

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

РУССКАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ КОЛЕЯ
1520 ММ ПОКРЫВАЕТ ТЕРРИТОРИЮ
БОЛЕЕ ПОЛУТОРА ДЕСЯТКОВ СТРАН /27
III МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ БИЗНЕС-ФОРУМ
«СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520»
ПРОЙДЕТ В СОЧИ 20–22 МАЯ /30
О ПУТЯХ РЕАЛИЗАЦИИ «СТРАТЕГИИ
РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА В РФ ДО 2030 ГОДА» /32
О ПЕРСПЕКТИВАХ ВНЕДРЕНИЯ НОВЫХ
ТЕХНОЛОГИЙ НА ОТЕЧЕСТВЕННЫХ
ПРЕДПРИЯТИЯХ ТРАНСПОРТНОГО
МАШИНОСТРОЕНИЯ /34
ОБЪЕМ ДАЛЬНИХ ПАССАЖИРСКИХ
ПЕРЕВОЗОК ДОСТИГ УРОВНЯ
ДОКРИЗИСНОГО 1991 ГОДА /36



Вторник, 20 мая 2008 №84
(№3901 с момента возобновления издания)
Цветные тематические страницы №25–40
являются составной частью газеты «Коммерсантъ»
Рег. №01243 22 декабря 1997 года.
Распространяются только в составе газеты.

Коммерсантъ

BUSINESS GUIDE

РЖД Российские
железные дороги

1520
СТРАТЕГИЧЕСКОЕ
ПАРТНЕРСТВО

ПАРТНЕРЫ ВЫПУСКА

4 601865 000226



08121

www.kommersant.ru



ВЛАДИСЛАВ ДОРОФЕЕВ,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ»

ПРОСТРАНСТВО 1520

Дело, конечно, не в гигантомании, и не в том, что железнодорожные пути русского стандарта 1520 — одни из самых протяженных в мире. Дело в том, что совокупный годовой пассажирооборот колеи 1520 превышает 2 млрд человек, грузооборот приближается к 2,5 млрд тонн. С такими показателями надо что-то делать. Но прежде попробовать сформулировать общие цели и общие проблемы, которые стоят перед участниками «пространства 1520». Цели просты — достичь взаимной выгоды и создать возможности для развития.

Проблемы большинства участников железнодорожного евразийского пространства общие, а потому они могут быть решены только в режиме постоянного диалога и обсуждения. Именно с этой целью по инициативе ОАО РЖД был организован форум как инструмент решения этих проблем для всех стран, заинтересованных в решении общих проблем «пространства 1520».

На третий международный форум «Стратегическое партнерство 1520», который состоится 20–22 мая в Сочи, соберутся представители стран, насчитывающих почти 300 млн человек и занимающих значительную часть Евразийского континента.

Им есть что обсудить. Это износ основных фондов и необходимость обновления инфраструктуры и парка подвижного состава, недостаточная инвестиционная привлекательность железных дорог, ограничения по транзиту. Впрочем, можно поговорить и о выгоде единой колеи.

Есть же удачный пример Финляндии, которая почти девяносто лет, со времени получения независимости от России, успешно эксплуатирует русскую колею, зарабатывая на транзитных грузовых перевозках. Есть и более свежие примеры. В апреле руководители четырех железнодорожных ведомств — РФ, Украины, Австрии и Словакии — договорились о продлении колеи 1520 в Центральную Европу. Впоследствии могут быть построены и ответвления на Адриатику, страны бывшей Югославии, Италию. Доходы и расходы будут делиться между государствами, через которые пройдет магистраль, пропорционально протяженности участков, проходящих по их территории. На Украине прорабатываются новые транзитные маршруты для доставки грузов из Китая через Россию. Армянские железные дороги на коммерческих условиях переданы в концессию РЖД.

Возможно, это только начало.



КОЛОНКА РЕДАКТОРА

БРАТСТВО КОЛЕИ

из более чем двух десятков стандартов железнодорожной колеи на планете русская колея — 1520 мм — одна из самых протяженных (более 230 тыс. км) и востребованных, она проложена по территории более полутора десятков стран с населением почти 300 млн человек. К 2030 году в ОАО РЖД рассчитывают расширить сеть 1520 на четверть, предлагая соседям осмысленное экономическое сотрудничество.

ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ, «ГУДОК»



«ГУДОК»

ЕВРОПЕЙСКИЙ КОРИДОР В начале апреля руководители ОАО «Российские железные дороги», государственной администрации железнодорожного транспорта Украины (ГК «Укрзалізниця») и железных дорог Австрии и Словакии подписали в Вене протокол о начале реализации проекта по продлению колеи 1520 мм в Центральную Европу. В 2008 году планируется проведение переговоров с потенциальными инвесторами. В 2009 году должен появиться бизнес-план проекта, после чего будут определены сроки его реализации.

По мнению руководителя аналитической службы киевского консалтингового консорциума «Менеджмент Консалтинг Груп» Дмитрия Подтуркина, руководство украинских дорог приоритетное значение придает сейчас созданию новых транзитных маршрутов из России через Украину в Европу: «У нас существует опасный перекос в логистике. Весь транзит выходит на Киевский узел. Туда грузы идут в основном через Московский узел. Это создает проблемы с пропускной способностью

нашей сети. Поэтому сейчас ставится задача создавать южный транзитный ход, куда грузы, следующие из Китая через Казахстан, могли бы попадать через Саратов, Волгоград и Астрахань, минуя Москву. Маршрут девятого транспортного коридора позволит колее 1520 мм войти в Европу через украинский погранпереход Чоп. Появится ветка до Братиславы. Будет создан логистический центр на Дунае. Основная задача — новое соединение Транссибирской магистрали с европейской железнодорожной системой».

«Не исключено, что впоследствии могут быть построены и ответвления на юг, на Адриатику, страны бывшей Югославии, Италию. Приблизительный объем необходимых инвестиций в проект оценивается в \$4,3 млрд. Доходы и расходы будут делиться между государствами, через которые пройдет магистраль, пропорционально протяженности участков, проходящих по территории стран-участниц», — комментирует проект президент ОАО РЖД Владимир Якунин.

ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ — ГЛАВНЫЙ ИСТОЧНИК ДОХОДОВ ВСЕХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ МИРА

Дмитрий Подтуркин отмечает, что в рамках проекта «предусматривается реконструкция всей линии от Чопа до Киевского узла включительно. В рамках украинской программы развития транспортных коридоров приоритет отдается как раз направлению на Словакию и Венгрию. С Польшей у нас ведется работа по двухрежимным вагонам. Продление от нас колеи на Польшу будет актуально только при определенном качественном изменении структуры грузопотока со стороны России. Тогда встанет вопрос о создании нового транзитного коридора. Но для этого должна быть выработана совместная стратегия взаимодействия железных дорог России, Украины, а также Белоруссии по созданию привлекательных условий для грузовладельцев в странах Азиатско-Тихоокеанского региона. Кроме того, состояние польских железных дорог после проведенных там реформ таково, что сложно

ДОХОДЫ И РАСХОДЫ БУДУТ ДЕЛИТЬСЯ МЕЖДУ ГОСУДАРСТВАМИ, ЧЕРЕЗ КОТОРЫЕ ПРОЙДЕТ КОЛЕЯ 1520, ПРОПОРЦИОНАЛЬНО ПРОТЯЖЕННОСТИ УЧАСТКОВ НА ТЕРРИТОРИИ СТРАН-УЧАСТНИЦ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

в обозримое время участвовать в каких-либо масштабных инфраструктурных проектах. Единая сеть разделена на линии, поэтому единого источника принятия решений, управления и инвестирования там теперь просто нет. Соответственно, не с кем и вести переговоры по таким серьезным вопросам».

Но идею проекта положительно оценивают не все. Вице-президент Ассоциации экспедиторов России Сергей Желаннов не видит экономического смысла в проведении новых линий колеи 1520 мм на европейское железнодорожное пространство. Он полагает, что гораздо эффективнее устанавливать оси, рассчитанные на изменение колеи, или развивать пункты перегрузки. «Что дают лишние несколько сот километров в Европу? Не лучше ли вкладывать те средства, что планируется вложить в продление колеи 1520 в Европу, в развитие наших собственных магистралей? Тем более что уже существует линия до польского города Катовице и ее вполне можно использовать».

Заместитель генерального директора ОАО «Трансконтейнер» Павел Чичагов заявил, что путь в Европу через Катовице менее перспективен, нежели выход на Вену: «Данный участок создавался для снабжения советской рудой польских металлургических комбинатов, поэтому там до сих пор нет крупных мультимодальных терминалов. А продление его до Германии не имеет смысла. Во-первых, потому, что конкуренция с Deutsche Bahn будет очень сложной. Во-вторых, по причине близкого расположения крупных морских портов. Конечные точки новых линий колеи 1520 надо смещать к югу Европы подальше от основных и фидерных морских коммуникаций. В этом отношении Австрия интересна. Через нее можно осуществлять перевозки не только в Центральную Европу, но и в страны Средиземноморского бассейна, от Италии до Турции».

Руководитель центра логистики ЗАО «Отраслевой центр внедрения» Татьяна Кондрашенко отметила, что через погранпереход Чоп открывается путь и на венгерскую станцию Захонь: «А через Венгрию проходят не только магистральные сухопутные маршруты. Рядом протекает Дунай. Это позволяет расширить круг возможных схем грузоперевозок. В Венгрии мы можем получить настоящую опорную точку нашей экспансии в Европу». По словам эксперта, на данном направлении возможно формирование крупных потоков товаров народного потребления, автомобилей, бытовой техники.

КАВКАЗСКИЙ УЗЕЛ В январе ОАО РЖД одержало победу в тендере на концессионное управление Армянской железной дорогой. Концессионером стало ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» (ЮКЖД), 100% акций которого принадлежит ее материнской структуре ОАО РЖД. ЮКЖД, как концессионер, приобретает весь подвижной состав железной дороги Армении. Срок концессионного управления составит 30 лет с правом пролонгации еще на 20 лет после первых 20 лет работы. Согласно условиям концессионного управления, ОАО РЖД выплатит правительству Армении первоначальный взнос в размере \$5 млн. Последующие ежегодные выплаты в бюджет страны составят 2% от доходов. Исключение составит выручка от пассажирских перевозок.

Заместитель начальника департамента экономической конъюнктуры и стратегического развития ОАО РЖД



ПОГРАНПЕРЕХОД БУСЛОВСКАЯ НА РОССИЙСКО-ФИНСКОЙ ГРАНИЦЕ УДОБЕН ОБЕИМ СТОРОНАМ. С КОЛЕЕЙ 1520 ФИНЛЯНДИЯ СПОКОЙНО ЖИВЕТ ВОТ УЖЕ 90 ЛЕТ ПОСЛЕ ОТДЕЛЕНИЯ ОТ РОССИИ

Сергей Столяров отметил, что основная задача данного проекта — сформировать эффективные маршруты на транспортном коридоре «Север—Юг», который проходит и по территории Армении. Магистраль имеет хороший потенциал развития, поскольку она выходит не

СОГЛАСНО УСЛОВИЯМ КОНЦЕССИОННОГО УПРАВЛЕНИЯ АРМЯНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ, ОАО РЖД ВЫПЛАТИТ ПРАВИТЕЛЬСТВУ АРМЕНИИ ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЙ ВЗНОС В РАЗМЕРЕ \$5 МЛН. ПОСЛЕДУЮЩИЕ ЕЖЕГОДНЫЕ ВЫПЛАТЫ В БЮДЖЕТ СТРАНЫ СОСТАВЯТ 2% ОТ ДОХОДОВ



только на Грузию, но и на Иран и Турцию. Хотя развитие этого направления сдерживается сейчас по политическим причинам.

«При этом мы не забываем и про сотрудничество с азербайджанскими железнодорожниками. Формируется маршрут Казвин—Решт—Астара, который является оптимальным во взаимодействии с Ираном, что позволит увеличить транспортное взаимодействие между странами региона с участием ОАО РЖД», — добавил он.

Опыт концессионного соглашения с Арменией впоследствии пригодится. Его можно будет применять и во взаимодействии с другими дорогами, считает Сергей Столяров.

КИТАЙСКИЙ МАРШРУТ Президент АО «Казтранссервис» (национальный контейнерный оператор Казахстана) Эдиль Исаков заявил, что его страна также готова предложить ряд проектов по развитию пространства колеи 1520 мм. Например, интересным был бы вариант продления колеи 1520 до китайского города Урумчи. Хотя о реализации идеи речи еще не было.

«Теоретически нам было бы выгодно доводить наши вагоны без перестановки колесных пар до этого города. Это привлекательно и для китайских партнеров, поскольку

ку они также испытывают дефицит подвижного состава: они бы смогли ускорить свой вагонооборот. Проблема может быть только в одном — распределении ролей в проекте. Китайская сторона, как правило, во всех совместных проектах требует себе контрольный пакет акций», — объяснил Эдиль Исаков. И отметил, что проекты по продлению колеи 1520 мм вглубь Китая могут быть реализованы лишь в том случае, если они будут инициированы Россией.

«Вначале этот вопрос следует обсудить на уровне руководства ОАО РЖД и „Казахстан темир жолы“ („Железные дороги Казахстана“), — добавил господин Исаков, — а затем уже совместно выносить на обсуждение с китай-

скими партнерами. Нам это было бы однозначно выгодно: наши вагоны сейчас заходят в Китай с перестановкой колесных пар, что приводит к потере времени».

МОНГОЛЬСКАЯ СТОРОНА В середине апреля от правительства Монголии поступило предложение передать ОАО РЖД в доверительное управление принадлежащие России 50% акций АО «Улан-Баторская железная дорога» (УБЖД). Сейчас они находятся в управлении Федерального агентства железнодорожного транспорта Минтранса РФ (Росжелдор). Российское правительство должно выработать план мер по передаче российской доли акций УБЖД в управление ОАО РЖД.

Монгольская сторона объяснила свое предложение необходимостью укреплять взаимодействие между российскими и монгольскими магистральями, что позволит ускорить реализацию программы развития монгольской магистрали.

Как сообщил Сергей Столяров, монгольская сторона рассчитывает получить эффективного управляющего дорогой и исправить ситуацию с финансированием с российской стороны. В последние годы недостаток инвестиций на УБЖД принял хронический характер. Росжелдор на развитие монгольской магистрали практически ничего не выделял.

«Необходима реализация комплексной программы по реконструкции и развитию УБЖД, которую предстоит выводить из состояния, близкого к деградации, — отметил господин Столяров. — Нужно менять деревянные шпалы на бетонные, песчаное наполнение верхнего строения пути на щебенку. Требуется значительная реконструкция искусственных сооружений дороги. Передача российского па-

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ «ПРОСТРАНСТВО 1520» (ПО ДАННЫМ ЗА 2005 ГОД)							
СТРАНА	ПАРК ЛОКОМОТИВОВ (ШТ.)	ПАССАЖИРООБОРОТ (МЛН ЧЕЛ.)	ПАССАЖИРООБОРОТ (МЛН КМ)	ГРУЗОБОРОТ (МЛН Т)	ГРУЗОБОРОТ (МЛН КМ)	КОЛИЧЕСТВО СОТРУДНИКОВ, ЗАНЯТЫХ В ПЕРЕВОЗКАХ	ЧИСЛЕННОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ (МЛН ЧЕЛ.)
ЭСТОНИЯ	113	5,2	248	44,8	10311	2674	1,3
ЛАТВИЯ	205	25,9	894	54,9	17921	12702	2,2
ЛИТВА	249	6,7	428	49,3	12457	9860	3,5
БЕЛАРУСЬ	606	141,0	13568	125,1	43559	65819	9,6
МОЛДОВА	155*	5,0	355	11,7	2980	10805	3,5
РОССИЯ	19549	1338,7	172217	1273,3	2044159	1040624	142
УКРАИНА	4370	518,4	52655	450,3	223980	299996	46,3
АРМЕНИЯ	0	0,8*	30	2,6*	678*	4532	2,9
АЗЕРБАЙДЖАН	505*	5,2*	789*	17,5*	7551*	Н/Д	8,4
ГРУЗИЯ	322	3,6	719,7	19,0	6127	13830	4,6
КАЗАХСТАН	1702*	15,9*	12129	215,5*	171855	76949	15,6
ТАДЖИКИСТАН	57*	0,7*	50*	12,3*	1117	5047	6,7
ТУРКМЕНИСТАН	304*	4,4*	1286*	18,2*	8670	11345	6,9
УЗБЕКИСТАН	286*	16,0*	2012*	53,8*	18007*	27313	26,6
МОНГОЛИЯ	111*	4,3*	1228*	14,1*	8857*	15940**	2,8
ФИНЛЯНДИЯ	545	63,5	3478	40,7	9706	12791	5,1
ВСЕГО	29079	2155,3	262086,7	2403,1	2587935	1610227***	288

ИСТОЧНИК: UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER (МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОЮЗ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ), ДАННЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОМПАНИЙ. * ДАННЫЕ ЗА 2004 ГОД. ** ДАННЫЕ ЗА 2003 ГОД. *** БЕЗ УЧЕТА АЗЕРБАЙДЖАНА.

кета акций дороги в управление ОАО РЖД позволит реализовать эти меры. Планируется строительство двухпутных вставок на магистрали, частичная электрификация ее участков, общее развитие путевого и станционного хозяйств, модернизация депо. Схема финансирования УБЖД сейчас прорабатывается совместно с правительством Монголии».

Сергей Столяров заверяет, что ОАО РЖД готово помогать партнерам в обновлении подвижного состава и инфраструктуры, выработке совместных логистических решений, развитии информатизации, подготовке новых кадров и повышении квалификации действующих сотрудников: «Передача акций положительно скажется на финансовом состоянии УБЖД. А наша компания получит дополнительные возможности формирования новых международных маршрутов между Китаем и Европой с участием российского железнодорожного транспорта. Для эффективной реализации этих мер ОАО РЖД необходимо иметь доступ к управлению монгольской магистралью».

Как утверждает Татьяна Кондрашенко, передача российского пакета акций АО УБЖД от Росжелдора к ОАО РЖД может повлиять на схемы перевозок из Китая в Россию транзитом через Монголию: «Например, поток автокомплектующих, которые сейчас доставляются на фурах через переход Кяхта, мог бы быть переведен на железную дорогу. Этот вариант может стать для грузовладельцев привлекательным. Но предстоит развивать инфраструктуру складов и терминалов на монгольско-китайской и российско-монгольской границах. Передача акций УБЖД в управление ОАО РЖД — удачное решение. Росжелдор является не хозяйствующей, а правоприменительной структурой. А все вопросы, связанные с повседневным функционированием монгольской магистрали, гораздо проще решать ОАО РЖД».

КОРЕЙСКОЕ ПРАВО ОАО РЖД и министерство железных дорог КНДР заключили соглашение о сотрудничестве, предполагающее начало модернизации железнодорожного участка Туманган—Раджин. А также создание контейнерного терминала в порту Раджин (КНДР). Реализацией проектов займется новое совместное предприятие. Документ подписали президент ОАО РЖД Владимир Якунин и министр железных дорог КНДР Ким Ен Сам.

Новое СП будет модернизировать участок железной дороги протяженностью 52 км, а также осуществлять после-

Генеральный директор Агентства управленческих технологий Сергей Лопарев отметил, что проблем с финансированием проекта не возникнет. В нем заинтересованы не только Россия и КНДР, но и Южная Корея. А также крупнейшие корейские грузоотправители и операторы морских линий. «Южнокорейская сторона понимает, что Раджин — это ключевой порт для всей Кореи. Поэтому, даже если не будет в ближайшее время открыто движение между Северной и Южной Кореей по железной дороге, отправки пойдут по фидерным линиям. Пойдут туда и южнокорейские деньги. Уже наступило определенное политическое потеп-

ЕСЛИ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ МЕЖДУ СЕВЕРНОЙ И ЮЖНОЙ КОРЕЕЙ НЕ БУДЕТ ОТКРЫТО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ, ОТПРАВКИ ПОЙДУТ ПО ФИДЕРНЫМ ЛИНИЯМ. ПОЙДУТ ТУДА И ЮЖНОКОРЕЙСКИЕ ДЕНЬГИ



дующую эксплуатацию инфраструктуры. С этой ветки появится выход на российский Транссиб на сопредельной Тумангану российской пограничной станции Хасан.

Кроме того, контейнерный терминал в порту Раджин будет передан в управление ОАО РЖД. Проектная мощность терминала — 400 тыс. TEU с перспективой расширения до 600–700 тыс. TEU в год. Первая очередь терминала обеспечит мощность 200 тыс. TEU в год.

СП, в которое вошли ОАО «Торговый дом РЖД» и порт Раджин, займется также привлечением инвестиций для финансирования проектов и поиском подрядчиков для осуществления строительных работ. СП создано сроком на 49 лет со следующим распределением долей в регистрационном капитале — 70% у российской стороны и 30% у корейской.

ление между двумя странами, и прежние барьеры начинают исчезать. А для нас главное — завершить проект прокладки в Корею своей колеи. Это даст дополнительный поток грузов на Транссиб и заложит основы долгосрочного партнерства с таким крупным экономическим центром, как Корея. Она в перспективе обязательно станет единой. Этот проект нельзя оценивать исключительно с позиции сиюминутной выгоды. Его критерии находятся в сфере геополитики и экономической географии. В дальнейшем все расходы окупятся многократно», — заявил Сергей Лопарев.

Директор аналитического центра «Инфраньюс» Алексей Безбородов не разделяет этого мнения. «Не понятно, почему строительство нового терминала называется „реконструкция порта Раджин“. Там нечего реконструировать, там нет кранов, нет ничего. Нам говорят: за счет совместно-

го инвестирования, в том числе с участием Южной Кореи, это все можно быстро построить. Вкладывать России придется в одиночку. Напомню, что в Южной Корее до сих пор не отменена уголовная статья за инвестиции в КНДР. И ни на какие грузопотоки по этой же причине потом тоже рассчитывать не стоит», — заявил он.

Однако старший юрист департамента инфраструктурных и транспортных проектов адвокатского бюро «Вегас-Лекс» Довран Гарагозов подчеркнул, что «если говорить с точки зрения международного права, то такая норма, предусмотренная в законодательстве Южной Кореи, не является препятствием для участия южнокорейского бизнеса в реализации проекта Хасан—Раджин. Во-первых, с 2007 года железнодорожное сообщение между севером и югом открыто. Это было немыслимо еще несколько лет назад. Принципиально и участие в проекте России. Так у севера и юга Кореи будет меньше недоверия друг к другу».

Действительно, министр железных дорог КНДР Ким Ен Сам отметил, что «проект является крупнейшим примером экономического сотрудничества между КНДР и Россией».

В реконструкцию участка железной дороги Туманган—Раджин и строительство контейнерного терминала предполагается инвестировать около \$200 млн. Инвестором может выступить одна из «дочек» ОАО РЖД. А северокорейская сторона предоставит в долгосрочную аренду земельные участки и инфраструктуру на линии Туманган—Раджин. Уже завершается согласование проектов реконструкции этого участка железной дороги и строительства терминала. Работы планируется начать в мае-июне. Для обеспечения беспрепятственного пропуска грузов через госграницу стороны намерены максимально упростить таможенные и пограничные формальности. Осуществлять координацию будет специальный консультационный комитет. ■

В ОДНИ РУКИ

В «пространстве 1520» Казахстанская железная дорога является третьей по экономическим показателям после РЖД и Украинской железной дороги. Президент АО «Национальная компания „Казахстан темир жолы“» (КТЖ) Аскар Мамин отмечает не только увеличение значения транзитных перевозок, но и возросшую роль частных инвестиций в развитии национальной железнодорожной системы.

Транзитно-транспортный потенциал Республики Казахстан позволяет осваивать дополнительные объемы внутренних, экспортно-импортных и транзитных перевозок на всех видах транспорта. Учитывая, что торговый грузопоток большинства Центрально-азиатских республик из Российской Федерации проходит по нашей территории, то возрастает региональное значение железнодорожной системы Казахстана.

В связи с этим инвестиционная политика НК КТЖ направлена, в первую очередь, на развитие магистральной железнодорожной сети, с целью удовлетворения потребностей экономики Казахстана в перевозках и соседних стран в транзите, а также для привлечения новых транзитных грузопотоков.

Поэтому в числе приоритетных инфраструктурных проектов КТЖ на период до 2015 года мы выделяем дальнейшее развитие пограничной станции Достык, усиление железнодорожного участка Актогай—Достык; строительство новых железнодорожных линий; электрификация железнодорожных участков в целях увеличения пропускной способности, снижения себестоимости и времени доставки грузов.

При этом необходимо формирование замкнутой сети национальных железных дорог, обеспечивающей полное и оптимальное удовлетворение потребностей страны в перевозках пассажиров и грузов.

Для развития инфраструктуры железных дорог мы привлекаем инвестиции частного сектора на условиях государственно-частного партнерства.

В рамках принятой правительством Республики Казахстан транспортной стратегии РК до 2015 года определен ряд перспективных инфраструктурных проектов, в том числе строительство новых железнодорожных участков: Жезказган—Бейнеу (990 км), Курык—Ералиево (20 км), Мангышлак—Баутино (135,1 км), Хоргос—Жетыген (235 км), Узень-государственная граница РК и Туркменистана (станция Болашак, 138,5 км).

30 апреля министерство транспорта и коммуникаций объявило победителя первого конкурса на определение концессионера для проекта строительства и эксплуатации железнодорожного участка Хоргос—Жетыген.

Им стала частная компания. Указанный проект предусматривает открытие второго железнодорожного пограничного пункта пропуска на границе с Китаем, который обеспечит повышение объемов перевозок грузов, в том числе транзитных. С вводом новой линии на 550 км сократится расстояние грузовых и пассажирских перевозок из Актау и Алматы в Китай.

На стадии завершения находится реализация инфраструктурного проекта с участием НК КТЖ — строительство новой железнодорожной линии Шар—Усть-Каменогорск, протяженностью 153 км, которая соединит Восточный Казахстан с другими регионами страны.

Общая протяженность указанных линий составляет более 1700 км, а общая стоимость — более \$4 млрд.



«ГЛОБ»

ОБЫЧНАЯ УЗЛОВАЯ СТАНЦИЯ, ОБЫЧНЫЕ СОСТАВЫ, ОБЫЧНАЯ КАЗАХСКАЯ СТЕПЬ. ТОЛЬКО ИЗОЩЕРНЫЙ УМ МОГ ЗАДАТЬСЯ ВОПРОСОМ, НЕ ПОМЕНЯТЬ ЛИ НАМ РУССКИЙ СТАНДАРТ КОЛЕИ В КАЗАХСТАНЕ, НАПРИМЕР, НА ЕВРОПЕЙСКИЙ

«ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ПОКА НЕВЕЛИКА»

20–22 МАЯ В СОЧИ СОСТОИТСЯ III МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ БИЗНЕС-ФОРУМ «СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520». СТАРШИЙ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ОАО РЖД БОРИС ЛАПИДУС В РАЗГОВОРЕ С „Ъ“ ОТМЕЧАЕТ НЕ ТОЛЬКО ТИПИЧНОСТЬ ПРОБЛЕМ И ЗАДАЧ, КОТОРЫЕ ПРИХОДИТСЯ РЕШАТЬ СТРАНАМ С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ КОЛЕЕЙ ШИРИНОЙ 1520 ММ, НО И ВПОЛНЕ ОСОЗНАННУЮ ПОТРЕБНОСТЬ ВСЕХ УЧАСТНИКОВ ФОРУМА В ОБМЕНЕ ОПЫТОМ.

BUSINESS GUIDE: Почему форум «Стратегическое партнерство 1520» интересен столь разным странам?

БОРИС ЛАПИДУС: Более чем 15-летний опыт работы железнодорожных систем суверенных стран СНГ показал, что как в каждой из стран в отдельности, так и в целом по пространству, объединенному железнодорожной колеей шириной 1520 мм, накопилось большое количество проблем. Главное состоит в том, что все эти проблемы — типовые. Они, может быть, в разной степени, но касаются всех без исключения железных дорог с шириной колеи 1520 мм.

Поэтому мы предложили новый подход — рассматривать проблемы не в рамках отдельных железнодорожных систем, а как общее бизнес-пространство, объединенное общими стандартами железнодорожной колеи.

Проблемы носят системный характер и наиболее эффективно могут быть решены только в случае постоянного диалога, обсуждения их с другими участниками «пространства 1520».

И для этого было предложено организовать форум «Стратегическое партнерство 1520» как инструмент решения этих задач для всех субъектов бизнеса, заинтересованных в обсуждении общих проблем «пространства 1520» и в развитии возможностей.

Во-первых, это проблема запредельного износа основных фондов и необходимость обновления как инфраструктуры, так и парка подвижного состава. Во-вторых, ряд технологических проблем, связанных с логистической ограниченностью перевозок при более высоком спросе на межгосударственные, транзитные перевозки. В-третьих, инвестиционная привлекательность железных дорог пока невелика как для частного бизнеса, так и для крупных инвестиционных институтов.

ВГ: А в чем причина низкой инвестиционной привлекательности железной дороги?

Б. Л.: Причин несколько. Прежде всего, это незавершенность процессов реформирования и соответствующие правовые ограничения. Во-вторых, бизнес-сообщество плохо информировано о стратегических возможностях системы и вообще о том, что происходит в каждой из стран с шириной колеи 1520 мм. Например, отсутствует реальная оценка спроса на подвижной состав, а отсюда — проблемы с развитием транспортного машиностроения. Очевидно, что пока бизнес не понимает, каков спрос на продукцию, инвестировать в машиностроение никто не будет.

В рамках решения этой задачи важна тема использования транзитного потенциала. Очевидно, что транзит может быть эффективным только в случае, если в рамках «пространства 1520» существуют общие подходы и бизнес-идеи в отношении тарифной политики, логистических технологий, оптимизации таможенных процедур, сокращения технологических и производственных транзакций и т. п.

РУКОВОДИТЕЛИ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА ЛАТВИИ ЗАВЕРЯЮТ, ЧТО В БЛИЖАЙШИЕ 100 ЛЕТ ПЕРЕШИВКА КОЛЕИ 1520 НЕ ПЛАНИРУЕТСЯ — ЭТО ПРИЗНАНО ЭКОНОМИЧЕСКИ НЕЦЕЛЕСООБРАЗНЫМ



АЛЕКСЕЙ МАШИШЕВ

Дело в том, что существующие межгосударственные форматы не направлены на решение этих задач. И все указанные проблемы в этих форматах не решались. В этих вопросах нет никакой политики. Здесь должны работать сугубо экономические интересы.

ВГ: Насколько политические интересы государств-участников влияют на ход обсуждений?

Б. Л.: Политики тут практически нет. Мы изначально договорились, что политические аспекты на наших форумах не обсуждаются. Как правило, представители государств — например, министры транспорта и другие политики принимают участие только тогда, когда они представляют принимающие страны. Так, например, было в Латвии, в Казахстане и в России.

ВГ: Какова аудитория предстоящего форума?

Б. Л.: Помимо железнодорожных, логистических компаний и операторов, это представители транспортного машиностроения, транспортного строительства, банков и инвестиционных компаний, которые имеют в лице железнодорожного транспорта потенциально большой и стабильно реализуемый объект для инвестиций.

Два-три года назад железнодорожный транспорт был для всех перечисленных субъектов «черным ящиком». Тем более что в то время достаточно активно звучал вопрос о перешивке колеи на европейскую в Прибалтике и в Казахстане. И никто не мог сказать, насколько это всерьез.

Информационный голод ощущали и сами страны — участники колеи 1520. В частности, те страны, где не было собственной машиностроительной базы — Казахстан, Армения, Таджикистан, Литва. Для того чтобы принимать решения о строительстве, например, заводов по производству подвижного состава, нужно понимать, каков спрос и каково предложение на рынке, каковы стандарты и требования к подвижному составу у соседей — российских, украинских перевозчиков.

Теперь эти вопросы становятся более понятными, и транспортное машиностроение начинает активно развиваться, и не только в России.

Сегодня Украина активно возрождает локомотиво- и вагоностроение, а Латвия — производство пригородных поездов, большую активность проявляет Казахстан. Белоруссия начинает производить собственные вагоны, более того, вагоны уже делают предприятия, которые вообще никогда их не производили, а в Узбекистане всерьез думают о сборочном производстве локомотивов.

Важной аудиторией являются и грузоотправители, которые тоже заинтересованы в понимании возможностей железных дорог в развитии их бизнеса.

ВГ: Насколько реальны сценарии перешивки широкой колеи в формат 1435 мм?

Б. Л.: В Казахстане, возможно, в головах некоторых политиков еще есть сценарии строительства новых линий в формате 1435 мм, но о перешивке существующей колеи речи тоже уже не идет. Да и наличие двух стандартов оценивается как рискованное с точки зрения эффективности.

Руководители транспортного комплекса Латвии заявляют, что в ближайшие 100 лет перешивка колеи 1520 не планируется, так как это признано экономически нецелесообразным.

В результате формирования более прозрачных условий для развития и технического перевооружения железных дорог такие сценарии всерьез уже не рассматриваются.

ВГ: Каков экономический смысл развития «пространства 1520» для ОАО РЖД?

Б. Л.: Во-первых, в сохранении партнерских отношений в транзитных, экспортных и импортных перевозках. Мы заинтересованы в том, чтобы были единые технологические, таможенные и прочие подходы у всех стран с широкой колеей. Чтобы те или иные изменения в технической политике не приводили к разрыву связей и транзитных цепочек. Чтобы техническое развитие давало синергетический эффект.

Благодаря этому диалогу, например, мы пришли к единому пониманию и единым подходам по вопросам транзита Китая—Европа с железнодорожниками Казахстана.

Мы пришли к единому пониманию перспектив электрификации между российскими и латвийскими железными дорогами. Мы пришли к пониманию, что заинтересованы в поставках продукции машиностроительных предприятий Украины.

Очень важно для нас и для других участников и то, что во время этого диалога активно происходит обмен опытом в отношении реформ железнодорожного транспорта, которые идут во многих странах. В каждой из стран реформа идет разными темпами. Где-то быстрее, с большим количеством рисков, где-то — по консервативному сценарию.

Мы имеем возможность учесть тот опыт, который нарабатан, например, в Казахстане. В частности, он говорит о том,

что в части разделения перевозок и локомотивной тяги политика должна быть как можно более сдержанной. Приватизация должна быть более эволюционной, чтобы это не отразилось негативно на общем финансовом результате.

И это важно не только для России. Очень большое внимание опыту реформ уделяет, например, Белоруссия, где реформы только начинаются.

ВГ: А есть ли какой-то эффект от диалога со странами со стандартом 1520, но которые не входят в СНГ. Например, с Финляндией?

Б. Л.: Безусловно. Финны с удовольствием участвуют в диалоге, потому что это расширяет их возможности по увеличению грузопотоков, развитию скоростного и высокоскоростного пассажирского движения. Сейчас мы реализуем ряд совместных проектов в этой области.

Монгольские железные дороги, также имеющие колею стандарта 1520, тоже активно участвуют в процессе. Например, они сейчас проявляют интерес к полному техническому перевооружению всей своей железнодорожной системы. Понятно, что российские железные дороги и другие партнеры очень заинтересованы в участии в этом процессе.

ВГ: Каковы реальные результаты прошлых форумов?

Б. Л.: Если на первых форумах речь шла лишь об осмыслении общих задач, общего бизнес-пространства, то сейчас все больше обсуждаются конкретные проекты, есть уже и конкретные результаты.

В частности, в этом году в Сочи мы намерены заключить соглашение о единых технических стандартах. Делается это на форуме специально. Для того чтобы у всех участников была подробная информация о тех нововведениях, которые появляются у нас.

ВГ: Есть ли в мире аналоги подобных форумов и объединений?

Б. Л.: Абсолютных аналогов нет. Все международные организации — ОСЖД, МЖД и прочие занимаются в основном вопросами законодательства, регулирования правовых аспектов. Организаций с четкой бизнес-направленностью я не знаю.

Одним из направлений деятельности нашего форума является организация регулярной международной выставки «Экспо 1520». Первая выставка прошла в прошлом году и была довольно успешной. Следующая будет в 2009 году. Уверен, что мы и дальше будем развивать эти направления, и они будут успешными и востребованными.

ВГ: Есть ли уже какие-то итоги работы ОАО РЖД по управлению армянскими железными дорогами?

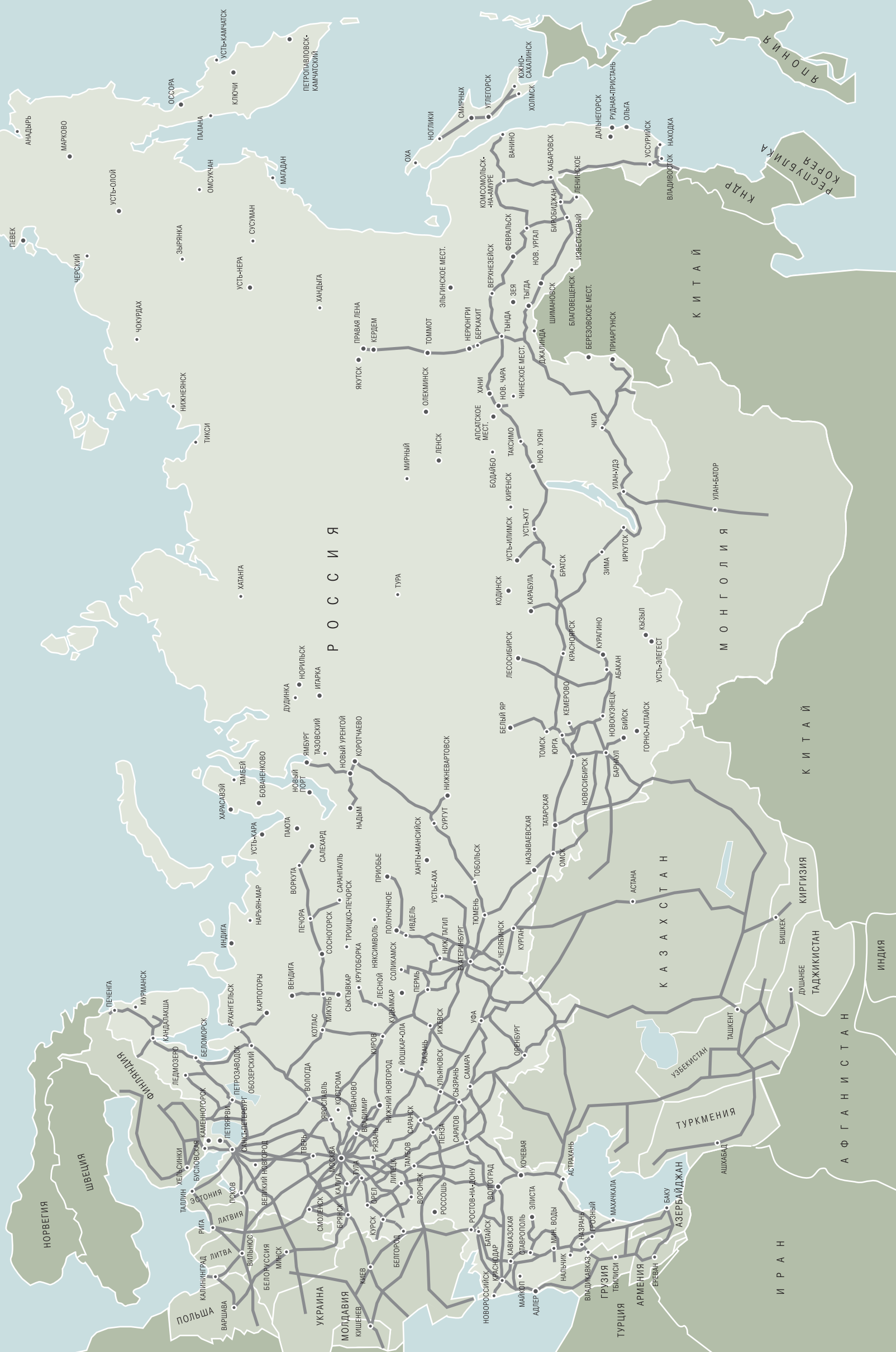
Б. Л.: О результатах говорить пока рано. К 12 июня мы должны провести инвентаризацию, проработать ряд маркетинговых, производственных, технических вопросов. Работа идет. Важно понимать, что для РЖД это — коммерческий проект.

Интервью взял **ВЛАДИМИР ЗМЕЮЩЕНКО**



ПРОСТРАНСТВО 1520

Железнодорожная колея стандарта 1520 мм объединяет более полутора десятков стран с общим населением почти 300 млн человек. Существует больше 20 стандартов железнодорожной колеи, но колея «русского» стандарта 1520 мм — одна из самых протяженных (более 230 тыс. км) и востребованных. По ней ежегодно перевозится около двух миллиардов пассажиров и примерно два с половиной миллиарда тонн грузов.



ОДИНОЧЕСТВО В ПУТИ

УТВЕРЖДЕННЫЙ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ПРОЕКТ «СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ДО 2030 ГОДА» СТАЛ ПЕРВОЙ В СТРАНЕ ПОПЫТКОЙ ДОЛГОСРОЧНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРНОЙ ОТРАСЛИ ЭКОНОМИКИ. ВПРОЧЕМ, ПОКА ВСЕ РАВНО НЕ ОЧЕНЬ ПОНЯТНО, КАК ЭТА ПРОГРАММА БУДЕТ РЕАЛИЗОВАТЬСЯ. СОХРАНЯЕТСЯ ОДИН ИЗ ГЛАВНЫХ РИСКОВ — НЕДОСТАТОК ФИНАНСИРОВАНИЯ.

АЛЕКСАНДР ШУГАЕВ, «ГУДОК»

ОДНИМ МИРОМ Железные дороги России являются второй по величине транспортной системой мира, уступая по общей длине эксплуатационных путей лишь США. А по протяженности электрифицированных магистралей российские железные дороги занимают первое место в мире. Российская Федерация осуществляет более 20% грузооборота и 15% пассажирооборота всех железных дорог мира. Российские железные дороги являются неотъемлемой частью евразийской железнодорожной сети, они непосредственно связаны с железнодорожными системами Европы и Восточной Азии. Кроме того, через порты может осуществляться взаимодействие с транспортными системами Северной Америки.

Процессы глобализации, изменения традиционных мировых хозяйственных связей ставят сегодня перед Россией задачу рационального использования потенциала своего уникального экономико-географического положения. Развитие железнодорожного транспорта означает не только эффективную реализацию транзитного потенциала страны, что позволяет получить солидный экономический эффект от участия в международных перевозках, но и создает новые инструменты влияния России на мировые экономические процессы.

К концу XX века радикальные геополитические и социально-экономические преобразования в национальной экономике привели к нарастанию негативных процессов в развитии российских железных дорог, проявившихся в масштабном физическом и моральном старении основных фондов железнодорожного транспорта, прогрессирующем нарастании технико-технологической отсталости, а также хроническом дефиците финансовых ресурсов, необходимых для поддержания и обновления отрасли. С аналогичными проблемами столкнулись и другие инфраструктурные отрасли экономики России, в том числе электроэнергетика и связь.

Впрочем, проблемы структурного реформирования и развития на железнодорожном транспорте не являются уникальными российскими проблемами. В 1970–1980-х годах темпы развития очень многих железных дорог мира перестали соответствовать потребностям экономики.

В большинстве стран первым шагом, направленным на решение возникших проблем, стала структурная реформа железнодорожного транспорта. Для реализации мероприятий реформы, в частности, странами Европейского союза был разработан стандартизованный набор инструментов управления. Этот набор, включающий в себя методы разделения функций государственного регулирования и управления хозяйственной деятельностью, выделения естественно-монопольных и конкурентных секторов, дерегулирования видов деятельности, не являющихся естественно-монопольными, процедуры перехода от монопольного состояния отрасли к конкурентному и многие другие, с большим или меньшим успехом используется в течение последних 20–30 лет.

В 1998 году правительство РФ приступило к реализации аналогичных мер по реформированию российских

КЛЮЧЕВОЙ ПРОБЛЕМОЙ, ПРЕПЯТСТВУЮЩЕЙ УСКОРЕННОМУ РАЗВИТИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА, ЯВЛЯЕТСЯ ХРОНИЧЕСКОЕ НЕДОИНВЕСТИРОВАНИЕ. РОСТ ИНВЕСТИЦИЙ В РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ БОЛЕЕ ЧЕМ В ДВА РАЗА ОТСТАЕТ ОТ РОСТА РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА



ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ РОССИИ — ВТОРАЯ ПО ВЕЛИЧИНЕ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА МИРА — ОСУЩЕСТВЛЯЮТ БОЛЕЕ ПЯТОЙ ЧАСТИ ГРУЗОБОРОТА И ШЕСТУЮ ЧАСТЬ ПАССАЖИРОБОРОТА ВСЕХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ МИРА

железных дорог. Однако, несмотря на очевидные успехи структурной реформы, ее мероприятия и результаты оказались недостаточными для того, чтобы в короткие

сроки создать эффективные источники внутриотраслевого развития, позволяющие обеспечить масштабное финансовое оздоровление и модернизацию отрасли, сформировать условия для ее долговременного устойчивого роста и повышения конкурентоспособности на мировом рынке.

И, несмотря на то, что в прогнозной части «Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Фе-

дерации до 2030 года» предпринята попытка описания целевого состояния экономики и обеспечения ее роста железнодорожными транспортными ресурсами, пока не очень понятно, как все эти стратегические задачи будут реализовываться.

ВЫГОДНЫЙ ПАРТНЕР Ключевая проблема, препятствующая ускоренному обновлению и развитию же-



СТРАТЕГИЯ 2030

«Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» является уникальной для России программой, поскольку в истории отечественной железнодорожной отрасли еще не проводилось столь масштабных и четко спланированных преобразований.

Общий объем инвестиций в развитие железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года составит 13,9 трлн руб. Доля инвестиций из федерального бюджета — 21%, субъектов РФ — 4,4%, частных инвесторов — 74,6%, в том числе ОАО РЖД — 42,6%.

«Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» делится на два ключевых этапа.

Первый из них — инновационный — рассчитан на срок до 2015 года и предполагает коренную модернизацию железнодорожного транспорта, что позволит ликвидировать недостатки инфраструктуры, заменить изношенный подвижной состав и другую железнодорожную технику, выработавшую ресурс, интегрировать российские железные дороги в евро-азиатскую транспортную систему.

Второй этап (с 2016 по 2030 год) — это этап динамичного расширения сети железных дорог. В этот период должны быть построены важнейшие стратегические, социально значимые и основные грузовые линии общей протяженностью 20 550 км. (Для сравнения: в советский период, то есть более чем за 70 лет, на территории России было построено около 30 тыс. км железных дорог, включая БАМ. А за последние 15 лет эксплуатационная длина железных дорог в стране сократилась на 2,5 тыс. км.) На основе внедрения новейших технологий до 10 887 км будет расширен полигон скоростного пассажирского движения, увеличены скорости грузовых поездов и грузоподъемность подвижного состава.

По максимальному варианту «Стратегии 2030» количество субъектов Российской Федерации, обслуживаемых железнодорожным транспортом, возрастет с 79 до 83. Железнодорожное сообщение получат республики Горный Алтай и Тува, Магаданская область, Ненецкий автономный округ. Плотность железнодорожной сети в стране вырастет к 2030 году на 23,8%.

Наибольшие объемы нового железнодорожного строительства планируются в восточных федеральных округах страны. Таким образом будет ускорено развитие территорий Восточной Сибири и Дальнего Востока, население которых составляет более 18 млн человек. Появление железнодорожных магистралей создаст новые возможности для освоения месторождений угля с годовой добычей в 2030 году 65 млн тонн, руды — 10 млн тонн, а также для интенсивного вовлечения в хозяйственный оборот новых нефтегазовых районов.

Благодаря развитию высокоскоростного и скоростного сообщения между крупнейшими центрами страны будут обеспечены условия для повышения мобильности населения, развития межрегиональных экономических и культурных связей.

Протяженность линий, на которых будет осуществляться скоростное движение (со скоростями 160–200 км/ч), составит более 10 тыс. км, а высокоскоростных магистралей (со скоростями 350 км/ч) — 1,5 тыс. км. От Москвы до Санкт-Петербурга можно будет доехать за 2,5 часа, от Москвы до Нижнего Новгорода — за 2 часа, от Москвы до Берлина — за 8–10 часов, от Москвы до Сочи — за 14–15 часов. Территория России станет удобнее для туризма, будут разгружены автомобильные дороги.

лезнодорожного транспорта, — его хроническое недоинвестирование. Собственные инвестиционные ресурсы железнодорожной отрасли являются объективно ограниченными, а доля привлеченных инвестиций пока недостаточно высока. При сохранении существующих тенденций рост инвестиций в развитие российских железных дорог за период до 2010 года может составить, по большинству прогнозов, лишь 2,2 раза, против роста в 4,8 раза в экономике страны в целом.

Недоинвестирование российских железных дорог может стать серьезной проблемой при решении задач обновления, развития и повышения эффективности функционирования этого вида транспорта и фактором, ограничивающим рост экономики в целом.

Для того чтобы преодолеть это системное ограничение, необходима реализация комплекса мер, предусмотренных «Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года». Этот документ был разработан по поручению президента, при этом была отмечена необходимость привлечения в отрасль «значительных инвестиционных ресурсов».

По словам президента ОАО РЖД Владимира Якунина, реализация столь масштабных программ, как свидетельствует зарубежный опыт, становится возможной и эффективной только при взаимодействии государства и частного бизнеса. В стратегии предложен механизм, четко увязывающий основные направления развития железнодорожного транспорта с участниками инвестиционного процесса.

Действительно, для реализации «Стратегии развития железнодорожного транспорта России до 2030 года» планируется активно использовать механизм государственно-частного партнерства. В стратегии определены партнеры, потенциальные заказчики и инвесторы, которые рассчитывают на получение наиболее существенных эффектов от развития и модернизации сети железных дорог.



АМБИЦИОЗНЫЙ ПРОЕКТ ВАГОНА-ЛАБОРАТОРИИ С РЕАКТИВНОЙ ТЯГОЙ (1970) ОКАЗАЛСЯ НА ПРИКОЛЕ ИЗ-ЗА НЕДОСТАТКА ФИНАНСИРОВАНИЯ

Именно они и должны стать основными инвесторами строительства и реконструкции железнодорожных линий.

Участие Российской Федерации в развитии железнодорожного транспорта реализуется через прямое бюджетное финансирование, а также через другие формы и инструменты государственного участия, например выделение средств из Инвестиционного фонда Российской Федерации на условиях государственно-частного партнер-

КТО И ЗА ЧТО ПЛАТИТ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ И МОДЕРНИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ БЮДЖЕТ И БЮДЖЕТЫ РЕГИОНОВ	СТРАТЕГИЧЕСКИЕ И СОЦИАЛЬНО ЗНАЧИМЫЕ ДОРОГИ, СОХРАНЯЮЩИЕ И УКРЕПЛЯЮЩИЕ ЦЕЛОСТНОСТЬ СТРАНЫ, УЛУЧШАЮЩИЕ КАЧЕСТВО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ БЮДЖЕТ И ЧАСТНЫЕ ИНВЕСТОРЫ	ГРУЗОБРАЗУЮЩИЕ ЛИНИИ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫЕ ДЛЯ ТРАНСПОРТНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ НОВЫХ МЕСТОРОЖДЕНИЙ ПОЛЕЗНЫХ ИСКОПАЕМЫХ И ПРОМЫШЛЕННЫХ ЗОН
ОАО РЖД, ЧАСТНЫЕ ИНВЕСТОРЫ, ГОСУДАРСТВЕННЫЙ БЮДЖЕТ	ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ЛИНИИ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫЕ ДЛЯ ОПТИМИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ В ЦЕЛЯХ УСКОРЕНИЯ ХОЗЯЙСТВЕННЫХ И МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ СВЯЗЕЙ
ОАО РЖД, ЧАСТНЫЕ ИНВЕСТОРЫ, ГОСУДАРСТВЕННЫЙ БЮДЖЕТ И БЮДЖЕТЫ РЕГИОНОВ	ВЫСОКОСКОРОСТНЫЕ ЛИНИИ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫЕ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ СО СКОРОСТЬЮ ДО 350 КМ/Ч
ОАО РЖД, ГОСУДАРСТВЕННЫЙ БЮДЖЕТ	МОДЕРНИЗАЦИЯ ДЕЙСТВУЮЩИХ ЛИНИЙ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ОСВОЕНИЯ ПРОГНОЗНЫХ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК И ОРГАНИЗАЦИИ СКОРОСТНОГО ПАССАЖИРСКОГО ДВИЖЕНИЯ

ства, финансирование в рамках федеральных и межгосударственных целевых программ, предоставление налоговых инвестиционных кредитов. В стратегии четко обозначены объемы инвестиций всех заинтересованных сторон.

Но эксперты, опрошенные ВГ, указывают на ряд проблем, без решения которых реализовать отраслевую «Стратегию 2030» не удастся. Например, в проекте федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» соотношение источников финансирования строительства новых железнодорожных линий в рамках государственно-частного партнерства отличается от соотношения, заложенного в «Стратегии 2030», которая предполагает снижение почти вдвое доли финансирования из госбюджета и бюджетов субъектов РФ, в пользу соответствующего увеличения объема инвестиций из частных источников.

Кроме того, до сих пор не отработан механизм государственно-частного партнерства. Вызывает сомнение перспектива освоения и эффективного использования частных инвестиций. Федеральный закон «О концессиях» не дает реальных инструментов для финансирования частными структурами инфраструктурных проектов. Наконец, в налоговом законодательстве отсутствуют прозрачные и ясные положения, описывающие взаимодействие государственных и частных структур.

ОАО РЖД совместно с Deutsche Bahn создали логистическую компанию, одна из основных задач которой — развитие транзитных железнодорожных перевозок из стран АТР в Западную Европу.

Мы также заключили ряд прямых долгосрочных соглашений с такими крупными грузоотправителями, как Volkswagen, General Motors, UZ-Daewoo, Hyundai, LG Electronics и Samsung.

ВГ: Ваши перспективы?

П. Б.: Судите сами. По итогам второй половины 2006 года, когда мы начали самостоятельную деятельность, и всего 2007-го, первого года самостоятельной работы, мы достигли всех параметров, которые закладывали в бизнес-план. Объемы перевозок выросли, наши доходы тоже. Компания вышла на рынок контейнерных перевозок стран Западной Европы, СНГ и АТР, реализовала несколько крупных проектов для ведущих мировых автоконцернов и производителей электроники, в разы увеличила капитальные вложения в свои объекты, а также существенно пополнила свой парк подвижного состава. Частное размещение 15% акций ОАО «ТрансКонтейнер» и выпуск первого облигационного займа показали немалый интерес к нашей компании со стороны потенциальных инвесторов.

Планируемый объем инвестиций в этом году составит порядка 9 млрд руб., что почти в два раза превышает прошлогодние объемы (4,8 млрд руб.). Из них 4,9 млрд руб. пойдут на закупку подвижного состава, в частности, мы планируем закупить как минимум 2 тыс. фитинговых платформ и 10 тыс. крупнотоннажных контейнеров. Кроме того, мы, как я уже говорил, намерены выйти на рынок еще как минимум пяти стран.

Всего этого мы добились или собираемся добиться, находясь в статусе открытого акционерного общества. Более того, я уверен, что мы можем добиться существенно большего. Так что я думаю, что наш статус уже отразился и еще не раз отразится на нашей работе самым положительным образом.

Программа развития ОАО «ТрансКонтейнер» предусматривает трансформацию нашей компании в полноценного 3PL-провайдера, работающего на евро-азиатском логистическом пространстве. Предусмотрено проведение вертикальной интеграции компании, а именно участие в предоставлении услуг морских перевозок и развитие складских услуг. Кстати, в марте этого года мы открыли морскую контейнерную линию по маршруту Стамбул—Ростов.

ВГ: Есть ли проблемы при реализации 3PL-логистики?

П. Б.: Основной проблемой является доверие клиента к услугам логистического провайдера. При вхождении провайдера в деятельность клиента встает вопрос о раскрытии информации. Именно поэтому очень многим трудно получить прямые контракты с грузоотправителями. И пока между логистическими компаниями и грузовладельцами не будет преодолено недоверие, трудно говорить о прогрессе в логистике. Чтобы появление 3PL-провайдеров стало массовым, предприятия должны набраться смелости и принять решение передоверить всю логистику компании более квалифицированным специализированным структурам. Пока в России такое понимание не созрело, поэтому продукты наших логистических компаний будут направлены лишь на крупных клиентов — таких как торговые сети или автосборочные заводы.

«ПРЕДСТОИТ ИНТЕГРИРОВАТЬСЯ В МИРОВУЮ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ»

ОАО «ТрансКонтейнер» заявил о намерении трансформироваться в международного логистического оператора. О том, какие действия на этом пути будут предприняты компанией, а также о ближайших планах ее развития рассказал генеральный директор ОАО «ТрансКонтейнер» ПЕТР БАСКАКОВ.



BUSINESS GUIDE: Какие задачи стоят перед международным оператором?

ПЕТР БАСКАКОВ: Российской транспортной отрасли предстоит интегрироваться в мировую транспортную систему и таким образом в полной мере реализовать огромный транзитный потенциал России. А для этого транспортный рынок в стране должен быть максимально возможно развит с точки зрения конкурентной среды.

Наша компания была создана в рамках реализации второго этапа структурной реформы на железнодорожном транспорте, который, в частности, предполагал выделение из сферы естественной монополии потенциально конкурентных видов деятельности.

По сути, формирование ОАО «ТрансКонтейнер» способствовало демополизации рынка контейнерных перевозок. С момента своего создания наша компания является равноправным участником рынка, и с тех пор мы в полной мере ощущаем конкуренцию как на внутреннем, так и на международном рынке.

Отрадно, что такой же точки зрения придерживается и большинство специалистов транспортного рынка. По их оценкам, выделение контейнерного бизнеса ОАО РЖД в самостоятельную организацию крайне позитивно отразилось на инвестиционной привлекательности этого бизнеса. Мы наблюдаем бурное развитие терминальной инфраструктуры, рост парков контейнеров и платформ. Все это привело к повышению доступности и качества услуг, а также снижению затрат на перевозки грузов.

ВГ: Ваши новые возможности?

П. Б.: Получив статус открытого акционерного общества и, соответственно, право самостоятельно выходить на рынок, компания также получила возможность принимать самостоятельные управленческие решения и в большей степени отвечать потребностям участников рынка.

Заметнее всего это отразилось на международной деятельности: практически с момента создания «ТрансКонтейнер» ведет активную экспансию на рынки стран СНГ и Западной Европы. И на сегодняшний день мы достаточно широко представлены за пределами России. Представительства ОАО «ТрансКонтейнер» открыты в Германии, Латвии, Белоруссии, Украине, Узбекистане и Китае, агенты компании работают в Японии и Южной Коре, в Финляндии учреждено совместное предприятие «КонтейнерТранс Скандинавия».

Нужно сказать, что география нашего присутствия постоянно расширяется. В 2008 году мы планируем открыть ряд новых представительств за пределами России. К приоритетам сейчас мы относим Турцию, Иран, Индию, Чешскую Республику, Словакию, Словению, Австрию и Венгрию. Хотим расширить свое присутствие в Южной Коре, Китае и Казахстане, поскольку эти рынки генерируют быстро растущие контейнерные потоки с Россией. Кроме того, при нашем участии

ДЛИННЫЕ ИНВЕСТИЦИИ

Создание проектов в формате частно-государственного партнерства (ЧГП) в железнодорожной отрасли позволяет привлечь инвестиции, так необходимые для реализации амбициозных планов, обозначенных в «Стратегии 2030». Хотя, конечно, для РЖД и Министерства транспорта эта задача — серьезный вызов. Сложно привлечь крупных инвесторов, нет пока примеров успешно реализованных проектов, не разработана нормативная база. Получается замкнутый круг — никто не хочет быть первым, поскольку риски высоки, а окупаемость этих инвестиций отдалена.

Впрочем, уже сейчас очевидно, что наиболее интересны для инвесторов проекты по строительству терминалов, морских и сухопутных портов, железнодорожных подходов к ним. К инвестиционно привлекательным можно также отнести инфраструктурные проекты, связанные со строительством и модификацией железнодорожного пути. Но о них сейчас в меньшей степени думают инвесторы. Эти длинные инвестиции могут быть оправданы только в том случае, если РЖД и Министерство транспорта создадут хорошие условия для частного инвестора. Компания «Тройка Диалог», безусловно, заинтересована принять участие в крупном проекте в железнодорожной отрасли, в том числе на основе ЧГП.

АНДРЕЙ ШАРОНОВ, управляющий директор компании ГК Тройка Диалог

ПРОБЛЕМЫ СТРУКТУРНОГО РЕФОРМИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ НЕ ЯВЛЯЮТСЯ УНИКАЛЬНЫМИ РОССИЙСКИМИ ПРОБЛЕМАМИ — В 1970–1980-Х ГОДАХ ТЕМПЫ РАЗВИТИЯ БОЛЬШИНСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ МИРА ПЕРЕСТАЛИ СООТВЕТСТВОВАТЬ ПОТРЕБНОСТЯМ ЭКОНОМИКИ



ПОВОРОТНЫЙ КРУГ

РОССИЯ ГОТОВИТСЯ К ЗНАЧИТЕЛЬНОМУ РОСТУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК. НО ПРЕДПРИЯТИЯ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ НЕ В СОСТОЯНИИ СПРАВИТЬСЯ С ОБЪЕМОМ ЗАКАЗОВ ОАО РЖД И ЧАСТНЫХ ОПЕРАТОРОВ. В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ ЭТО СВЯЗАНО С ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ОТСТАЛОСТЬЮ. НЕОБХОДИМО ПУСТИТЬ НА РЫНОК ЗАРУБЕЖНЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ. НО И В ЭТОМ СЛУЧАЕ НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ БУДУТ ВНЕДРЕНЫ НА НАШИХ ПРЕДПРИЯТИЯХ НЕ РАНЬШЕ ЧЕМ ЧЕРЕЗ ТРИ-ПЯТЬ ЛЕТ.

ЕКАТЕРИНА ЩЕРБАКОВА, «ГУДОК»

ГЛАВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ В рамках реализации программы «Стратегия 2030» в период с 2007 по 2015 год предполагается 16-процентный рост грузооборота железнодорожного транспорта РФ. Вице-президент ОАО РЖД Валентин Гапанович отмечает: «Для того чтобы справиться с перевозкой этих объемов, а также обеспечить РЖД конкурентное преимущество на российском рынке и возможность выхода на мировой, необходим современный подвижной состав. РЖД ставит перед предприятиями транспортного машиностроения задачу по созданию высокопроизводительной, надежной и эффективной техники. Главные требования — это повышение эффективности при техническом обслуживании, снижение трудоемкости и затрат. Применительно к локомотивам необходимо стремиться к обеспечению возможности ведения локомотива «в одно лицо», без помощника машиниста».

Системные проблемы железнодорожной и машиностроительной отраслей привели к тому, что подвижной состав в значительной степени устарел. За последние 15 лет износ основных фондов железнодорожного транспорта РФ вырос с 34,5% до 58,9%.

По словам аналитика ИК «Брокеркредитсервис» Севастьяна Козицына, средний возраст грузовых вагонов магистрального железнодорожного транспорта превышает 18 лет при нормативном сроке службы 28 лет. Средний возраст наиболее востребованных полувагонов превышает 16 лет при нормативном сроке службы 22 года. Технологически отсталая и устаревшая техника будет тормозить темпы роста объемов железнодорожных перевозок, создавая проблемы для всей российской экономики.

Между тем планируемые стратегией объемы производства не дотягивают до потребностей РЖД в полтора раза по пассажирским вагонам и в два с половиной раза по секциям электровозов.

Судя по тем задачам, которые ставятся «Стратегией развития железнодорожного транспортного машиностроения Российской Федерации до 2010 года и на перспективу до 2015 года», не ясно, сумеют ли транспортные машиностроители в сжатые сроки обеспечить выпуск продукции на требуемом ОАО РЖД уровне качества, говорит Валентин Гапанович.

Это подтверждает и президент Гильдии экспедиторов России Семен Резер, указывая на то, что компании-экспедиторы отмечают нехватку вагонов. По его мнению, российские заводы пока не готовы обеспечивать отечественный рынок необходимым количеством подвижного состава. Ситуация может измениться в течение трех-пяти лет, потому что предусмотрены значительные инвестиции в развитие заводов. А пока выходом из положения может стать приобретение подвижного состава в странах СНГ, то есть следует облегчить доступ на рынок продукции заводов Украины, Прибалтики и Белоруссии, в частности упростить процедуру сертификации.

БЕЛАЯ КНИГА Железнодорожная отрасль стоит на пороге внедрения очень многих инновационных техноло-

СИСТЕМНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ И МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛЕЙ ПРИВЕЛИ К ТОМУ, ЧТО ИЗНОС ОСНОВНЫХ ФОНДОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РФ ДОСТИГ 58,9%



«УРАЛВАГОНЗАВОД» ДЕЛАЕТ НЕ ТОЛЬКО ЛУЧШИЕ В МИРЕ ТАНКИ, НО И ВЫПУСКАЕТ ЛУЧШИЕ В МИРЕ ЦИСТЕРНЫ

гий. Основой системного подхода к развитию транспортного машиностроения является программа научно-технического развития РЖД «Белая книга», рассчитанная на срок до 2015 года.

Как сообщил начальник отдела новых локомотивов департамента технической политики ОАО РЖД Константин Иванов, за годы совместной работы с производителями ОАО РЖД неизменно придерживалось инновационного пути развития. Благодаря этому создан магистральный грузовой тепловоз нового поколения 2Т325А «Витязь» с асинхронным тяговым приводом мощностью 7 тыс. л. с., соответ-

ствующий стандартам Euro-3. В 2009–2010 годах будет завершена разработка и освоено серийное производство локомотивов нового поколения — перспективного пассажирского электровоза двойного питания ЭП20 и ряда других.

Совместно с Воронежским авиастроительным объединением спроектирован и построен новый грузовой вагон из экструдированного алюминиевого профиля производства компании «СУАЛ-холдинг». Грузоподъемность вагона — 82 тонны, объем кузова — 100,5 кв. м.

Совместно со специалистами аэрокосмического комплекса разработан первый в мире газотурбовоз мощностью

8300 кВт, в июне 2008 года начнутся его испытания. При создании грузового электровоза постоянного тока 2ЭС6 на Уральском заводе железнодорожного машиностроения был внедрен ряд новейших разработок. А в ходе создания ЭП2К разработан электровоз с асинхронным тяговым приводом мощностью 7,2 тыс. кВт и конструкционной скоростью до 200 км/ч.

До конца года начнется реализация проекта строительства двухэтажных вагонов в России. РЖД объявлен конкурс на поиск зарубежного партнера для создания совместного предприятия.

В рамках проекта по развитию транспортных коридоров проходит сертификация раздвижной колесной пары, которая пригодна для использования на российской и европейской колеях. ОАО РЖД подписало соглашение о намерении создания СП по производству современных компонентов тормозного оборудования, подшипников кассетного типа с одной из крупнейших мировых компаний в этой отрасли — Knorr-Bremse. Это позволит оснастить вагоны новыми тормозными системами, благодаря чему можно будет полностью отказаться от смены колодок через каждые 250 тыс. км.

КЛЮЧЕВЫЕ ИГРОКИ

Для того чтобы поддержать транспортное машиностроение, ОАО РЖД в 2007 году заключило ряд долгосрочных контрактов с основными игроками рынка. Ключевые изменения во взаимоотношениях ОАО РЖД и ЗАО «Трансмашхолдинг» произошли в 2007 году. Впервые в своей практике железнодорожники пошли на заключение долгосрочных контрак-

тов на разработку и поставку подвижного состава. По контрактам с РЖД Тверской вагоностроительный завод с 1 июля переходит на производство новой серии пассажирских вагонов. Разрабатывается новый магистральный электровоз, который должен стать базовой моделью для семейства тягового подвижного состава. Завершаются испытания первого в нашей стране тепловоза



ЕЩЕ ОДНО ДОСТОИНСТВО НОВЫХ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ В ТОМ, ЧТО ОНИ ЯРКИЕ



СМЕЖНИКИ

Проект «Твердое колесо» позволяет увеличить пробег между плановыми обточками колес со 106 тыс. км до 275 тыс. км. До 2013 года ОАО РЖД намерено перевести весь парк вагонов на твердое колесо, а до 2015 года экономический эффект от этого для всех российских перевозчиков составит 25 млрд руб.

В этом году Коломенский завод начнет выпуск тепловозов с десятипроцентной экономией топлива. И уже спроектирован локомотив, позволяющий снизить эти расходы на 30%.

По словам Валентина Гапановича, Россия на пять лет опередила мировую науку и промышленность в области создания «интеллектуальной» системы управления локомотивом, которая предполагает минимальное участие машиниста в процессе. Этот проект уже проходит обкатку на маневровых и магистральных локомотивах.

Разработаны сверхнадежные детали инфраструктуры из высокомолекулярных полимеров, полностью негорючие силовые кабели для подвижного состава, композитные пропиточные лаки для двигателей, существенно повышающие их надежность.

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ПЕРЕВОРОТ Однако, как отметил Валентин Гапанович, переход к массовому внедрению инновационных технологий в железнодорожном транспорте — процесс непростой. Опытные образцы могут появиться быстро, но запуск в производство оборачивается множеством проблем. Во-первых, риски связаны со значительным износом основных фондов предприятий транспортного машиностроения. К примеру, отставание российской промышленности от промышленности США составляет около 16 лет, за это время технологическое оборудование должно было смениться четыре раза. В последние десятилетия в мировом машиностроении возник новый технологический уклад, а в России господствует уклад прошлого века. Необходим технологический переворот. Но его совершенно препятствует недостаточное развитие систем производства комплектующих и инжиниринга.

По словам заместителя генерального директора ведущей российской корпорации, производящей подвижной состав, ЗАО «Трансмашхолдинг» (ТМХ) Анатолия Мещерякова, нужна государственная программа развития малых и средних предприятий. Это позволит улучшить качество комплектующих. Качество и технологический уровень комплектующих, которые закупает, например, ТМХ, часто оставляют желать лучшего. 90% отказов гарантийной техники происходит по вине поставщиков.

Несколько лет назад, когда создавалось ЗАО «Трансмашхолдинг», практически на всех его предприятиях износ оборудования достигал критического уровня. В настоящее время почти все предприятия ТМХ сертифицированы по стандарту ISO9001. В будущем планируется переходить к международному железнодорожному стандарту IRIS.

ОАО РЖД также настаивает на переходе поставщиков на мировой уровень качества. Как рассказал начальник центра технического аудита компании Сергей Палкин, в 2011–2015 годах предполагается обеспечить полномасштабный переход на требования международного стандарта IRIS, особенно по показателям надежности и стоимости жизненного цикла.

Кроме того, переход к новому технологическому укладу требует принципиально другой логики организации производства. Однако в России практически нет специализированных инжиниринговых компаний, которые могли бы качественно сделать такую работу. А привлечение иностранных фирм приводит к удорожанию проектов и впускает на российский рынок западных производителей продукции станкостроения.

Генеральный директор ОАО «НПК „Уралвагонзавод“» Николай Малых указывает на то, что существуют проблемы, связанные с низкой рентабельностью маши-

ностроения — она находится на уровне 3%. А цена на металл постоянно растет — с начала этого года она увеличилась на 30%.

Другая системная проблема, сдерживающая развитие отрасли, по словам Валентина Гапановича, — дефицит инженерных кадров. Перерыв в развитии отрасли продолжительностью 15–20 лет серьезно подорвал конструкторскую базу, и восполнить этот пробел очень трудно.

Николай Малых подтверждает, что провал, образовавшийся в 90-е годы, все еще негативно сказывается на производстве. Для вывода технологических процессов на новый уровень необходимо повышение квалификации персонала — для этого на базе отдела главного технолога УВЗ создан технологический институт. Основная тенденция развития производства, которая должна привести к повышению качества, — внедрение роботизированных комплексов.

Главный конструктор ОАО «Алтайвагонзавод» Алексей Крюковский считает, что для повышения качества продукции необходимо, насколько это возможно, минимизиро-



ЕСЛИ В РАМКАХ «СТРАТЕГИИ 2030» НЕ УДАТСЯ НАЛАДИТЬ ВЫПУСК ДОСТАТОЧНОГО ЧИСЛА НОВЫХ ЛОКОМОТИВОВ, ПРИДЕТСЯ РАСКОНСЕРВИРОВАТЬ ТЫСЯЧИ ПАРОВОЗОВ, СТОЯЩИХ НА ЗАПАСНЫХ ПУТЯХ

вать влияние человеческого фактора. Для этого на предприятии вводятся автоматизированные линии.

Еще одна проблема, мешающая развитию рынка машиностроения, — дефицит крупного вагонного литья. Рынок грузового машиностроения практически полностью сформирован. Мощности стран России и СНГ вполне могут выпускать более 80 тыс. вагонов в год. Но не хватает крупного вагонного литья — в 2008 году дефицит составит 20 тыс. вагонокомплектов. В связи с этим «Уралвагонзавод», ВКМ, «Алтайвагонзавод», украинские предприятия планируют запуск новых линий литейно-формовочного производства.

Валентин Гапанович уверяет, что дефицит будет ликвидирован к концу 2009 года. Это время можно считать отправной точкой в создании полностью рыночной среды в области грузового вагоностроения.

ЧАСТНЫЙ СЕКТОР Президент Национальной ассоциации транспортников Георгий Давыдов связывает развитие транспортного машиностроения с проведением

развития транспортного машиностроения с проведением

развития транспортного машиностроения с проведением

развития транспортного машиностроения с проведением

развития транспортного машиностроения с проведением



ДЛЯ ДЛИННЫХ РОССИЙСКИХ ГРУЗОВЫХ СОСТАВОВ НУЖНЫ САМЫЕ МОЩНЫЕ СДВОЕННЫЕ ЛОКОМОТИВЫ

более 2,1 трлн руб. (66,2%) — выделит ОАО РЖД. Еще 75,1 млрд руб. (2,4%) даст госбюджет, а 142,8 млрд руб. (4,5%) — власти субъектов федерации. Остальные 856,5 млрд руб. (26,9%) ОАО РЖД рассчитывает привлечь у частных инвесторов. Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года предусматривает закупку в 2008–2030 годах 23,4 тыс. локомотивов, 996 тыс. грузо-

вых и 29,6 тыс. пассажирских вагонов. Для того чтобы эта программа была реализована, выпуск железнодорожной техники должен вырасти втрое. В 2008 году ОАО РЖД намерено увеличить объемы закупок грузового подвижного состава до 17 тыс. единиц (против 16 тыс. единиц в 2007 году). Учитывая острый дефицит подвижного состава, для выполнения функций национального перевозчика ОАО РЖД требу-

ется в период до 2015 года ежегодно приобретать более 1 тыс. секций локомотивов, около 30 тыс. единиц грузовых и 1,2 тыс. пассажирских вагонов, а также большое количество запасных частей.

структурной реформы железных дорог. Так, с 2000 года в обновление вагонного парка направлено более 15 млрд руб. частных инвестиций. А вот в развитии рынка тяги, по мнению Георгия Давыдова, в ближайшие пять–десять лет ключевую роль будет играть исключительно ОАО РЖД, поскольку рынок частных операторов тягового подвижного состава недостаточно объемный для того, чтобы обеспечивать промышленность заказами.

И все же Семен Резер считает, что рынок машиностроения во многом сможет развиваться за счет инициативы частных компаний и испытывает потребность в специализации: «Сейчас многие частные компании заинтересовались перевозками сжиженных газов в танк-контейнерах, а также химических, наливных и скоропортящихся грузов. Но в России не развито производство танк-контейнеров и длиннобазных платформ для их транспортировки. Пока в массовом порядке выпуск такой продукции не начался, частники заказывают ее на заводах сами».

Севастьян Козицын добавляет, что на фоне острой нехватки подвижного состава, особенно грузовых полувагонов, многие предприятия самостоятельно освоили их выпуск. Например, «Промтрактор-Вагон» уже стал поставщиком РЖД, а ОАО «Русские машины» создало СП с Вагоностроительной компанией Мордовии.

Некоторые концерны обращаются в гильдию экспедиторов для консультации по организации производства подвижного состава. Например, одно из крупных машиностроительных предприятий в Перми в ближайшее время намерено организовать производство вагонов и контейнеров. Конкуренцию гигантам рынка намерены составить и небольшие предприятия.

Заметна и роль частных в развитии машиностроения. К примеру, недавно созданное ОАО «Первая грузовая компания» уже сделало заказ на разработку и производство вагона для перевозки угля с осевой нагрузкой 27 тонн.

Развитие рынка транспортного машиностроения должно быть связано со специализацией подвижного состава. Так, РЖД сегодня требуются мощные локомотивы, вагоны с повышенной нагрузкой на ось, а небольшим частным компаниям, возможно, больше понадобятся рельсовые автобусы, поезда постоянного формирования, более легкий подвижной состав. За счет специализации и перевозок широкого спектра грузов может быть достигнуто конкурентное преимущество железных дорог по отношению к морскому и автотранспорту. ■

ОСНОВОЙ СИСТЕМНОГО ПОДХОДА К РАЗВИТИЮ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ ЯВЛЯЕТСЯ ПРОГРАММА НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЖД «БЕЛАЯ КНИГА», РАССЧИТАННАЯ НА СРОК ДО 2015 ГОДА

ВАГОНЧИК ТРОНУЛСЯ

ФЕДЕРАЛЬНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ ДИРЕКЦИЯ (ФПД) НАЧАЛА САМОСТОЯТЕЛЬНУЮ ХОЗЯЙСТВЕННУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ БОЛЕЕ ГОДА НАЗАД. ИМЕЯ В СВОЕМ СОСТАВЕ 112 ТЫС. РАБОТНИКОВ, ФПД СТАЛА КРУПНЕЙШИМ ПО ЧИСЛЕННОСТИ ФИЛИАЛОМ ОАО РЖД С ГОДОВЫМ ОБЪЕМОМ ИНВЕСТИЦИЙ В ДЕСЯТКИ МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ. СОЗДАНИЕ ДИРЕКЦИИ ВЫЗВАНО НЕОБХОДИМОСТЬЮ ОБЪЕДИНЕНИЯ ПАССАЖИРСКОГО ХОЗЯЙСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В ЕДИНУЮ ВЕРТИКАЛЬ.

ЕЛЕНА МИРОШНИКОВА, «ГУДОК»

ПО ВАГОНАМ В последние пять лет пассажиропоток на железных дорогах России увеличивается в среднем на 3–4% ежегодно. В прошедшем году поездами дальнего следования ФПД было перевезено более 109 млн пассажиров, что практически соответствует уровню 1991 года, когда население страны отличалось большой подвижностью, а цены на услуги железнодорожного транспорта были доступны для большинства граждан.

Однако крупных закупок подвижного состава с того же 1991 года до середины 2000-х годов не проводилось. Срок службы пассажирского вагона составляет 28 лет — имеющийся парк постепенно вырабатывает свой ресурс. Сейчас его износ составляет 68%.

Первая крупная партия из 750 вагонов была закуплена в 2006 году, а в 2007-м президент ОАО РЖД Владимир Якунин принял решение о приобретении всего объема выпуска пассажирских вагонов у российских производителей, что составило 900 штук. Однако даже используя все мощности, заводы не в состоянии обеспечить потребности компании, которые составляют около 1,3 тыс. вагонов в год, констатирует вице-президент ОАО РЖД Михаил Акулов.

ОАО РЖД готово к созданию собственной вагоностроительной базы на одном из российских заводов, рассматривая как одно из самых перспективных направлений ее работы производство двухъярусного (двухэтажного) подвижного состава. В начале марта ОАО РЖД, предварительно изучив европейский опыт вагоностроения, объявило конкурс среди российских и зарубежных производителей, в котором среди прочих приняли участие канадская Bombardier и финская Transtech. Планируется, что до 2015 года компания закупит 1,2 тыс. двухэтажных вагонов, которые в первую очередь будут использоваться на линиях с наиболее плотным движением, практически исчерпавших свою пропускную способность: Москва—Санкт-Петербург и Москва—Адлер.

По мнению президента Ассоциации собственников подвижного состава Эдуарда Поддавашкина, строительство двухэтажных вагонов — решение более чем своевременное. Техничко-экономическое обоснование применения двухэтажного подвижного состава в пригородном и региональном сообщении было подготовлено еще в 2006 году, был сделан прогноз роста пассажиропотока на десять лет вперед, доказывавший необходимость в подвижном составе увеличенной вместимости. «В настоящее время только по Московскому узлу ожидаемые объемы превышены на 6%», — говорит Эдуард Поддавашкин.

А поскольку РЖД активно развивает международные перевозки — за год пущены новые международные рейсы на Париж, Базель, Амстердам и другие, есть острая необходимость в ремонте и закупке международных вагонов габарита РИЦ, разрешенных к курсированию на железных дорогах Европы. В 2009–2010 годах планируется приобрести 200 единиц подвижного состава подобного класса. Также в ушедшем году было закуплено 36 вагонов класса «люкс», спрос на перевозки в которых стабильно растет.

В связи с принятой компанией программой развития пригородных пассажирских перевозок до 2015 года пре-

дусмотрено обновление подвижного состава за счет усовершенствования серийно выпускаемого, а также создания нового — в том числе так называемой городской электрички, предназначенной для перевозки пассажиров на небольшие расстояния в крупных городах, где автомобильное движение затруднено. По словам заместителя начальника пригородных пассажирских перевозок ОАО РЖД Владислава Аристов, около 20% пригородных электропоездов ОАО РЖД превысили срок службы (28 лет), что же касается дизель-поездов, то здесь цифры еще выше — около 70%. Планируется, что до 2015 года будет приобретено 8242 новых вагона и 460 — модернизировано.

ПЛАТА ЗА ПРОЕЗД Все больше пассажиров готовы платить от 16 тыс. до 22 тыс. рублей за ночь поездки в двухместном купе со всеми удобствами. Поэтому ФПД готовит абсолютно новую систему классификации поездов, которая должна пройти апробацию в следующем году. Поезда разделят на класс «премиум», куда войдут поезда, состоящие только из вагонов класса «люкс», СВ и купе; «универсал», который в основном будет состоять из обычных купе и хороших плацкартных вагонов, и «эконом» — в него будут включаться вагоны с большим сроком эксплуатации и относительно низким уровнем комфорта, однако поездки в них будут существенно дешевле.

Планируется, что вагоны первых двух классов будут иметь оригинальный дизайн и, вероятнее всего, свой бренд, ассоциируемый с новым брендом ОАО РЖД.

Все это позволит задействовать дополнительно до 30% имеющегося подвижного состава за счет того, что вагоны будут унифицированы и те из них, которые курсируют только в составах фирменных поездов, не будут простаивать в промежутках между рейсами.

Директор департамента стратегического анализа консалтинговой компании ФБК Игорь Николаев высказывает некоторые сомнения по поводу того, что после реорганизации сервис для пассажиров существенно улучшится: «Нововведение повлияет на стоимость проезда. Однако не останутся ли под красивым названием „премиум“ те же привычные СВ со стандартным набором услуг? Более того, многие фирменные поезда уже представляют собой готовые бренды, позитивно воспринимаемые пассажирами. Многие компании вкладывают огромные деньги в то, чтобы выработать у пассажиров лояльность и узнаваемость бренда. У ОАО РЖД это все есть, поэтому подобное начинание, конечно, вызывает много вопросов».

ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА Самыми востребованными остаются перевозки в плацкартных вагонах. В 2007 году объем перевозок в плацкартных вагонах вырос на 6,6%, наметилась стагнация перевозок в вагонах купейных, где в тот же период пассажирооборот упал на 0,2%.

Причина, по мнению руководителя ФПД, кроется в неравномерной индексации тарифов и полученного в результате этого почти трехкратного ценового разрыва стоимости проезда в купе и плацкарте.

С целью повышения конкурентоспособности купейных перевозок, составляющих 25% объемов и 50% доходных поступлений дирекции, в прошлом году был реализован ряд локальных тарифных акций, давших положительный эффект, — 20-процентная скидка на поездки в купейных вагонах и вагонах СВ дополнительно назначаемых поездов 500-й нумерации в пик летних перевозок 2007 года, что дало прирост пассажиропотока на 6% и дополнительные доходы в размере 15,5 млн руб., и 20-процентная скидка на поездки в купейных вагонах в направлении черноморских курортов России, действовавшая во второй половине

августа 2007 года, которая дала 28-процентный прирост продаж в целевой группе поездов и рост общей суммы доходов от перевозок на 43,6%.

БЫСТРОЕ ПИТАНИЕ ФПД выявляет и анализирует собственные недостатки — с этой целью она не только организовала горячие линии в каждом из 16 собственных региональных подразделений, но и провела маркетинговое исследование в поездах компании, в ходе которого было собрано более 12 тыс. анкет пассажиров.

Общий балл, на который пассажиры оценили сервис в поездах, составляет 4,5 из 5. Одним из наиболее слабых мест в работе дирекции опрошенные назвали существующую систему питания пассажиров, ассортимент питания и качество обслуживания в вагонах-ресторанах.

В 2008 году был снят признак повышенной комфортности с 1 тыс. вагонов такого типа, что составляет половину от их количества. Одна из основных причин — невозможность силами дирекции обеспечить питание пассажиров на высоком уровне.

По словам заместителя генерального директора ФПД Леонида Комарова, дирекции необходима полная перестройка системы питания. Развернута работа по ее модернизации с привлечением зарубежных консалтинговых и кейтеринговых компаний. Новая концепция питания должна быть готова уже к лету, и одним из самых перспективных направлений ФПД считает строительство фабрик по производству готовых рационов питания, которые в поезде потребуются лишь разогреть.

ТЕХНОЛОГИИ ПРОДАЖ На сегодняшний день правовые основы для осуществления смешанных перевозок — продажи единого документа на поезд и са-



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

молет — отсутствуют. Тем не менее в ОАО РЖД прорабатывается вопрос о реализации железнодорожных билетов через Транспортно-клиринговую компанию, имеющую 15 тыс. терминалов по продаже авиабилетов в России. Автомат будет выдавать талон, который пассажир, придя на посадку, сможет обменять на полноценный билет в любой железнодорожной кассе. Реализовать проект ОАО РЖД планирует уже в 2008 году.

Переход на торговлю талонами, полагает Михаил Акулов, может в полтора раза увеличить объемы автоматизированной продажи билетов и сделать точки реализации более доступными для пассажиров. Терминал, расположенный в зоне проживания пассажира, избавит его от необходимости ехать за билетом на вокзал.

В мае 2007 года в дирекции была внедрена технология продажи билетов на поезда дальнего следования через корпоративный веб-портал ОАО РЖД. Активно развивается технология оплаты проездных документов с помощью банковских карт, за год в кассах дирекции была установлена почти 1 тыс. интегрированных платежных терминалов, через которые было оформлено 214,4 тыс. проездных документов.

В настоящее время дирекция принимает участие в разработке проектов интермодальных перевозок совместно с компанией «Аэрофлот», включающих продажу проездных документов через транзакционный терминал самообслуживания, а также с использованием мобильных телефонов.

Около месяца назад на Ярославском вокзале столицы был представлен пилотный проект ОАО РЖД и Сбербанка России по оформлению и оплате проездных документов в пригородном сообщении с использованием электронных банковских карт российской платежной системы «Сберкарт». Карта разработана в соответствии с государственной программой «Электронная Россия», и первое приложение к ней стало транспортным. Как рассказал присутствовавший на презентации председатель правления Сбербанка России Герман Греф, карта представляет собой «электронный кошелек», который может использоваться как для получения денег в любом банкомате, так и для покупки разовых и абонементных билетов.

По словам президента ОАО РЖД Владимира Якунина, в ОАО РЖД будет прорабатываться вопрос о том, чтобы с помощью карт можно было брать билет, и вовсе минуя билетную кассу — через автомат либо при посадке в поезд.

АРЕНДОДАТЕЛЬ ПРАВ Как неоднократно заявляли руководители ОАО РЖД, одна из причин убыточности вокзального комплекса, имеющего все возможности для ведения высокодоходного бизнеса в сфере услуг из-за консолидации больших людских потоков, кроется в низкой арендной ставке и неэффективном использовании вокзальных площадей.

Начальник дирекции железнодорожных вокзалов ОАО РЖД (ДЖВ) Сергей Абрамов сообщил, что в ближайшее время стоимость аренды квадратного метра вырастет в несколько раз, о чем арендаторы предупреждены, и самые добросовестные из них могут продолжать работу с компанией. Но наиболее перспективным направлением в ДЖВ считают привлечение к управлению вокзалами девелоперских компаний, в том числе и зарубежных, имеющих опыт в данном виде бизнеса. Первые открытые конкурсы среди управляющих компаний пройдут уже в этом году.

Первый вице-президент ОАО РЖД Вадим Морозов заявил, что в идеале вокзал должен представлять собой не только сервисное пространство, но функционировать как торгово-культурный центр, формируя в том числе современную городскую среду.

Всего год назад ДЖВ была выделена в самостоятельный филиал. По признанию ее руководителей, весь прошедший период дирекция в основном решала вопросы организационного характера. Однако уже в минувшем апре-



«ТУДОК»

ВСЕ БОЛЬШЕ Пассажиры ГОТОВЫ ПЛАТИТЬ ДО 22 ТЫС. РУБЛЕЙ ЗА ОДНУ НОЧЬ Поездки В ДВУХМЕСТНОМ КУПЕ СО ВСЕМИ УДОБСТВАМИ

ле ДЖВ заявила о масштабном обновлении 30 из 323 вокзалов, входящих в ее состав. Пилотные проекты, как их называет дирекция, планируется реализовать в короткие сроки — до конца 2009 года.

Первые «пилоты» запущены на Курском вокзале столицы и на вокзале Владимира. Проект подразумевает не только ремонт, замену оборудования на вокзалах, но и принципиально новый способ организации торговли. После реконструкции на Курском вокзале торговые площади увеличатся с 2,5 тыс. кв. м до 16,5 тыс. Дополнительный доход вокзала от сдачи площадей в аренду может достичь \$75 млн.

Зарубежные эксперты пока осторожно высказываются о перспективах вложений в российский вокзальный комплекс. По словам Паскаля Люпо, руководителя вокзальной инфраструктуры Железных дорог Франции, оценка инвестиционной привлекательности вокзалов должна носить комплексный характер и учитывать программу развития на длительный период. При этом важно продумать, какие именно услуги будут востребованы пассажирами: много услуг тоже плохо.

Директор Plant Location Europe NV Фредди Опсомер называет определяющими факторами инвестиционной привлекательности вокзала его удобное местонахождение и хорошую организацию транспортных потоков. «У российских вокзалов есть огромное преимущество перед европейскими, которые могут только мечтать о таком пассажиропотоке», — отмечает он.

ПРОВЕРКИ НА ДОРОГАХ В 2007 году от пригородных перевозок без учета пригородных пассажирских компаний ОАО РЖД получило доход в 20,073 млрд руб. А перевозка льготников федерального уровня с учетом пригородных пассажирских компаний стоила 7,52 млрд руб., что превышает цену договора между Росздравом и ОАО РЖД на 3,199 млрд руб., или на 68%. Задолженность регионов составила 447,4 млн руб. К тому же в законодательстве РФ никак не прописан порядок предоставления льгот школьникам и студентам, из-за чего ОАО РЖД вынуждено обеспечивать эти льготы за свой счет. В итоге пригородные перевозки остаются убыточными.

Однако заместитель начальника управления пригородных перевозок департамента пассажирских сообщений



«ТУДОК»

РОССИЙСКИЕ ПОЕЗДА РАЗДЕЛЯТ НА ТРИ КЛАССА — «ПРЕМИУМ» (ВАГОНЫ «ЛЮКС» И СВ), «УНИВЕРСАЛ» (ОБЫЧНЫЕ КУПЕ И ХОРОШИЙ ПЛАЦКАРТ) И ОЧЕНЬ ДЕШЕВЫЙ «ЭКОНОМ» С НИЗКИМ УРОВНЕМ КОМФОРТА

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

ОАО РЖД Сергей Калинин уверен в том, что пригородный комплекс может быть безубыточным. В первую очередь потому, что для этого транспортного сектора характерны массовость перевозок и постоянная высокая востребованность, особенно в таких регионах, как Москва, Санкт-Петербург, Новосибирск, Нижний Новгород, Самара, Ростов-на-Дону, где сосредоточено 80% пассажиропотока в пригородном комплексе. Но чтобы перевозки стали безубыточными, необходимо реализовать ряд мер, связанных как с решением проблемы безбилетного проезда, так и с вопросом компенсации убытков, которые возникают из-за того, что субъекты федерации устанавливают для своих жителей тарифы, не компенсирующие расходы на перевозку.

В течение нескольких лет ситуация с возмещением убытков железной дороге была непростой, особенно в дотационных регионах. «Однако тенденция сегодняшнего дня, которая внушает оптимизм, — направленность курса прежде всего федеральных органов власти на возмещение расходов, связанных с организацией транспортного обслуживания населения в регионе, за счет средств федерального бюджета или бюджетов регионального уровня», — говорит Сергей Калинин.

Еще одной причиной убыточности пригородного комплекса является безбилетный проезд. В прошлом году была упразднена система контролеров-ревизоров в электропоездах, их место заняли разъездные билетные кассиры, которые проверяют наличие проездного документа у пассажиров и при его отсутствии продают билет, взимая дополнительную сбор. Чтобы кассиры не нарушали служебных инструкций и не брали с пассажира деньги «себе в карман», их работу контролируют инспекторы — в прошлом году была организована система подразделений технологического контроля.

Вице-президент ОАО РЖД Вадим Морозов поставил задачу в течение 2008 года обеспечить стопроцентный охват проверками всех электропоездов в пути следования. Для этого ОАО РЖД привлекает аутсорсинговые компании.

Высокую эффективность в борьбе с безбилетным проездом демонстрирует и система АСОКУПЭ. В настоящее время на 12 железных дорогах построено 120 объектов АСОКУПЭ, которые включают в себя турникетное оборудование. Компания намерена оборудовать посадочные пункты турникетными линиями в ускоренные сроки: до конца 2010 года они будут установлены более чем на 300 станциях, которые дают 80% пассажиропотока в пригородном сообщении.

СТОЛИЧНОЕ ДВИЖЕНИЕ Железные дороги Украины и Белоруссии, с которыми у России наиболее плотное пассажирское сообщение, решают во многом схожие вопросы.

Как рассказал начальник Белорусской железной дороги (БЖД) Владимир Жерело, в 2007 году произошло снижение объемов перевозки пассажиров: пассажирооборот составил 9365,7 млн пас./км, или 94,0% к уровню 2006 года. Определяющую роль в этом сыграло снижение пригородного пассажиропотока на 12,5%. Причины — рост количества легковых автомобилей и сокращение численности сельского населения.

Поэтому основное внимание БЖД уделяет развитию комплекса дальних пассажирских перевозок. В графике движения поездов на 2007–2008 годы дополнительно к существующему количеству появились беспересадочные вагоны в сообщении Оренбург—Брест, Пенза—Брест, Уфа—Брест, Ульяновск—Брест. С декабря 2007 года начали курсировать прицепные и беспересадочные вагоны на маршрутах Минск—Будапешт, Минск—Вена и Минск—Амстердам.

С мая 2007 года БЖД предлагает заказ проездных документов через интернет. Этой услугой уже воспользовались более 18 тыс. жителей Минска. В ближайших планах расширение системы с возможностью предоставления аналогичной услуги на вокзалах областных центров республики. В 2008 году будет создана система интернет-информирования пассажиров о расписании движения поездов, наличии мест, стоимости проезда. Одновременно у пассажиров БЖД появится возможность приобретать проездные документы по безналичному расчету с помощью банковских пластиковых карт.

Железные дороги Украины объявили основным приоритетом обновление подвижного состава. В течение пяти лет начиная с этого года будет приобретаться по 200 новых пассажирских вагонов. Государственной администрацией железнодорожного транспорта Украины (Укрзализниця) разработана комплексная программа обновления подвижного состава, которой предусмотрено приобрести до 2020 года более 3,5 тыс. пассажирских вагонов, 442 электровоза, 125 тепловозов, 236 электропоездов, 133 дизельных поезда и несколько сот единиц другой техники для пассажирского комплекса.

Поводом к тому, чтобы начать модернизацию, стал чемпионат Европы по футболу, который пройдет на Украине в 2012 году. К этому времени из Киева в города, где будут проходить игры, будет организовано скоростное движение (до 200 км/ч). В первую очередь в Полтаву, Донецк и Днепрпетровск, затем во Львов, Одессу и Харьков.

Для оптимизации пассажиропотоков Укрзализниця намерена разделить движение пассажирских и грузовых поездов и пассажиропотоки на вокзалах.

По предварительным данным, необходимые объемы финансирования мероприятий подготовки к железнодорожным перевозкам в период проведения на Украине чемпионата Европы по футболу в 2008–2012 годах составят более 15 млрд гривен (около \$3 млрд).

По мнению председателя исполнительного комитета координационного транспортного совещания стран СНГ Чингиза Измайлова, главное направление, которое нужно развивать в рамках «пространства 1520», — организация скоростного движения между столицами: «Дороги имеют все экономические и стратегические предпосылки для принятия подобного решения. Дело за внедрением новых технологий в строительстве пути и приобретением нового подвижного состава. Думаю, что с созданием нового локомотива, работающего на постоянном и переменном токе, можно сократить время в пути от Москвы до Киева до шести часов». ■

В ОБЛАСТИ Пассажиры ПРОБЛЕМЫ И ЗАДАЧИ, СТОЯЩИЕ ПЕРЕД ЖЕЛЕЗНЫМИ ДОРОГАМИ РОССИИ, БЕЛОРУССИИ И УКРАИНЫ, ВО МНОГОМ СХОЖИ — ГЛАВНЫМ ОБРАЗОМ, СТАРЕЮЩИЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ И НЕДОСТАТОК ФИНАНСИРОВАНИЯ

КЛИНИКА НА КОЛЕСАХ

СЕКРЕТАРИАТ ШАНХАЙСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ СОТРУДНИЧЕСТВА ПРИГЛАСИЛ ОАО РЖД УЧАСТВОВАТЬ В РАЗРАБОТКЕ КОНЦЕПЦИИ ШАНХАЙСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ОХРАНЫ ЗДОРОВЬЯ. ПРИЧИНА ТОМУ — УСПЕШНЫЙ ПРОЕКТ РЖД ПО ОРГАНИЗАЦИИ РЕЙСА ПЕРЕДВИЖНОГО КОНСУЛЬТАТИВНО-ДИАГНОСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА, «ПОЕЗДА ЗДОРОВЬЯ», КАК ЕГО ЕЩЕ НАЗЫВАЮТ, ПО ТЕРРИТОРИИ КАЗАХСТАНА.

ЯНА ХАЗИАХМЕТОВА, «ГУДОК»

ЛЕЧИМ ПО-РУССКИ Для совместного проекта Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) и РЖД специально были выбраны труднодоступные районы Казахстана, где особенно недостаточно медицинской техники нового поколения. В течение недели высококвалифицированные врачи ОАО РЖД бесплатно проводили консультации, диагностику и лечение всех обратившихся жителей сопредельного государства. «Поезд здоровья» — доставка качественной медицинской помощи жителям обширных регионов с небольшой плотностью населения, где экономически нецелесообразно строить хорошо оснащенные стационары и поликлиники, вызвала интерес представителей международной организации ШОС.

Впрочем, для российских железнодорожников участие в этом мероприятии не столько общественная нагрузка, сколько продвижение бизнес-проекта по распространению «поездов здоровья». Так, серьезный интерес к ним проявляют в Китае, Индии, ЮАР, Венесуэле, странах СНГ. Казахстан уже высказался в пользу приобретения для своей республики подобных поездов.

Передвижные консультативно-диагностические центры (ПКДЦ) создавались ОАО РЖД для обслуживания железнодорожников, живущих на дальних станциях. Первый из них «Хирург Николай Пирогов» был построен летом 2005 года. В январе 2006 года в рейс отправился ПКДЦ «Терапевт Матвей Мудров».

Вагоны поездов были оснащены современным диагностическим оборудованием — офтальмологическим, стоматологическим, ЛОР-комбайнами, цифровым флюорографом, позволяющим делать снимки практически без облучения, биохимическим анализатором, при помощи которого анализ крови делается за считанные минуты и др. В вагонах была также установлена автоматизированная система предрейсовых осмотров машинистов. Кроме того, ПКДЦ были оборудованы телемедицинскими комплексами, позволяющими через спутники связываться с крупнейшими российскими и зарубежными клиниками при необходимости консультации в сложных случаях.

Практика использования ПКДЦ показала, что 40% пациентов «поликлиник на колесах» — это местное население, не имеющее никакого отношения к ОАО РЖД.

На полустанках к ПКДЦ выстраивались очереди. Некоторые местные жители впервые за свою жизнь проходили осмотр у офтальмолога, стоматолога и гинеколога. А эндокринолог для многих и вовсе был в диковинку.

Учитывая потенциальную заинтересованность властей в вопросах здравоохранения населения, ОАО РЖД начало переговоры с регионами об их возможном финансовом участии в строительстве новых «поездов здоровья».

ВЛОЖИТЬСЯ ПО-ЧЕЛОВЕЧЕСКИ Спустя год появился первый «поезд здоровья», созданный на основе государственно-частного партнерства. Стоимость ПКДЦ, названного «Доктор Войно-Ясенецкий (святитель Лука)», составила 150 млн руб. Из них две трети затрат взяли на себя железнодорожники, остальное — администрация Красноярского края. Ежегодное обслуживание поезда требует еще порядка 25–30 млн руб. Однако региональные власти

СЕРЬЕЗНЫЙ ИНТЕРЕС К «ПОЕЗДАМ ЗДОРОВЬЯ» ПРОЯВЛЯЮТ В КИТАЕ, ИНДИИ, ЮАР, ВЕНЕСУЭЛЕ, СТРАНАХ СНГ. КАЗАХСТАН УЖЕ ВЫСКАЗАЛСЯ В ПОЛЬЗУ ПРИОБРЕТЕНИЯ ДЛЯ СВОЕЙ РЕСПУБЛИКИ ПОДОБНЫХ ПОЕЗДОВ



«ГУДОК»

ПРИМЕРНО 40% ПАЦИЕНТОВ «ПОЕЗДОВ ЗДОРОВЬЯ» — МЕСТНОЕ НАСЕЛЕНИЕ

считают, что сделали выгодные инвестиции, тем более что их финансовое участие позволило значительно пополнить медицинское оборудование.

«В условиях слабой материальной базы местных больниц медпоезд должен был обладать высоким качеством предлагаемых услуг», — говорит заместитель губернатора края Сергей Казаченко. По предварительным расчетам, за 2008 год поезд должен принять порядка 52 тыс. пациентов.

Преимущество клиники на колесах очевидно. Строительством и оснащение небольшой стационарной поликлиники стоит в среднем 150 млн руб. Плюс зарплата персоналу, а его по штатному расписанию в поликлинике будет значительно больше, ведь в ПКДЦ вахтовым методом работают специалисты из различных лечебных заведений и бригады формируются по мере надобности. Эксплуатационные расходы учреждений примерно одинаковы. При этом поезд обслуживает гораздо большее число людей, обратившихся за помощью. Потенциальным пациентам не приходится ездить в городские и областные больницы.

«Когда поезд «Матвей Мудров» впервые приехал в Нерюнгри (Якутия) и отработал день, мэр города попросил сделать кое-какие подсчеты», — рассказывает главный специалист ОАО РЖД по информационным технологиям и телемедицине Владимир Столяр. — За день мы провели две консультации с национальным центром медицины в Якутске по поводу тяжелобольного взрослого и ребенка, еще две — с Дорожной клинической больницы на станции Хабаровск-1. В частности, решали, куда отправить на лечение другого тяжелобольного — в Москву или Хабаровск. Кроме того, связывались со столицей: двух детей с пороками сердца кон-



«ГУДОК»



«ПОЕЗДА ЗДОРОВЬЯ» ОСНАЩЕНЫ СОВРЕМЕННЫМ ДИАГНОСТИЧЕСКИМ ОБОРУДОВАНИЕМ — ОФТАЛЬМОЛОГИЧЕСКИМ, СТОМАТОЛОГИЧЕСКИМ, ЛОР-КОМБАЙНАМИ, ЦИФРОВЫМ ФЛЮОРОГРАФОМ

сультировали академик Полозков из НИИ Центра сердечно-сосудистой хирургии имени Бакулева, одного ребенка с опухолью сердца — профессор Г. Орельшев из Института нейрохирургии имени Бурденко. Еще одним юным пациентом занималась главный невролог департамента здравоохранения ОАО РЖД Дина Меркулова, находясь в студии телемедицинского центра ЦКБ №2 РЖД. Так вот затраты на спутниковую связь по всем этим консультациям были равны стоимости одного билета из Нерюнгри в Москву. При этом людям не пришлось никуда ехать, тратиться на дорогу и гостиницу, терять время в очередях, потому что были сразу определены сроки предстоящей госпитализации. К тому же пациентами занимались врачи самого высокого класса».

По усредненным данным, затраты на проведение одной видеоконсультации для отдаленных регионов страны в 80–120 раз меньше, чем стоимость поездки пациента для аналогичной консультации в ведущий российский медицинский центр.

ТЕЛЕОПЕРАЦИЯ Другим масштабным социальным проектом ОАО РЖД стало развитие телемедицины.

«Мы отработали техническое решение по проведению консультаций из любой точки страны. Если раньше телемедицинские комплексы, которыми оснащены наши «поезда здоровья», позволяли связывать отдаленные полустанки и разъезды с крупными медцентрами, то сегодня мы идем еще дальше. Теперь возможностями качественной диагностики можно пользоваться и на удалении от железных дорог», — говорит главный специалист ОАО РЖД по информационным технологиям и телемедицине Владимир Столяр.

Сегодня в России насчитывается порядка 110 центров телемедицины, пятая часть их базируется в железнодорожных больницах. И по общему признанию, это наиболее оснащенные и передовые центры в стране. С учетом того, что одним из основателей направления телемедицины в отечественной медицине является вице-президент ОАО РЖД профессор Олег Атьков (он же — президент Российской ассоциации телемедицины и эксперт-консультант Европейской комиссии в области телемедицины), вряд ли стоит удивляться, что отраслевое здравоохранение в развитии телемедицины опережает государственное.

Международной школе телемедицины, созданной на базе центров РЖД, в мире нет аналогов. Два раза в год на семинары в школу съезжаются специалисты из разных регионов России (причем не только из железнодорожных больниц), а также из Казахстана, Узбекистана, Туркмении и других стран. Ближайшая сессия начнется 20 мая. Перед слушателями выступят — и по видеоконференции, и лично — ведущие специалисты в области телемедицины из США, Италии, Германии, Швеции. Нечто подобное для стран Средиземноморья пробовали создать итальянцы, но их проект пока не набрал силу.

«Мы ни в коем случае не противопоставляем себя остальной телемедицинской сети России, мы рассматриваем себя как часть общей системы», — говорит Владимир Столяр. — В международной школе ведется подготовка специалистов для всего здравоохранения страны. Если нам необходимо задействовать центр в муниципальной больнице, чтобы проконсультировать железнодорожника, мы пользуемся их услугами». ■

ДЛЯ ТЕЛА И ДУШИ

Кроме специализированных «поездов здоровья» по дорогам курсируют гуманитарные составы, названия которых говорят сами за себя: «Милосердие», «Забота», «Поезд добрых услуг». Кроме вагона-поликлиники в каждый из них входят вагон-клуб, вагон-магазин, даже вагон-храм. По отзывам участников таких поездов, передвижные храмы столь же востребованы в глубинке, как и поликлиники. Поток прихожан не иссякает, за время стоянки здесь успевают побывать и побеседовать с настоятелем более 200 человек.

По просьбе епархий культовые вагоны цепляют и к обычным составам, и катятся храм на колесах от станции к станции, перевозят святыни — мощи праведников или чудотворные иконы. «Еле-еле до храма-то добралась», — жаловалась бабуля в Тайшет, куда Иркутская епархия доставила мощи святого Иннокентия (Кульчицкого). — Ноги-то болят! Ничего ведь не могу. А сюда добралась. Сподобил Господь. И слава богу! Вот поклонюсь мощам-то и, может, поживу еще. Что нам просить-то — здоровья, годочков да грехов оставление».



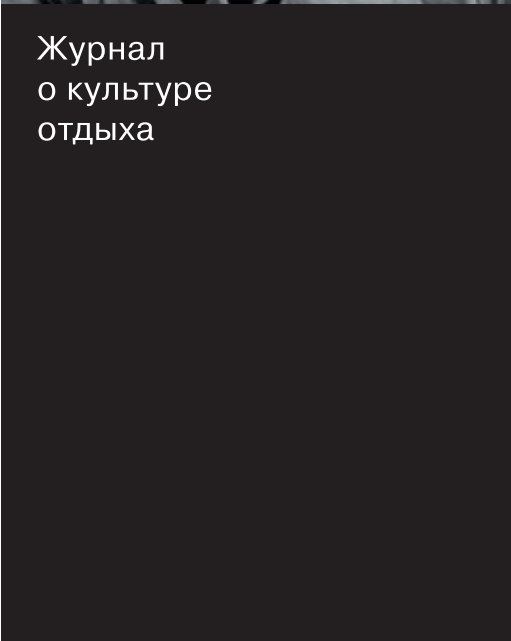
ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА



Коммерсантъ
Weekend

Пособие по выходным

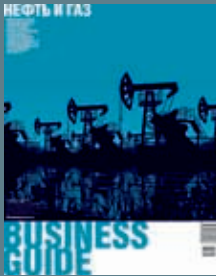
реклама



Еженедельно
с газетой
«Коммерсантъ»
и в свободной
продаже

ТЕМАТИЧЕСКИЕ
СТРАНИЦЫ
ГАЗЕТЫ

Коммерсантъ



**ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА
ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА
СМЕЖНИКИ
ИНВЕСТОРЫ
КОНКУРЕНТЫ
АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС**



**BUSINESS
GUIDE**