

Репортаж с места событий:

На стройплощадке в Чортановцах: русские строят железную дорогу под скорости до 200 км/ч

Милица Станойкович, 25 февраля 2018 года 10:02

Корреспондент программы «Новости» побывала в Чортановцах — самом сложном участке железнодорожной линии Стара Пазова — Нови Сад. Из-за геологических особенностей парка Фрушка-Гора общая длина 2 500 свай, которые будут установлены здесь, достигнет 80 км.

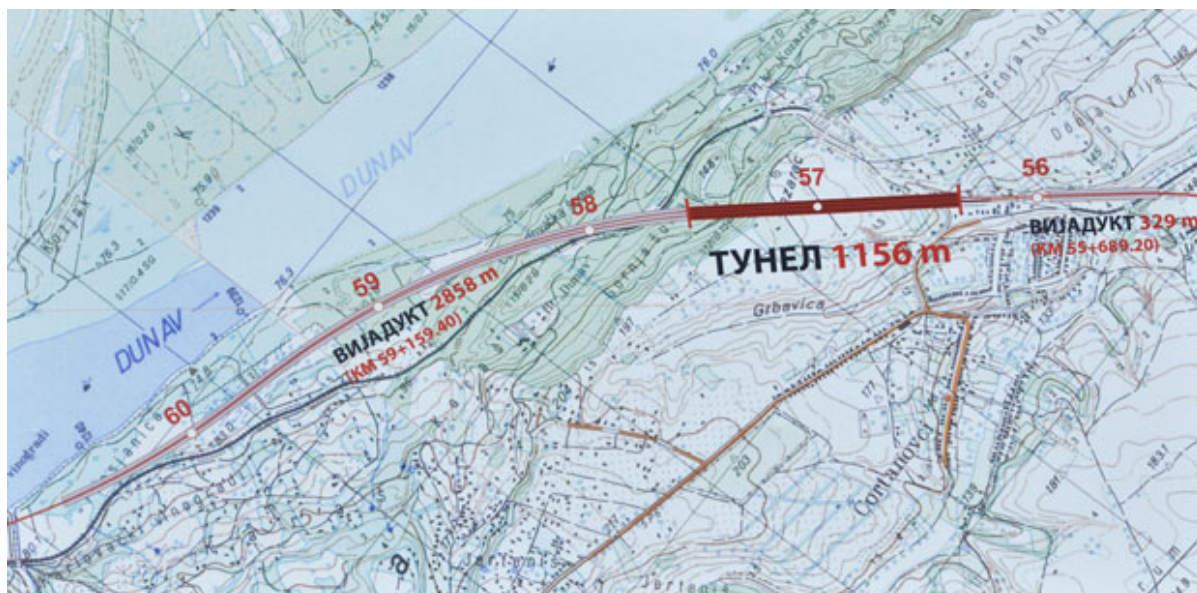


С сентября 2017 года около 1000 российских и сербских специалистов работают над реконструкцией 40-километрового участка Стара Пазова — Нови Сад железнодорожной линии Белград — Будапешт. В настоящий момент продолжается строительство виадука, и уже через несколько дней, в начале марта, начнутся работы по сооружению тоннеля в Чортановцах, длина которого составит 1,1 км. Как выяснила корреспондент «Новостей», на строительной площадке уже выполнено устройство 1000 свай, а к моменту завершения работ их будет 2500. Общая длина свай составит 80 км, что в два раза превышает продолжительность самого участка. Сейчас здесь идет установка противооползневых конструкций, после чего рабочие приступят непосредственно к прокладке тоннеля. После завершения реконструкции линии примерно через 4 года (50 месяцев) скорость движения поездов по

этому участку будет достигать 200 км/час. Проектом занимается российская компания «РЖД Интернешнл».

На этом сложном с точки зрения геологии участке в районе Чортановцев работы идут по плану и даже с опережением сроков. Это имеет принципиальное значение, так как строительство частично ведется в национальном парке Фрушка-Гора и на Дунае. Техника здесь работает полным ходом: идет сооружение свай, ведутся работы на входе и выходе из тоннеля. Строители трудятся с утра до вечера даже сейчас, когда Чортановцы покрыты снегом.

Первый заместитель директора филиала «РЖД Интернешнл» в Сербии Мансурбек Султанов рассказал «Новостям», что строительство трехкилометрового виадука, который будет двухпутным, идет с запланированной динамикой — в настоящий момент продолжается бурение скважин для строительства свай.



— Как показала практика, «Российские железные дороги» выполняют свои обязательства по контракту с опережением сроков, — прокомментировал Мансурбек Султанов, — и, хотя мы столкнулись с рядом проблем, над решением которых мы активно работаем, все идет строго по графику. В Чортановцах у нас было много сложностей, связанных с уникальной флорой и фауной на реке Дунай, в Национальном парке Фрушка-Гора, а также из-за вырубки леса. Кроме этого, мы взаимодействуем с Археологическим институтом, так как появилась информация о том, что в ходе строительных работ была обнаружена гробница римской эпохи. Но пока еще рано делать выводы о ценности находки, так как люди просто увидели необычный камень. Мы надеемся, что это обстоятельство не повлияет на темпы работы.



Султанов объяснил, что общая длина свай достигнет 80 км из-за геологических особенностей Фрушской горы. За строительство тоннеля отвечают российские компании «Мосметрострой» и «Строй-Трест».

— Мы готовы приступить к строительству тоннеля: в марте начнем земляные работы, а затем в мае будем бурить. В данный момент мы строим противооползневые конструкции. Нам уже поступил авансовый платеж за строительство железной дороги и сейчас мы ждем получения всех разрешений. Думаю, что на небольшой трехкилометровый участок мы получим разрешение в марте, как раз к началу строительного сезона.

По словам Султанова, на объекте занято около 1000 рабочих, но для выполнения некоторых видов работ в Сербии все равно не хватает специалистов, поэтому компания дополнительно привлекла 100 российских строителей. Султанов также добавил, что строительство таких сооружений, как тоннель и виадук, является сложной задачей не только для Сербии, но и для всего региона.

— У нас есть обязательства по найму сербских рабочих, которые мы выполняем, — рассказал Султанов. — Единственная проблема заключается в нехватке людей и техники по определенным видам работ, поэтому нам необходимо задействовать и российских строителей. Что касается сербских компаний, то мы привлекаем «Мостоградня» и другие компании в качестве субподрядчиков. Хотя в соответствии с первоначальным проектом

предусматривалось, что скорость на железнодорожной линии будет составлять 160 км/ч, сейчас мы изменили проект под скорости до 200 км/ч.

— Мы также предложили построить в Сербии единый диспетчерский центр. Страна может получать большую прибыль от транзита товаров, поэтому такой центр необходим. Мы уже начали разработку проекта в сотрудничестве с проектным институтом СІР и российской проектной компанией. Сейчас «мяч» находится у сербской стороны, мы ждем от них зеленого света, — говорит Султанов.



Модернизация железнодорожной инфраструктуры осуществляется в соответствии с подписанными соглашениями между Россией и Сербией, преимущественно за счет средств российского государственного экспортного кредита Республике Сербии на сумму в 800 млн долларов, где доля Сербии составляет 141 миллион. Совокупная стоимость проекта — 940 млн долларов США.

— Важно также отметить, что мы возвращаем разницу между согласованной и реально потраченной суммой, — сказал Султанов. — Например, если сумма контракта составит 50 миллионов долларов, а после завершения работ реальная цена окажется 48 миллионов, то остаток будет возвращен.