба в обход вольнодумного Томска, приведшее в итоге к возникновению нового мощного регионального центра — нынешнего Новосибирска. Позже Транссиб связал Новосибирск — и всю Сибирь — с Казахстаном и Средней Азией.

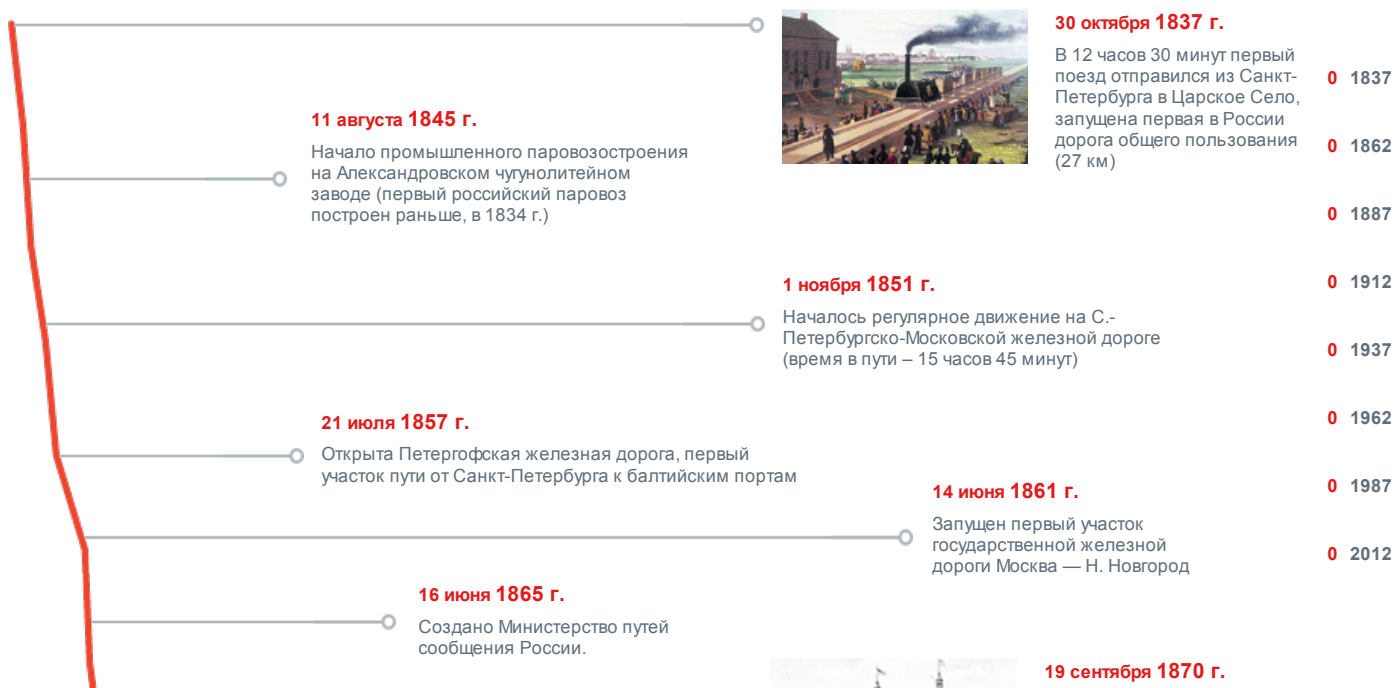
Многие передовые управленческие решения тоже были связаны с железными дорогами. Строительство финансировали и государство, и концессионеры, как российские, так и зарубежные, и их интересы надо было согласовывать, просчитывая эффекты для развития Российского государства. Так что основные подходы к организации государственно-частных партнерств отработывались впервые именно тогда. В частности, С. Ю. Витте, написавший первый единый устав российских железных дорог, указывал на необходимость «развивать хозяйственную деятельность на обширной площади, чтобы поднимать благосостояние населения».

Железные дороги связали и уплотнили огромные пространства России, сохраняя целостность страны, обеспечивая ее экономическую и политическую безопасность в мирное время, но особенно — в годы революций и войн. За четыре года Великой Отечественной войны по железной дороге было перевезено 20 миллионов вагонов с техникой, боеприпасами, оружием, оборудованием. Если соединить эти вагоны в один состав, он четыре раза обогнул бы экватор Земли. Победы в войнах ковались под стук колес. Не удивительно, что страна не прекращала развивать железные дороги даже в самые трудные годы. Так, Трансполярную магистраль заложили в 1947 году, когда страна еще не поборолла послевоенный голод. Подвиг людей, построивших дорогу в зоне вечной мерзлоты, трудно переоценить, зная, что в 1966 году в районе магистрали было открыто Уренгойское газовое месторождение.

Сегодня, как и в исторической ретроспективе, ОАО «РЖД» — не просто одна из крупнейших компаний России. О роли железных дорог в современной экономике страны можно судить по показателю грузонапряженности, который характеризует интенсивность их использования: в России он в 17 раз выше, чем в Европейском союзе.

Почти миллион сотрудников ОАО «РЖД» сегодня управляет перевозками на третьей в мире сети железных дорог, обеспечивая безопасное и скоординированное перемещение грузов и пассажиров. И сегодня, и в будущем от успешной работы этого огромного транспортно-инфраструктурного комплекса зависит социально-экономическое развитие и конкурентоспособность всей страны.

Краткий обзор 175 лет российских железных дорог





Московско-Смоленская железная дорога продлена до Бреста (1 100 км)



31 мая 1891 г.

Будущий император Николай II заложил первый камень на строительстве Транссибирской магистрали во Владивостоке



1 сентября 1900 г.

Для обслуживания Рязано-Уральской железной дороги открыт Саратовский (Павелецкий) вокзал в Москве

28 марта 1899 г.

Железнодорожный мост через р. Енисей соединил участки Сибирской железной дороги. Как и Эйфелева башня, мост получил гран-при и золотую медаль на всемирной выставке в Париже в 1900 г.



10 марта 1902 г.

В Москве открыт Бутырский вокзал на Савеловской линии, построенной по инициативе мецената С. И. Морозова



11 сентября 1901 г.

Построен Виндавский (Рижский) вокзал крупнейшей частной Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги

5 октября 1916 г.

Открыто постоянное железнодорожное сообщение между Москвой и Владивостоком по территории России



18 февраля 1918 г.

Началось движение поездов от Киевского вокзала в Москве



10 июня 1931 г.

Запущен первый советский экспресс «Красная стрела» и первые в СССР вагоны СВ

2 мая 1937 г.

Начала работу Малая Московская железная дорога

7 февраля 1943 г.

В блокадный Ленинград прибыл первый поезд с Большой земли

19 февраля 1955 г.

Запущено регулярное железнодорожное сообщение Москва — Берлин



27 октября 1984 г.
Официально открыто сквозное движение по Байкало-Амурской магистрали



30 сентября 1966 г.
Первый рейс фирменного поезда «Россия»: путь от Москвы до Владивостока занимает 143 часа 20 минут



8 января 1998 г.
Принят Транспортный устав железных дорог Российской Федерации

10 января 2003 г.
Принят Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в РФ»

25 декабря 2002 г.
Завершена электрификация Транссиба

18 сентября 2003 г.
Образовано ОАО «РЖД»



17 декабря 2009 г.
Первый рейс высокоскоростного поезда «Сапсан» между Санкт-Петербургом и Москвой (время в пути – 3 часа 45 минут)

7 декабря 2009 г.
Газотурбовоз ГТ1-001 впервые в мире провел грузовой состав весом 15 тыс. т



12 декабря 2010 г.
Первый рейс высокоскоростного поезда «Аллегро» по маршруту Санкт-Петербург — Хельсинки

