

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

ОДОБРЕНА «СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
В РОССИИ ДО 2030 ГОДА» / 43
МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ
ИГОРЬ ЛЕВИТИН О ПРОБЛЕМАХ
И ПЕРСПЕКТИВАХ СТРАТЕГИИ / 46
ПРЕЗИДЕНТ ОАО «РОССИЙСКИЕ
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» ВЛАДИМИР ЯКУНИН
О СТРАТЕГИЧЕСКИХ ПАРТНЕРАХ / 47
СРОКИ И КАРТА СТРОИТЕЛЬСТВА
ПРОЕКТОВ РЖД / 48
ИНВЕСТИЦИОННАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ
ПЕРСПЕКТИВНЫХ ПРОЕКТОВ / 50
ЧАСТНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА
«БЕЛКОМУР» СВЯЖЕТ ПРОМЫШЛЕННЫЙ
УРАЛ И СЕВЕР ЕВРОПЕЙСКОЙ РОССИИ / 52
ОТЕЧЕСТВЕННОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ
КАК ОСНОВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ / 54

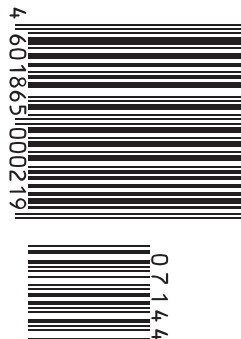


Понедельник, 29 октября 2007 №198/П
(№3774 с момента возобновления издания)
Цветные тематические страницы №41–56
являются составной частью газеты «Коммерсантъ»
Рег. №01243 22 декабря 1997 года.
Распространяются только в составе газеты.

Коммерсантъ

BUSINESS GUIDE

РЖД Российские
железные дороги
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР
ВЫПУСКА



www.kommersant.ru



ВЛАДИСЛАВ ДОРОФЕЕВ ,
РУКОВОДИТЕЛЬ СПЕЦПРОЕКТОВ
ИД «КОММЕРСАНТЬ»

ЭТО НАШЕ ВСЕ

Я люблю железные дороги. Причем любые и везде — в России, Германии, Америке, Бельгии или во Франции, в Европе или Азии, то есть в любом виде и качестве. В вагоне поезда хорошо думается и даже хорошо пишется, а еще лучше говорится. Неважно, какие пейзажи проплывают за окном, главное, чтобы они проплывали. Рейн, Волга, Миссисипи, пальмы, виноградники, заснеженные кедры или каменистые степи. Даже неважно, какие рядом попутчики — самые близкие или полупьяные негоцианты, закусывающие водку или шнапс курицей или сосиской, и неважно на каком они языке выражаются. И даже все равно, едешь ли ты в вагоне с персональным поваром и всевозможными удобствами, или скорчившись в узком, почти игрушечном японском вагончике, или ухватившись за выступающую штангу, чтобы не свалиться с третьей полки прокуренного вагона с дембелями, главное, что ты едешь.

Раз с семьей я проехал самый длинный железнодорожный маршрут мира — от Владивостока до Москвы. До сих пор у меня в памяти ощущение праздника и прорыва в какое-то иное время и пространство. Только тогда я впервые почувствовал ритм, пульс огромной страны, именно тогда, в середине 1990-х (на фоне разрухи и дикой неопределенности), я бесповоротно уверовал в будущее России, как это ни банально звучит. Никогда не забуду, как однажды под утро в туманном сумеречном мареве мы провожали взглядом каменный знак перехода Азии в Европу.

Именно тогда я понял, в чем главное отличие русской железной дороги от любых других дорог мира. Русские железные дороги — это становой хребет страны. То есть железные дороги — это не просто естественная монополия, это судьба. Поэтому Стратегия развития железнодорожного транспорта в России до 2030 года, о которой рассказывает этот выпуск BG,— это без ложного пафоса и ерничества не что иное, как свидетельство благополучия и динамичных перспектив России.

У железнодорожников есть сформулированная цель, стратегия развития, то есть понятно, куда и как двигаться, примерно понятны задачи и издержки, а главное — названа цена решения.

Хорошо бы еще иметь такую же стратегию развития автомобильных дорог России. Но это тема другого BG.



КОЛОНКА РЕДАКТОРА

МАГИСТРАЛЬНЫЙ ПРОРЫВ

В СЕНТЯБРЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ОДОБРИЛО «СТРАТЕГИЮ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ ДО 2030 ГОДА», ПРЕДСТАВЛЕННУЮ ОАО РЖД. ДОКУМЕНТ ПРЕДУСМАТРИВАЕТ РАСШИРЕНИЕ СЕТИ, ПО ОБЪЕМАМ СРАВНИМОЕ СО СТРОЙКАМИ СОВЕТСКОГО ПЕРИОДА: ПРЕДПОЛАГАЕТСЯ ПРОЛОЖИТЬ БОЛЕЕ 20,5 ТЫС. КМ НОВЫХ ЛИНИЙ ПРЕИМУЩЕСТВЕННО В ТРУДНОДОСТУПНЫХ ЧАСТЯХ СТРАНЫ. ПО СУЩЕСТВУ, ЭТО МОЖНО ПРИРАВНЯТЬ К ВВЕДЕНИЮ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ДВУХ С ПОЛОВИНОЙ НОВЫХ ТРАНССИБОВ.

ЕКАТЕРИНА ЩЕРБАКОВА, «ГУДОК»



ЗА ВОСЕМЬ ЛЕТ В РЖД
НАМЕРЕНЫ ПОЛНОСТЬЮ ОБНОВИТЬ
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ И ИНФРАСТРУКТУРУ.
ДЛЯ ЭТОГО ПОТРЕБУЕТСЯ ЗАКУПИТЬ 23,4 ТЫС.
НОВЫХ ЛОКОМОТИВОВ, 996 ТЫС. ГРУЗОВЫХ
И 29,6 ТЫС. ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ

МАКСИМАЛЬНОЕ УСКОРЕНИЕ «Стратегия развития железнодорожного транспорта в России до 2030 года», разработанная ОАО РЖД, предусматривает расширение железнодорожной сети, замену устаревшего подвижного состава и модернизацию инфраструктуры. При этом в документе рассматриваются два варианта развития железнодорожного транспорта — минимальный и максимальный — в соответствии с масштабностью планов роста объемов перевозок, размеров строительства объектов железнодорожной инфраструктуры.

Минимальный вариант предусматривает развитие отрасли при реализации энергосырьевого сценария развития экономики страны. Максимальный — инновационный сценарий.

Главное отличие минимального варианта — сниженные объемы строительства магистралей. Он предусмат-

ривает создание 15,8 тыс. км новых путей. В РЖД склоняются к реализации сценария максимального, который начнется с модернизации существующей путевой инфраструктуры в ряде регионов — всего 8,3 тыс. км, что предполагает строительство вторых путей и новых развязов. По максимальному варианту ОАО РЖД планирует построить 20,5 тыс. км новых магистралей. При этом количество субъектов РФ, обслуживаемых железнодорожным транспортом, возрастет с 79 до 83. Железнодорожное сообщение получат республики Горный Алтай и Тува, Магаданская область, Ненецкий автономный округ. В целом плотность железнодорожной сети вырастет по стране к 2030 году на 23,8%. Наибольшие объемы нового железнодорожного строительства планируются в восточных федеральных округах страны — там, где сейчас плотность сети слишком мала.

Задача **высокоскоростных** линий — перевозки пассажиров со скоростью до 350 км/ч. Модернизируемые действующие линии послужат для освоения прогнозных объемов перевозок и организации скоростного пассажирского движения.

Один из мегапроектов — железнодорожная магистраль Нижний Бестях — Мома — Магадан (протяженностью свыше 1,9 тыс. км) и строительство множества капиллярных линий к ресурсным месторождениям. По словам президента ОАО РЖД Владимира Якунина, за счет таких проектов ускорится развитие территорий Восточной Сибири и Дальнего Востока с населением более 18 млн человек. Создаются условия для освоения месторождений угля с годовой добычей в 2030 году 65 млн тонн, а также руды (10 млн тонн), будут вовлечены в хозяйственный оборот новые нефтегазоносные районы. Ведь уже сейчас около двух с половиной десятков разведанных крупнейших месторождений природных ресурсов в восточных районах страны не осваиваются из-за отсутствия железнодорожного транспортного обеспечения.

МИНИМАЛЬНЫЙ ВАРИАНТ СТРАТЕГИИ ПРЕДУСМАТРИВАЕТ РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ СЫРЬЕВОГО СЦЕНАРИЯ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ СТРАНЫ. МАКСИМАЛЬНЫЙ ПРЕДПОЛАГАЕТ ИННОВАЦИОННЫЙ СЦЕНАРИЙ



ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

ПО МАКСИМАЛЬНОМУ ВАРИАНТУ
СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
ОАО РЖД ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ
23 ТЫС. КМ НОВЫХ МАГИСТРАЛЕЙ,
ИЛИ ПОЧТИ ДВА С ПОЛОВИНОЙ ТРАНССИБА



ТАТА-СП/ЮКО

Генеральный секретарь Международного координационного совета по транссибирским перевозкам Геннадий Бессонов убежден, что при любом варианте «Стратегии» РЖД смогут создать сеть дорог, отвечающую экономическим условиям. По мнению аналитика инвестиционного банка «Траст» Евгения Шаго, развитие РЖД станет катализатором для возникновения новых предприятий, освоения новых месторождений и общего экономического роста в стране. Как отметил заместитель начальника департамента экономического прогнозирования и стратегического развития ОАО РЖД Сергей Постников, только полномасштабное выполнение мероприятий «Стратегии» обеспечит социально-экономическое развитие России по сценарию, предложенному Минэкономразвития в Концепции долгосрочного развития Российской Федерации на период до 2020 года. В соответствии с этим сценарием в 2030 году ВВП вырастет в 4,4 раза, промышленное производство — в 3,3 раза.

ГДЕ ДЕНЬГИ Реализация стратегии предполагает финансирование из различных источников. Федеральная доля составит 2,7 трлн руб. (19,5%), доля субъектов федерации — более 600 млрд руб. (4,6%), частных инвесторов — 75%. В том числе ОАО РЖД — 5,9 трлн руб. (43,1%). Вложения частных инвесторов в промышленный транспорт составят 3,1 трлн руб. (22,7%), а в транспорт общего пользования — около 1,4 трлн руб. (10,1%).

По словам Сергея Постникова, выделение инвестиций из федерального бюджета будет происходить посредством формирования целевых программ, направленных на реализацию отдельных проектов, входящих в стратегию. Сейчас ОАО РЖД работает над тем, чтобы как можно больше проектов было включено в программу модернизации транспорта на 2010–2015 годы, разрабатываемую Минтрансом.

ПЛОТНОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ ВЫРАСТЕТ ПО СТРАНЕ К 2030 ГОДУ НА 23,8%. НАИБОЛЬШИЕ ОБЪЕМЫ НОВОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ПЛАНИРУЮТСЯ В ВОСТОЧНЫХ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОКРУГАХ СТРАНЫ — ТАМ, ГДЕ СЕЙЧАС ПЛОТНОСТЬ СЕТИ СЛИШКОМ МАЛА



ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

Между тем успешность формирования региональной программы инвестирования, особенно в потенциально небогатых регионах, вызывает сомнения у руководителя отдела исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий Владимира Савчука.

Однако заместитель начальника департамента по взаимодействию с федеральными и региональными органами власти ОАО РЖД Виктор Ребец отмечает, что еще на начальном этапе разработки стратегии она была согласована со всеми региональными властями и с представителями президента во всех федеральных округах.

Подытоживая долгие обсуждения, аналитик инвестиционного банка «Траст» Евгений Шаго отмечает, что в масштабах страны и огромной корпорации, которую представляет ОАО РЖД, 13,7 трлн руб., которые не-

обходимы для реализации «Стратегии», не такая уж огромная сумма, и считает стратегию реально выполнимой.

Тем более если учесть тот факт, что недостаточное развитие сети железных дорог ограничивает развитие экономики страны. Именно поэтому генеральный директор Агентства управленческих технологий Сергей Лопарев убежден, что отрасли необходим «прорыв».

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ Оба варианта «Стратегии» — и минимальный, и максимальный — предусматривают, что к 2015 году в РЖД не останется старого подвижного состава. Общая сумма инвестиций в обновление подвижного состава оценивается в 4 трлн руб.

За восемь лет компания намерена полностью обновить подвижной состав и инфраструктуру. Для этого

потребуется закупить 23,4 тыс. новых локомотивов, 996 тыс. грузовых и 29,6 тыс. пассажирских вагонов. Самыми активными сторонниками этих планов являются регионы.

По свидетельству заместителя министра транспорта Александра Мишарина, средний уровень износа основных фондов ОАО РЖД составляет 58,6%, значительная их часть находится за пределами нормативных сроков службы. Дефицит средств по укладке в путь новых рельсов взамен выработавших свой ресурс составляет около 70 млрд руб. (более 10 тыс. км пути). Износ подвижного состава железнодорожного транспорта необщего пользования превышает 70%. За последние 15 лет эксплуатационная длина железных дорог в стране только сократилась на 2,5 тыс. км.

Сергей Постников сообщил ВГ, что обновление подвижного состава и ликвидация инфраструктурных ограничений станут целью первого этапа реализации стратегии развития — с 2008 по 2015 год.

ДАВЛЕНИЕ НА ОСЬ На втором этапе (2016–2030 годы) будут введены стратегические, социально значимые и грузообразующие линии (их протяженность зависит от варианта развития экономики страны).

Заместитель директора департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Минтранса Алексей Цыденов назвал важными планы ОАО РЖД по организации тяжеловесного движения и модернизации инфраструктуры под движение поездов с нагрузкой 30 тонн на ось.

Под тяжеловесное движение будут модернизированы подходы к портам северо-запада страны, Черного моря и Дальнего Востока. По этим направлениям перевозится 80% всего экспортного грузопотока. По мнению эксперта,

СТРАТЕГИЯ ОПЕРЕЖЕНИЯ



Председатель исполнительного комитета координационного транспортного совещания стран СНГ Чингиз Измайлов полагает, что до тех пор, пока не сформирована и не спланирована стратегия социально-экономического развития самого государства, говорить о преимуществах того или иного варианта реализации стратегии развития железнодорожного транспорта рано.

Но в любом случае развитие железнодорожного транспорта, безусловно, должно быть инновационным, а также опережать рост экономики страны, с тем чтобы не возник кризис, при котором продукция предприятий и заводов не сможет быть вывезена. Поэтому большинством производителей предпочтение отдается максимальному варианту, который предполагает строительство транспортной инфраструктуры в ранее недоступных уголках России, где сосредоточены огромные сырьевые ресурсы.

Несмотря на то что максимальный вариант производит впечатление продуманного решения, реализация инновационного подхода к развитию железных дорог может столкнуться с определенными трудностями.

Окончательная реорганизация МПС, инициированная государством в 2003 году, наделила, к сожалению, ОАО РЖД изношенными на 60–70% основными фондами. Динамика обновления недостаточна для мощного рывка и интенсивного развития отрасли. Только средствами РЖД здесь не обойтись.

Хотя менеджмент ОАО РЖД сейчас признан одним из самых эффективных в России, даже эта команда не может реализовать все свои возможности из-за старого наследия. Поэтому синхронизация стратегий железнодорожной и государственной необходима уже сейчас, немедленно, чтобы государство смогло инвестировать большие средства для обновления основных фондов железных дорог страны. Прежде всего подвижного состава, чтобы затем РЖД смогли вплотную приступить к строительству новых линий и внедрению на сети дорог инновационных технологий.

Освободив компанию от большей части инвестирования в обновление фондов, государство смогло бы обеспечить значительно более интенсивное развитие железнодорожного транспорта в стране по максимальному варианту стратегии.

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

для безопасности и инфраструктурной целостности страны следует создавать линии, позволяющие осуществлять движение по ключевым магистралям без захода на территории сопредельных государств СНГ.

До 2015 года в России должна быть построена первая высокоскоростная магистраль (ВСМ) Москва—Санкт-Петербург. По словам Сергея Постникова, максимальным вариантом «Стратегии» предусматривается строительство еще нескольких линий, на которых будет обеспечиваться движение со скоростями до 350 км/ч: Москва—Нижний Новгород, Москва—Смоленск—Красное. Длина ВСМ составит 1,5 тыс. км, необходимые инвестиции оцениваются в 1260 млрд руб.

Около 10 тыс. км железных дорог будут приспособлены к скоростному движению до 200 км/ч. Уже разработана программа модернизации инфраструктуры и частично строительства новых линий.

Кроме того, планируется осуществить перенос пассажирского движения с Черноморского побережья на участке Туапсе—Адлер со строительством новой линии по нагорному или тоннельному варианту.

В результате реализации «Стратегии» от Москвы до Санкт-Петербурга можно будет доехать за 2 часа 30 минут, от Москвы до Нижнего Новгорода — за 2 часа, от Москвы до Берлина — за 10 часов, от Москвы до Сочи — за 14–15 часов. Железнодорожный транспорт станет удобнее для туризма, будут разгружены автомобильные дороги в междугородном и пригородном сообщении.

По мнению заместителя председателя комитета Государственной думы по энергетике, транспорту и связи Сергея Чаплинского, при развитии высокоскоростного движения при перевозках на дальние расстояния поезд смогут составить конкуренцию авиатранспорту.

БАРЬЕРЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ По словам члена правления РАО «ЕЭС России» Андрея Трапезникова, РАО крайне заинтересовано в сотрудничестве с ОАО РЖД в вопросах координации инвестиционных и стратегических программ энергетической и железнодорожной отраслей.

Проекты ОАО РЖД по расширению инфраструктуры планируется увязать с вводом новых генерирующих мощностей РАО «ЕЭС России». РАО ЕЭС со своей стороны анализирует проекты РЖД по строительству объектов транспортной инфраструктуры. В частности, проекты, направленные на обеспечение доставки энергоресурсов к новым электростанциям.

Впрочем, руководитель отдела исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий Владимир Савчук полагает, что РЖД и РАО «ЕЭС России» пока недостаточно учитывают планы развития друг друга.

Например, энергетики не учли в стратегии развития своих мощностей увеличение потребностей РЖД (темпа роста потребления на сети составит 1–4% в год). А схема развития РЖД пока не учитывает потребности РАО

«ЕЭС России» в росте перевозок угля в связи с размещением новых объектов угольной генерации в европейской части России. Объемы новых перевозок угля из Сибири составят 15–20 млн тонн в год. В связи с этим требуются расширение пропускной способности магистралей, строительство подходов к объектам генерации и закупка подвижного состава.

Тем не менее, по мнению заместителя директора Института технико-экономических изысканий и проектирования железнодорожного транспорта «ГипротрансТЭИ» Сергея Шарипова, договоренности, достигнутые на уровне глав компаний ОАО РЖД и РАО ЕЭС, можно считать «огромным шагом вперед во взаимодействии».

КОЛЕЯ 1520 Генеральный секретарь Международного координационного совета по транссибирским перевозкам Геннадий Бессонов считает, что только максимальный вариант отвечает планам РЖД, как мощного игрока на международном рынке. Только так можно не только обеспечить развитие транспортных коридоров, но и создать огромный инфраструктурный и технологический резерв. Впоследствии новая инфраструктура будет использована для создания всевозможных схем импорто-экспортных и транзитных перевозок на протяжении десятилетий.

По словам Сергея Постникова, ОАО РЖД намерено увеличивать свое присутствие на международном рынке. В «Стратегии» есть планы по реализации совместных

проектов с международными компаниями, по участию ОАО РЖД в инфраструктурных проектах зарубежных стран. Возможно также приобретение активов зарубежных компаний.

Кроме того, планируется строительство железнодорожных линий колеи 1520 мм в Восточную Европу. Уже достигнуто соглашение между ОАО РЖД, Словакией и Австрией организовать прямое железнодорожное сообщение по маршруту Москва—Братислава—Вена с использованием колеи 1520.

«По предварительной оценке, к логистико-провайдерскому центру, который планируется создать в Вене, будет тяготеть обширная территория европейских стран с высоким внешнеэкономическим потенциалом, в значительной своей части ориентированным на Россию», — рассказал Сергей Постников. — В частности, таких, как южная Германия, Швейцария, юго-восточная Франция, Венгрия, Чехия, северная Италия».

Зампред комитета Госдумы по энергетике, транспорту и связи Сергей Чаплинский считает, что строительство широкой колеи до Вены позволит ОАО РЖД конкурировать с морским транспортом.

Аналитик инвестиционного банка «Траст» Евгений Шаго уверен в целесообразности международных проектов компании. «С выходом „широкой“ колеи в Европу появится мощная, разветвленная (прежде всего транзитная) система, которая станет формировать солидную часть ВВП страны», — подчеркивает эксперт. ■

ЧТО НАМ СТОИТ СЕТЬ ПОСТРОИТЬ



Основой проекта стратегии развития железнодорожного транспорта является новое строительство и масштабная модернизация железнодорожной инфраструктуры. Готовы ли к этому грандиозному плану железнодорожные строители?

По мнению генерального директора инжиниринговой корпорации «Транстрой» Ефима Басина, главная опасность реализации строительной программы, входящей в стратегию РЖД, кроется в том, что естественная монополия никого не пускает к строительству железнодорожных объектов, предпочитая независимо от своих способностей обходиться силами собственных структур. В РЖД создана для этого специальная организация — «Росжелдорстрой». Поэтому сейчас трудно говорить о каких-то перспективах. Ясность будет тогда, когда появятся результаты не только строительства линий РЖД, но и других линий, например Нарым—Лугокан, где будет идти финансирование структурами Владимира Потанина. Сейчас нужно четко видеть отношение РЖД к тому, что в строительство инфраструктуры приходят крупные финансовые корпорации, чьи ресурсы сравнимы с ресурсами нашего транспортного монополиста. А пока теряется конкурентная среда, появляется монополизм. Если так, то зачем людям стараться, снижать издержки, повышать качество, следить за сроками выполнения строительства? Деньги все равно ведь будут заплачены.

Есть и риск дефицита технических средств для осуществления строительных проектов, а также непредсказуемого роста цен в стране. Конечно, мощности можно собрать, но тех, что сегодня есть у строительных организаций РЖД, недостаточно. Например, в свое время, еще при Аксененко и при Фадееве, пытались дать все подряды Балтийской строительной компании. И много ли мы построили тогда новых дорог? Нет, сеть, наоборот, уменьшилась в своей протяженности. Еще один фактор — то, что цены меняются на глазах. Растет в цене все: от бетона до стали, и здесь тоже проблема в отраслевом монополизме. Металл на 80% подорожал, цемент — вдвое, в среднем только за этот год стройматериалы уже подорожали на 24%. Дорожает топливо, электроэнергия, цена рабочей си-



ГАЗЕТА «ГУДОК»

лы, пусть и в меньшей пропорции. Представляется, что залогом реализации проектов РЖД могло бы стать создание хотя бы примерно равных условий для предприятий строительного комплекса по сравнению с собственными структурами компании. И инвестиционная привлекательность достаточна, чтобы вызвать у строителей интерес, что же касается опасений, что создание объектов железнодорожной инфраструктуры для большинства потенциальных подрядчиков дело новое, то отвечаю, что строительная отрасль уже давно зарекомендовала себя как одна из самых гибких, самых рыночных, наиболее открытых к переменам.

Заместитель начальника департамента экономического планирования и стратегического развития ОАО РЖД Сергей Постников считает, что участие государства в железнодорожном строительстве может реализоваться через прямое бюджетное финансирование. Также может быть и выделение средств из инвестфонда на условиях частно-государственного партнерства, финансирование в рамках федераль-

ных и межгосударственных целевых программ, целевое повышение общего уровня индексации общесетевых тарифов, которое обеспечивало бы формирование источника финансирования для строительства новых объектов железнодорожного транспорта. Возможно выделение государственных гарантий и/или компенсации процентов по долгосрочным займам, привлекаемым инвестором для строительства железнодорожной инфраструктуры, введение льготного режима по налогообложению на новые объекты железнодорожной инфраструктуры, доходы, полученные с использованием новых линий, и средства, направляемые на финансирование строительства новых объектов инфраструктуры.

Имеет смысл использовать в качестве инструмента госфинансирования и предоставление налоговых инвестиционных кредитов, вывод на рынок части активов железнодорожного транспорта, принадлежащих государству. В связи с необходимостью сохранения государственного контроля над инфраструктурой железнодорожного транспорта общего пользова-

ния в области решения государственных задач необходимо ввести определенные ограничения на передачу в эксплуатацию зарубежным компаниям новых транспортных линий. В частности, необходимо определить обременения, связанные с оборотоспособностью государства и мобилизационной готовностью.

По мнению начальника аналитического транспортного отдела Института технико-экономических изысканий и проектирования железнодорожного транспорта — филиала ОАО РЖД («ГипротрансТЭИ») Евгения Махлина, проекты РЖД масштабны, надо сразу понимать: строительство новых линий, которые бы сокращали плечи доставки и тем самым снижали издержки операторов и экспедиторов, для РЖД могут быть, наоборот, невыгодны, так как снижается плата за пользование инфраструктурой. Поэтому участие частных операторских компаний в строительстве непосредственно железнодорожных объектов вряд ли будет существенным и коснется лишь небольших объектов. Кроме того, здесь возникает вопрос: а как будет делиться

прибыль от эксплуатации нового участка, равно как будут распределяться и издержки? Невозможно и разделение системой диспетчерского управления движением на ней. Более перспективно совместное участие РЖД и частных компаний, имеющее задачей совместное получение прибыли, в строительстве терминалов, но можно ли это назвать сугубо железнодорожным строительством? Ведь любой эффективный терминал предполагает прежде всего мульти- и интермодальность. Наконец, ярко выраженные приоритеты инвестирования строительства новых линий — направления к нефтяным и газовым месторождениям. Их строительство должно идти с помощью промышленно-финансовых групп, которые и должны стать основными инвесторами всех работ.

Директор Института проблем транспорта РАН Олег Белый убежден, что строительство железнодорожной инфраструктуры должно вестись в первую очередь на средства государства, а не ее эксплуатантов. Об этом свидетельствует и международный опыт, в частности Германии, где государство будет со следующего года выделять из федерального бюджета порядка €5 млрд в год на модернизацию и развитие сети Deutsche Bahn. Подобные примеры, правда, в различных формах, существуют во всех развитых странах. Конечно, это не значит, что не надо привлекать частные компании к строительству инфраструктуры, но единую систему финансирования должно создать государство, а осуществлять единое управление и составление проектов развития — РЖД. Очень важно, чтобы, осуществляя финансирование стратегических железнодорожных проектов, государство учитывало и возможность усиления наших позиций на международных коридорах. Если проект способствует этому, то должно быть и его приоритетное обеспечение. А в стратегии все объекты реальны, более того, я считаю предлагаемые стратегией проекты слишком скромными для такой страны, как Россия. Учитывая, что сейчас у нас есть деньги, мы должны резко усилить строительство всей транспортной инфраструктуры при определяющей роли сети РЖД.

ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

«СТРАТЕГИЯ ГОТОВА, НО ТРЕБУЕТ ДОРАБОТКИ»

НЕСМОТЯ НА ТО ЧТО В ПРЕДСТАВЛЕННОЙ В ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ В НАЧАЛЕ СЕНТЯБРЯ ЭТОГО ГОДА ДОЛГОСРОЧНОЙ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УЧТЕНЫ ПРЕДЛОЖЕНИЯ РЕГИОНОВ И ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ПЛАНЫ ПО ИНВЕСТИРОВАНИЮ ОТРАСЛИ, ПРОГРАММА ТРЕБУЕТ СЕРЬЕЗНОЙ ДОРАБОТКИ. О ПРОБЛЕМАХ И ПЕРСПЕКТИВАХ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ КОРРЕСПОНДЕНТУ BUSINESS GUIDE РАССКАЗАЛ МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ ИГОРЬ ЛЕВИТИН.

BUSINESS GUIDE: Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года уже одобрена правительством. Есть ли в документе положения, которые не устраивают Минтранс и требуют корректировки?

ИГОРЬ ЛЕВИТИН: Эта программа — плод совместной работы специалистов Минтранса, Федерального агентства железнодорожного транспорта и РЖД. Перед тем как внести документ на рассмотрение правительства, мы вместе объездили регионы и ознакомились с их предложениями, так что это согласованная стратегия развития. С моей точки зрения, документ получился достаточно взвешенным, но все-таки требует некоторой доработки.

BG: Что именно планируется доработать?

И. Л.: Дело в том, что программа социально-экономического развития страны до 2020 года еще не принята. Только когда будут четко определены приоритеты Министерства экономического развития и торговли, станет ясно, что конкретно нужно откорректировать в стратегии. Безусловно, мы согласовали ее с МЭРТом, но, повторю еще раз, программа социально-экономического развития страны станет базовой для всех остальных документов.

BG: Насколько при разработке стратегии были учтены предложения регионов?

И. Л.: Мы постарались учесть максимум замечаний и предложений регионов, однако принять все предложения по малодеятельным линиям, которые также имеют важное значение, у нас не было возможности. Поэтому мы ограничились замечаниями, которые касаются федерального уровня, то есть путей общего пользования. Остальные вопросы требуют отдельного обсуждения.

Кроме того, регионы высказали пожелание, чтобы в стратегии были учтены компенсации по пригородным перевозкам. К сожалению, мы не можем этого сделать, поскольку данный вопрос находится целиком в компетенции субъектов федерации.

BG: Какие проекты будут финансироваться из федеральных целевых программ?

И. Л.: Это очень важный вопрос. Пока он не до конца согласован с Минфином и МЭРТом. Но в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России. 2010–2015» мы планируем внести ряд проектов, связанных со стратегией. Речь идет о программах строительства Кузнецовского тоннеля на Дальнем Востоке, скоростной ветки Санкт-Петербург–Хельсинки, железнодорожной ветки вдоль Балтики, которая соединит наши балтийские порты. Кроме того, мы планируем включить в нее компенсацию дальних пассажирских перевозок и перевозок на Дальний Восток.

Сегодня по объективным причинам Дальний Восток не может развиваться так же интенсивно, как центр России. Недостаточные темпы развития сдерживают тариф на перевозку грузов на дальние расстояния. Железнодорожники уже установили понижающий тариф, но этой меры недостаточно. Мы собираемся установить необходимый уровень тарифа за счет компенсации из федерального бюджета.

BG: Каков будет механизм этой компенсации?

«МЫ ПРИЗНАЕМ, ЧТО СУЩЕСТВЕННЫЙ НЕДОСТАТОК СТРАТЕГИИ — ЭТО ОТСУТСТВИЕ МЕХАНИЗМА ПРИВЛЕЧЕНИЯ ЧАСТНОГО ИНВЕСТОРА К РАЗВИТИЮ ПУТЕЙ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ»



ЮРИЙ МАРГАЛОВ

И. Л.: Мы можем субсидировать либо услуги перевозчика, либо производителя товара, но сам механизм пока еще не определен. Здесь один из главных вопросов — субсидии производителям угля. Регионы предлагают субсидировать топочные мазуты и энергетические угли в зимний период. Возможно, в перечень товаров будут включены также рыба и продукты питания. Мы хотим, чтобы эти компенсации шли за счет федерального бюджета. Важное значение в этом вопросе будет иметь позиция Министерства экономического развития и торговли и Минфина.

BG: Коррелируется ли программа развития железнодорожного транспорта с программами развития других видов транспорта?

И. Л.: Программы развития всех видов транспорта внесены в Транспортную стратегию России до 2020 года. В правительстве принято решение ограничить ее действие 2020 годом, то есть программой социально-экономического раз-

ПИОНЕР ГОССЛУЖБЫ
Игорь Евгеньевич Левитин возглавляет Министерство транспорта РФ с мая 2004 года. Окончил Ленинградское училище железнодорожных войск и военных сообщений и Военную академию тыла и транспорта по специальности «инженер путей сообщения». В 1980-х годах был назначен сначала военным комендантом железнодорожного участка Байкало-Амурской магистрали,

затем заместителем начальника военных сообщений Московской железной дороги. В 1995 году занял пост вице-президента Финансово-промышленной компании железнодорожного транспорта, в 1998 году назначен заместителем генерального директора ЗАО «Северстальтранс». Входил в состав общественного совета при правительственной комиссии по реформе железнодорожного транспорта.

вития Российской Федерации. Потом будет разработана другая стратегия развития, скажем, до 2040 года, и свою новую программу мы будем выстраивать под нее. Действующая программа развития транспортной отрасли была принята пять лет назад. Безусловно, некоторые ее положения придется откорректировать. Например, ту часть, которая касается развития морских портов. Правительство приняло решение развивать Мурманск, балтийские и другие порты, и мы должны сделать так, чтобы они выходили на расчетные объемы погрузки ускоренными темпами. Это значит, что к 2010 году нужно обеспечить те объемы, которых мы предполагали добиться в 2015-м. Когда разрабатывалась транспортная стратегия, было ясно, что развитие портов сдерживается неразвитостью железнодорожных линий, поэтому сегодня требуется соответствующая доработка.

BG: За счет каких средств вы планируете провести эту доработку?

В марте 2004 года возглавил созданное в результате административной реформы Министерство транспорта и связи. Назначение господина Левитина, не имевшего опыта государственной службы, стало самым громким в правительстве Михаила Фрадкова. В 2006 году руководил деятельностью правительственных комиссий по расследованию причин и оказанию помощи пострадавшим в авиакатастрофах под

Иркутском, Сочи и Донецком. В июне 2007 года стал членом наблюдательного совета государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)». В сентябре 2007 года специальным указом президента Владимира Путина назначен членом совета при президенте РФ по развитию физической культуры и спорта, спорта высших достижений, подготовке и проведению

И. Л.: За счет инвестпрограммы ОАО РЖД, инвестфонда и федерального бюджета.

BG: Рассчитываете ли вы на масштабные инвестиции со стороны частного бизнеса?

И. Л.: В части развития инфраструктуры железнодорожного транспорта пока нет ни одного заинтересованного инвестора, кроме РЖД. Мы признаем, что существенный недостаток стратегии — это отсутствие механизма привлечения частного инвестора к развитию путей общего пользования. Приведу пример. Допустим, есть некая припортовая станция и она плохо развита. Владелец порта заинтересован в ее развитии и мог бы, скажем, по концессии работать на этой станции. Поскольку пути общего пользования — тот элемент инфраструктуры, который не подлежит приватизации, единственно возможный вариант — типовая концессия. Здесь можно начать с самого узкого места на всей сети — с припортовых станций. Портовики в принципе готовы вкладывать в это деньги, нужно лишь разработать соответствующий механизм. Моряки, дорожники и летчики уже работают в этом направлении, дело за железнодорожниками.

Вполне реальный вариант совместного инвестирования — строительство Кузнецовского тоннеля. По идее, если бы был порядок возврата инвестиций за счет тарифа, туда мог бы прийти и частник.

BG: Почему же такой механизм до сих пор не освоен?

И. Л.: В том числе потому, что тариф является общим для всей сети. Разложив его на конкретные участки пути, мы могли бы в каждом из них дать в тариф инвестиционную составляющую. Тогда стало бы понятно, откуда инвестор получит деньги.

Почему-то сегодня считается, что РАО ЕЭС инвестиционная составляющая в тарифе нужна, а РЖД — нет. Мы с этим категорически не согласны и считаем, что в тарифе 10-01 должна появиться возможность включать инвестиционную составляющую или привлекать средства из федерального бюджета. Эти изменения позволят сделать инвестиции РЖД прозрачными и начать привлекать сторонних инвесторов. Сейчас ОАО РЖД инвестирует свои средства исключительно за счет амортизации. На мой взгляд, это не совсем правильно.

BG: Разделяет ли вашу точку зрения РЖД?

И. Л.: Думаю, что да. Но более конкретно мы будем рассматривать эти вопросы в рамках реализации целевой модели до 2010 года.

BG: Кто, по вашему мнению, станет основным инвестором программы, когда будет отработан механизм ее действия? Стоит ли рассчитывать на заинтересованность иностранных компаний?

И. Л.: Вряд ли. Скорее всего, это будут российские компании — портовики, грузоотправители массовых грузов. Особенно актуальным вопрос инвестирования станет для них тогда, когда они начнут наращивать объемы погрузки и столкнутся с проблемой пропускной способности железной дороги. Уверен, что это время уже не за горами.

Интервью взял **ВЛАДИМИР ЗМЕЮЩЕНКО**

XXII зимних Олимпийских игр и XI зимних Паралимпийских игр 2014 года в Сочи. Игорь Левитин — кандидат политических наук, доцент, преподаватель Московского государственного открытого педагогического университета.



«СРЕДСТВО РАЗВИТИЯ ВСЕЙ ЭКОНОМИКИ»

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РОСТ ВО МНОГОМ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ ПРОПУСКНЫМИ СПОСОБНОСТЯМИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ. И ЭТИМ ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ РОЛЬ И ЗНАЧЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА. ПРЕЗИДЕНТ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» ВЛАДИМИР ЯКУНИН В БЕСЕДЕ С BG ОБОЗНАЧИЛ МЕХАНИЗМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РФ.

BUSINESS GUIDE: Стратегия развития железнодорожного транспорта рассчитана до 2030 года. При этом базовые стратегии развития экономики ограничивают планирование 2020 годом. Чем так сильно отличается ваша от-расль от остальных?

ВЛАДИМИР ЯКУНИН: Такой срок планирования обусловлен именно тем, что инвестиции в инфраструктуру очень масштабны и увязаны с развитием многих отраслей промышленности. В частности, мы ощущаем серьезный дефицит подвижного состава. Промышленность сейчас не в состоянии произвести необходимое нам количество локомотивов. Технологии и производственные мощности не появляются в один день. Это 10–15 и более лет. Окупаемость новых линий к перспективным месторождениям тоже не менее 20 лет. Мы считаем, что с этой точки зрения горизонт планирования до 2030 года является вполне оправданным.

BG: В стратегии есть два этапа. Каковы их характеристики?

В. Я.: Задача первого этапа, который рассчитан на 2008–2015 годы, — коренная модернизация производственной базы отрасли, для того чтобы снять все ограничения в пропускных и провозных способностях и обеспечить растущий спрос на грузовые и пассажирские перевозки. Реализация второго этапа стратегического развития (с 2016 по 2030 год) должна кардинально повысить транспортную обеспеченность страны за счет расширения сети железных дорог, открыть новые перспективы развития перед регионами и отраслями экономики, стимулировать появление дополнительных точек экономического роста. В результате реализации стратегии по максимальному варианту к 2030 году будет построено свыше 20 тыс. км новых линий. При этом модернизация действующих линий относится к сфере ответственности холдинга РЖД и будет осуществляться в основном за счет его средств.

BG: Предполагается, что около 5 трлн рублей на финансирование стратегии развития будет изыскано из собственных средств компании. Возникает вопрос: откуда возьмутся эти деньги?

В. Я.: Формулировка «откуда возьмутся деньги» в корне неверна. Деньги, как известно, не растут на деревьях. Мы говорим о том, что в соответствии с нашим планированием бизнеса эти деньги будут заработаны ОАО РЖД его деятельностью — перевозкой грузов. Причем получено будет существенно больше. Но именно такой объем средств мы можем инвестировать в развитие инфраструктуры.

BG: Предполагается часть инвестиционных средств получить от субъектов федерации. Вы уверены в том, что не возникнет ситуации, когда регионы откажутся выполнять свои обязательства?

В. Я.: В программе есть четыре группы инвесторов: Российская Федерация — 20%, субъекты РФ — 5%, частные инвесторы — 75%, в том числе ОАО РЖД — 42%. Стратегия одобрена правительством. Когда шло обсуждение стратегии, тогдашний премьер-министр Михаил Ефимович Фрадков говорил, обращаясь к членам правительства, что одобрение стратегии означает, что правительство принимает на себя определенные обязательства. Думаю, что со сменой кабинета позиция правительства не изменится. Таким образом, обязательства существуют по факту одобрения программы.



ДМИТРИЙ ДУЖИНИН

Если говорить о тех 5%, которые должны вложить в программу субъекты федерации, то это ровно те проекты, в которых регионы кровно заинтересованы. Они уже реализуются на средства субъектов федерации. Предложений от регионов было более 1 тыс. И мы не собираемся общаться с регионами только на принципах добрых отношений. Это должны быть юридически подкрепленные договоренности с соответствующими документами.

Приведу несколько примеров. Совместное с РЖД участие в реконструкции и строительстве железнодорожных вокзалов. Компенсация убыточности пассажирских перевозок. Большое количество вопросов возникает в связи с необходимостью обеспечения развития городской инфраструктуры Сочи в условиях подготовки к Олимпиаде 2014 года. Часть из них будет решена в рамках программы развития высокоскоростного сообщения.

BG: Предполагается, что большая часть стратегии будет профинансирована частными инвесторами. На каких условиях? И каков будет механизм реализации их обязательств?

ПОЧЕТНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК

Владимир Иванович Якунин занимает пост президента ОАО «Российские железные дороги» с июня 2005 года. Родился в 1948 году в городе Меленки Владимирской области, в 1972 году окончил Ленинградский механический институт. С 1985 по 1991 год занимал должность второго, а затем первого секретаря постоянного представительства СССР при ООН.

В 1997 году возглавил Северо-Западную окружную инспекцию Главного контрольного управления президента Российской Федерации. В октябре 2000 года назначен заместителем министра транспорта РФ, в феврале 2002-го — первым заместителем министра путей сообщения. Тогда же за господином Якуниным прочно закрепился имидж человека из «питерской команды» президента. В октябре 2003 года

В. Я.: Где есть взаимная заинтересованность, там, по старой поговорке, можно найти 10 тыс. способов, чтобы проекты реализовать.

Приведу пример с угольщиками. Мы с ними все время спорим о тарифах. Но именно в Кузбассе реализована схема, в соответствии с которой угольщики на свои средства строят линии примыкания и передают средства на баланс РЖД. Они заинтересованы в вывозе своей продукции и готовы вкладывать средства в расширение возможностей Российских железных дорог. Другой вариант — строительство тех линий, которые необходимы частному капиталу для доступа к месторождениям полезных ископаемых, на добычу которых имеются лицензии, или к зонам промышленного производства, где необходимы железные дороги. Здесь тоже есть удачные примеры. В частности, ЛУКОЙЛ, который инвестирует в подходы к порту Высоцк.

У нас нет предложений сугубо теоретических. У нас все строится в соответствии с существующей практикой.

BG: С какими еще частными компаниями уже существуют долгосрочные договоренности?

он занял пост первого вице-президента ОАО РЖД. В 2005-м о Владимире Якунине, назначенном президентом РЖД, заговорили как о возможном преемнике Путина на следующих президентских выборах. Господин Якунин возглавляет попечительский совет Центра национальной славы и Фонда Андрея Первозванного. С января 2006 года является научным руководителем и председателем попечительского со-

вета Центра проблемного анализа и государственно-управленческого проектирования при ООН РАН. В октябре 2007 года за особый вклад в реформирование железнодорожного транспорта и разработку стратегии развития железных дорог награжден знаком «Почетный железнодорожник ОАО «Российские железные дороги»».

В. Я.: Переговоры мы ведем с большим количеством значимых игроков. Во-первых, для нас естественными союзниками и партнерами являются все крупнейшие грузопроизводители: металлурги, угольщики, строители. Во-вторых, это представители транспортного машиностроения, которые обеспечивают нас подвижным составом, прежде всего тяговым. Самые крупные из них — «Трансмашхолдинг», «Уралвагонзавод», «Алтайвагон». Кроме того, мы рассматриваем в качестве партнеров соседей с Украины. А в перспективе — производителей из других стран. Например, мы ведем переговоры о поставках рельсов повышенной прямолинейности и с японскими, и с европейскими компаниями. Но когда мы говорим о частных инвестициях, нужно помнить, что есть проблемы с законодательством. Мы не можем принимать частные инвестиции в инфраструктуру, потому что она по закону неотчуждаема. И у участника не возникает того залога, который позволил бы ему жить спокойно. Хотя все зарубежные фонды готовы инвестировать в инфраструктуру.

BG: Нужно менять законодательство?

В. Я.: Нужны поправки к ряду законов. Мы их готовим.

BG: В процессе подготовки программы проводились переговоры и консультации с западными компаниями или государственными органами?

В. Я.: Программа не согласовывалась ни с какими иностранными партнерами, тем более представителями иностранных государств. Но сама стратегия в некоторых своих направлениях подразумевает такое сотрудничество. Например, развитие транзитного потенциала страны. Оно невозможно без развития сотрудничества с азиатскими странами, где зарождается большое количество грузопотоков. Мы ведем работу с коллегами с китайских железных дорог, ведем переговоры с КНДР и Южной Кореей по восстановлению Транскорейской магистрали. Такое сотрудничество, по сути, уже выведено на межправительственный уровень. Мы обсуждаем тему сквозной тарифной ставки с Ираном — и с правительством, и с представителями железных дорог. Безусловно, эти переговоры и консультации можно рассматривать в контексте конкретного документа — «Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года». Но для нас это еще и естественное сотрудничество с зарубежными партнерами. А программы сотрудничества такого уровня, безусловно, согласуются и на уровне правительств этих стран, будь то Китай или Германия.

BG: Есть ли другие механизмы привлечения инвестиций?

В. Я.: Продажа акций. Мы сегодня идем по этому пути с нашими дочерними компаниями. Наверное, сегодня об этом говорить преждевременно. Но завтра это вполне может стать в повестку дня. Однако для этого нужно очень точное планирование и прогнозирование развития отрасли. Но это не компетенция ни правления РЖД, ни даже совета директоров.

BG: Когда акции РЖД могут появиться на рынке? Что должно для этого произойти?

В. Я.: Мы должны закончить третий этап реформирования, подвести его итоги, определиться со стратегией дальнейшего развития. То есть это произойдет никак не раньше 2010 года и только после того, как мы проведем ряд мероприятий, о которых я говорил выше.

Интервью взял **ВЛАДИМИР ЗМЕЮЩЕНКО**

В РАЗВИТИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ЗАИНТЕРЕСОВАНЫ НЕ КАКИЕ-НИБУДЬ ТРИ ИГРОКА, КАКИМИ БЫ БОЛЬШИМИ ОНИ НИ БЫЛИ. В НЕМ ЗАИНТЕРЕСОВАНА ВСЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ И ПРАКТИЧЕСКИ ВСЯ СОЦИАЛЬНАЯ СФЕРА РОССИИ



ПЕРСПЕКТИВНАЯ ТОПОЛОГИЯ РАЗВИТИЯ СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ДО 2030 ГОДА





РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ «СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ ДО 2030 ГОДА»

2008–2015
СТРОИТЕЛЬСТВО НОВЫХ ЛИНИЙ
Стратегические
Гартмашевка—Чертково, Центральный федеральный округ, протяженность 45 км, стоимость строительства 5,28 млрд руб. на 01.01.07 без учета стоимости отвода земель. Коммунистический—Кочевая, Южный федеральный округ, протяженность 131 км, стоимость строительства 20 млрд руб. Татарская—Называевская—Коновалово, Сибирский федеральный округ, протяженность 585 км, стоимость строительства 140 млрд руб. Томмот—Кердем—Якутск (Нижний Бестях), Сибирский федеральный округ, протяженность 450 км, стоимость строительства 18,75 млрд руб.
Социальные
Бийск—Горно-Алтайск, Сибирский федеральный округ, протяженность 115 км, стоимость строительства 23 млрд руб. Селихин—Ныш, Дальневосточный округ, протяженность 582 км, стоимость строительства 300 млрд руб.
Грузообразующие
Обская—Полуночное, Уральский федеральный округ, протяженность 856 км, стоимость строительства 76,27 млрд руб. Муслюмово—Теченское, Уральский федеральный округ, протяженность 20 км, стоимость строительства 1,6 млрд руб. Кызыл—Курагино, Сибирский федеральный округ, протяженность 460 км, стоимость строительства 70,58 млрд руб. Чадобец—Чадобецкий ГОК, Сибирский федеральный округ, протяженность 156 км, стоимость строительства 10 млрд руб. Чадобец—Кода, Сибирский федеральный округ, протяженность 22 км, стоимость строительства 1,5 млрд руб. Новая Чара—Чина, Сибирский федеральный округ, протяженность 30 км, стоимость строительства 1,5 млрд руб. Приаргунск—Березовское, Сибирский федеральный округ, протяженность 1125 км, стоимость строительства 12,5 млрд руб. Нарын—Лугокан, Сибирский федеральный округ, протяженность 375 км, стоимость строительства 33,6 млрд руб. Шимановская—Гарь, Дальневосточный федеральный округ, протяженность 148 км, стоимость строительства 15,38 млрд руб. Улак—Эльга, Дальневосточный федеральный округ, протяженность 313 км, стоимость строительства 32,35 млрд руб.
Высокоскоростные
Санкт-Петербург—Москва, Центральный, Северо-Западный федеральные округа, протяженность 659 км, стоимость строительства 560 млрд руб.

МОДЕРНИЗАЦИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ
В период 2008–2015 годов долгосрочной программой предусматривается: строительство вторых путей по максимальному варианту протяженностью 3204,3 км, в том числе на основных направлениях — 1478,6 км (среди них на направлениях: Ярославль—Сонково—Мга, Богданович—Алапаевск—Смышка, Азиатская—Левшино, Кошурниково—Саянская—Тайшет, на участках БАМа); электрификация участков протяженностью 3957 км по максимальному варианту (в том числе направления: Ярославль—Сонково—Мга, участки Кандры—Инза, Ульяновск—Сызрань, Сонково—Дно—Печоры—Псковские и др. Мероприятия по электрификации указанных участков позволят отклонить часть перспективного грузопотока с основных направлений на параллельные хода). Объем потребных инвестиций на модернизацию и развитие пропускных способностей существующей инфраструктуры железнодорожного транспорта по максимальному варианту оценивается в период 2015–2030 годов на уровне 1970,3 млрд руб.

2016–2030
СТРОИТЕЛЬСТВО НОВЫХ ЛИНИЙ
Стратегические
Нижний Бестях—Мома—Магадан, Дальневосточный федеральный округ, протяженность 1131 км, стоимость строительства — 360 млрд руб. Селихин—Сергеевка, Дальневосточный федеральный округ, протяженность 1085 км, стоимость строительства 125 млрд руб. Сукпай—Самарга, Дальневосточный федеральный округ, протяженность 1085 км, стоимость строительства 31 млрд руб.
Социальные
Волгоград—Элиста, Южный федеральный округ, протяженность 260 км, стоимость строительства 23 млрд руб. Ханты-Мансийск—Салым, Уральский федеральный округ, протяженность 200 км, стоимость строительства 24 млрд руб. Тыгда—Зея, Дальневосточный федеральный округ, протяженность 105 км, стоимость строительства 11 млрд руб.
Грузообразующие
Лена—Непа—Ленск, Сибирский федеральный округ, протяженность 1100 км, стоимость строительства 1,5 млрд руб. Новая Чара—Апсатская, Сибирский федеральный округ, протяженность 40 км, стоимость строительства 4,8 млрд руб. Солдатская—Тырныауз, Южный федеральный округ, протяженность 95 км, стоимость строительства 4 млрд руб. Русское—Заполярная, Уральский федеральный округ, протяженность 49 км, стоимость строительства 7 млрд руб. Гарь—Февральск, Дальневосточный федеральный округ, протяженность 141 км, стоимость строительства 12,62 млрд руб. Якутск—Кангаласы, Дальневосточный федеральный округ, протяженность 50 км, стоимость строительства 2,20 млрд руб. Мегино-Алдан—Джебарики-Хая, Дальневосточный федеральный округ, протяженность 87 км, стоимость строительства 5 млрд руб. Хани—Олекминск, Дальневосточный федеральный округ, протяженность 450 км, стоимость строительства 45 млрд руб.
Высокоскоростные
Москва—Нижний Новгород, Центральный и Приволжский федеральные округа, протяженность 406 км, стоимость строительства 330 млрд руб. Москва—Смоленск—Красное (МТК №2), Центральный федеральный округ, протяженность 463 км, стоимость строительства 370 млрд руб.

МОДЕРНИЗАЦИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ
В период 2016–2030 годов долгосрочной программой предусматривается: строительство вторых путей протяженностью по максимальному варианту 2847,6 км (среди них на направлениях: Ярославль—Сонково—Мга, Богданович—Алапаевск—Смышка, Азиатская—Левшино, Кошурниково—Саянская—Тайшет, на участках БАМа); электрификация участков протяженностью 3957 км по максимальному варианту (в том числе направления: Ярославль—Сонково—Мга, участки Кандры—Инза, Ульяновск—Сызрань, Сонково—Дно—Печоры—Псковские и др. Мероприятия по электрификации указанных участков позволят отклонить часть перспективного грузопотока с основных направлений на параллельные хода). Объем потребных инвестиций на модернизацию и развитие пропускных способностей существующей инфраструктуры железнодорожного транспорта по максимальному варианту оценивается в период 2015–2030 годов на уровне 1970,3 млрд руб.

ЕКАТЕРИНА ЩЕРБАКОВА

ОЦЕНКА ИНВЕСТИЦИЙ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ МАКСИМАЛЬНОГО ВАРИАНТА СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ДО 2030 ГОДА *																							
№	КАТЕГОРИИ ЛИНИЙ/ ПЕРЕЧЕНЬ ОБЪЕКТОВ	ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ	ПРОТЯЖЕННОСТЬ (КМ)		СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА** (МЛРД РУБ. В ЦЕНАХ НА 01.01.07 БЕЗ УЧЕТА СТОИМОСТИ ОТВОДА ЗЕМЕЛЬ)			ИНВЕСТОРЫ										ЦЕЛЬ СТРОИТЕЛЬСТВА					
								РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ		СУБЪЕКТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ			ЧАСТНЫЕ ИНВЕСТОРЫ			В ТОМ ЧИСЛЕ							
			2008- 2030	В ТОМ ЧИСЛЕ 2008- 2015	2016- 2030	2008- 2030	В ТОМ ЧИСЛЕ 2008- 2015	2016- 2030	2008- 2030	В ТОМ ЧИСЛЕ 2008- 2015	2016- 2030	2008- 2030	В ТОМ ЧИСЛЕ 2008- 2015	2016- 2030	2008- 2030	В ТОМ ЧИСЛЕ 2008- 2015	2016- 2030	2008- 2030	В ТОМ ЧИСЛЕ 2008- 2015	2016- 2030			
1	СТРАТЕГИЧЕСКИЕ																						
	ГАРТМАШЕВКА-ЧЕРТКОВО	ЦЕНТРАЛЬНЫЙ	45	45		5,28	5,28		5,28	5,28													СОХРАНЕНИЕ ЦЕЛОСТНОСТИ СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РФ
	КОММУНИСТИЧЕСКИЙ-КОЧЕВАЯ	ЮЖНЫЙ	131	131		20,00	20,00		20,00	20,00													СОХРАНЕНИЕ ЦЕЛОСТНОСТИ СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РФ
	ТАТАРСКАЯ-НАЗЬВАЕВСКАЯ-КОНОВАЛОВО	СИБИРСКИЙ	585	585		140,0	140,0		140,00	140,00													СОХРАНЕНИЕ ЦЕЛОСТНОСТИ СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РФ
	ТОЙМОТ-КЕРДЕМ-ЯКУТСК (НИЖНИЙ БЕСТЯХ)	ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ	450	450		18,75	18,75		12,19	12,19		5,55	5,55		1,01	1,01		0,85	0,85		0,16	0,16	ОБЕСПЕЧЕНИЕ СТАБИЛЬНОГО ЗАВОЗА ГРУЗОВ И СОЗДАНИЕ ОПОРНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ
	НИЖНИЙ БЕСТЯХ-МОМА-МАГАДАН	ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ	1866	735	1131	360,00	144,00	216,00	360,00	144,00	216,00												СОЗДАНИЕ ОПОРНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ, ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЖЕЛЕЗНО-ДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ С ОТДАЛЕННЫМИ РЕГИОНАМИ СТРАНЫ, А ТАКЖЕ ОСВОЕНИЕ МИНЕРАЛЬНЫХ И ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ РЕСУРСОВ
	СЕЛИХИН-СЕРГЕЕВКА	ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ	1085	434	651	125,00	50,00	75,00	125,00	50,00	75,00												ОБЕСПЕЧЕНИЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (СОЗДАНИЕ ПАРАЛЛЕЛЬНОГО ХОДА ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ), ОСВОЕНИЕ МАЛОЖИТЫХ ТЕРРИТОРИЙ И РАЗВИТИЕ ПОДХОДОВ К НОВЫМ ПОРТОВЫМ МОЩНОСТЯМ
	СУКПАЙ-САМАРГА	ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ	290		290	31,00		31,00	31,00		31,00												ОСВОЕНИЕ МАЛОЖИТЫХ ТЕРРИТОРИЙ И РАЗВИТИЕ ПОДХОДОВ К НОВЫМ ПОРТОВЫМ МОЩНОСТЯМ
	ВСЕГО СТРАТЕГИЧЕСКИЕ		4452	2380	2072	700,1	378,1	322,0	693,5	371,5	322,0	5,6	5,6		1,0	1,0		0,8	0,8		0,2	0,2	
2	СОЦИАЛЬНО ЗНАЧИМЫЕ																						
	ВОЛГОГРАД-ЭЛИСТА	ЮЖНЫЙ	260		260	23,00		23,00	11,50		11,50	11,50		11,50									СОЗДАНИЕ ПРЯМОГО ВЫХОДА ИЗ ЦЕНТРАЛЬНОЙ ЧАСТИ РОССИИ В РЕСПУБЛИКУ КАЛМЫКИЯ
	ХАНТЫ-МАНСКИЙ-САЛЫМ	УРАЛЬСКИЙ	200		200	24,00		24,00	12,00		12,00	12,00		12,00									ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВЫХОДА НА СЕТЬ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ И ПассажиРОВ В АДМИНИСТРАТИВНЫЙ ЦЕНТР
	БИЙСК-ГОРНО-АЛТАЙСК	СИБИРСКИЙ	115	115		10,40	10,40		10,40	10,40													ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВЫХОДА НА СЕТЬ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ И ПассажиРОВ В АДМИНИСТРАТИВНЫЙ ЦЕНТР
	ТЫНДА-ЗЕЯ	ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ	105		105	11,00		11,00	5,50		5,50	5,50		5,50									ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ УСТОЙЧИВОГО ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕНИЯ С ГОРОДОМ ЗЕЯ И СОЗДАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ УСЛОВИЙ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РАЙОНА
	СЕЛИХИН-НЬИШ	ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ	582	582		300,03	300,03		150,00	150,00		150,03	150,03										СОЗДАНИЕ БЕСПЕРЕБОЙНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ МЕЖДУ МАТЕРИКОВОЙ ЧАСТЬЮ РОССИИ И ОСТРОВОМ САХАЛИН
	ВСЕГО СОЦИАЛЬНО ЗНАЧИМЫЕ		1262	697	565	368,4	310,4	58,0	189,4	160,4	29,0	179,0	150,0	29,0									
3	ГРУЗОБРАЗУЮЩИЕ																						
	СОЛДАТСКАЯ-ТЫРНЫАУЗ	ЮЖНЫЙ	95		95	4,00		4,00	2,00		2,00			2,00		2,00				2,00		2,00	ОСВОЕНИЕ МЕСТОРОЖДЕНИЯ МИНЕРАЛЬНО-СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ
	РУССКОЕ-ЗАПОЛЯРНАЯ	УРАЛЬСКИЙ	49		49	7,00		7,00	3,50		3,50			3,50		3,50				3,50		3,50	ОСВОЕНИЕ И ОБУСТРОЙСТВО ЗАПОЛЯРНОГО МЕСТОРОЖДЕНИЯ НЕФТИ И ГАЗА
	ОБСКАЯ-ПОЛУНОЧНОЕ	УРАЛЬСКИЙ	856	856		76,27	76,27		76,27	76,27													СОЗДАНИЕ ПРЯМОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ВЫХОДА С ПРОМЫШЛЕННО РАЗВИТОГО УРАЛА НА ОСВАИВАЕМЫЕ МЕСТОРОЖДЕНИЯ ПОЛУОСТРОВА ЯМАЛ И ОСВОЕНИЕ МЕСТОРОЖДЕНИЯ ПОЛЕЗНЫХ ИСКОПАЕМЫХ ВОСТОЧНОГО СКЛОНА УРАЛА
	МУСЛУМОВО-ТЕЧЕНСКОЕ	УРАЛЬСКИЙ	20	20		1,60	1,60		0,80	0,80				0,80	0,80					0,80	0,80		ОСВОЕНИЕ ТЕЧЕНСКОГО МЕСТОРОЖДЕНИЯ МАГНЕТИТОВЫХ РУД
	КЫЗЫЛ-КУРАГИНО	СИБИРСКИЙ	460	460		70,58	70,58		35,29	35,29				35,29	35,29					35,29	35,29		ОСВОЕНИЕ ЭЛЕГЕСТСКОГО МЕСТОРОЖДЕНИЯ КОКСУЮЩЕГОСЯ УГЛЯ
	ЧАДОБЕЦ-ЧАДОБЕЦКИЙ ГОК	СИБИРСКИЙ	156	156		10,00	10,00		5,00	5,00				5,00	5,00					5,00	5,00		ОСВОЕНИЕ ЧАДОБЕЦКОГО МЕСТОРОЖДЕНИЯ АЛЮМИНИЕВОГО СЫРЬЯ И РЕДКОЗЕМЕЛЬНЫХ МЕТАЛЛОВ
	ЧАДОБЕЦ-КОДА	СИБИРСКИЙ	22	22		1,50	1,50		0,75	0,75				0,75	0,75					0,75	0,75		ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВА АЛЮМИНИЯ
	НОВАЯ ЧАРА-АПСАТСКАЯ	СИБИРСКИЙ	40		40	4,80		4,80	2,40		2,40			2,40		2,40				2,40		2,40	ОСВОЕНИЕ АПСАТСКОГО МЕСТОРОЖДЕНИЯ КОКСУЮЩЕГОСЯ УГЛЯ
	НОВАЯ ЧАРА-ЧИНА	СИБИРСКИЙ	30	30		1,50	1,50		0,75	0,75				0,75	0,75					0,75	0,75		ОСВОЕНИЕ ЧИНЕЙСКОГО МЕСТОРОЖДЕНИЯ ВАНАДИЙСОДЕРЖАЩИХ ТИТАНОМАГНЕТИТОВЫХ РУД
	ЛЕНА-НЕПА-ЛЕНСК	СИБИРСКИЙ	1100		1100	110,00		110,00	55,00		55,00			55,00		55,00				55,00		55,00	СОЗДАНИЕ ОПОРНОЙ СЕТИ ДЛЯ ОСВОЕНИЯ НЕФТЕГАЗОКОНДЕНСАТНЫХ МЕСТОРОЖДЕНИЙ И ЛЕСНЫХ РЕСУРСОВ
	ПРИМАРГУНСК-БЕРЕЗОВСКОЕ	СИБИРСКИЙ	125	125		12,50	12,50		6,25	6,25				6,25	6,25					6,25	6,25		ОСВОЕНИЕ БЕРЕЗОВСКОГО МЕСТОРОЖДЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ РУДЫ
	НАРЫН-ЛУГОКАН	СИБИРСКИЙ	375	375		48,72	48,72		33,60	33,60				15,12	15,12					15,12	15,12		ОСВОЕНИЕ БЫСТРИНСКОГО МЕСТОРОЖДЕНИЯ ПОЛИМЕТАЛЛИЧЕСКИХ РУД
	ШИМАНОВСКАЯ-ГАРЬ	ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ	148	148		15,38	15,38		15,38	15,38													ОСВОЕНИЕ ГАРИНСКОГО ЖЕЛЕЗОРУДНОГО МЕСТОРОЖДЕНИЯ
	ГАРЬ-ФЕВРАЛЬСК	ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ	141		141	12,62		12,62	6,31		6,31			6,31	6,31					6,31		6,31	ОСВОЕНИЕ ГАРИНСКОГО ЖЕЛЕЗОРУДНОГО МЕСТОРОЖДЕНИЯ
	ЯКУТСК-КАНГАЛАССЫ	ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ	50		50	2,20		2,20	1,10		1,10			1,10	1,10					1,10		1,10	ОСВОЕНИЕ КАНГАЛАССКОГО МЕСТОРОЖДЕНИЯ УГЛЯ
	МЕГИНО-АЛДАН-ДЖЕБАРИКИ-ХАЯ	ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ	87		87	5,00		5,00	2,50		2,50			2,50	2,50					2,50		2,50	ОСВОЕНИЕ УГОЛЬНОГО МЕСТОРОЖДЕНИЯ
	УЛАК-ЭЛЬГА	ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ	313	313		32,35	32,35		16,20	16,20				16,15	16,15					16,15	16,15		ОСВОЕНИЕ ЭЛЬГИНСКОГО МЕСТОРОЖДЕНИЯ КАМЕННОГО УГЛЯ
	ХАНИ-ОЛЕКИМИНСК	ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ	450		450	45,00		45,00	22,50		22,50			22,50	22,50					22,50		22,50	ОСВОЕНИЕ МЕСТОРОЖДЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ РУДЫ
	ИЛЬИНСК-УГЛЕГОРСК	ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ	143	143		8,50	8,50		4,25	4,25				4,25	4,25					4,25	4,25		ОСВОЕНИЕ СОЛНЦЕВСКОГО УГОЛЬНОГО МЕСТОРОЖДЕНИЯ
	ВСЕГО ГРУЗОБРАЗУЮЩИЕ		4660	2648	2012	469,6	279,0	190,6	289,9	194,6	95,3			179,7	84,4	95,3				179,7	84,4	95,3	
4	ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ																						
	ПЕТЯРЬВИ-КАМЕННОГОРСК	СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ	64	64		15,90	15,90		7,95	7,95		0,80	0,80		7,16	7,16		1,59	1,59		5,57	5,57	ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВЫНОСА ГРУЗОВОГО ДВИЖЕНИЯ НА ПАРАЛЛЕЛЬНЫЙ ХОД ИЗ-ЗА ОРГАНИЗАЦИИ СКОРОСТНОГО ПАССАЖИРСКОГО ДВИЖЕНИЯ НА СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ЛИНИИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ-ВЬЕБОРГ-БУСЛОВСКАЯ-ХЕЛЬСИНКИ
	ФОРМИРОВАНИЕ ГЛУБОКОГО ОБХОДА МОСКОВСКОГО УЗЛА	ЦЕНТРАЛЬНЫЙ	400		400	24,1		24,1	12,1		12,1	1,1		1,1	10,9	10,9	10,9		10,9				УСИЛЕНИЕ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ И ВЫНОС ТРАНЗИТНОГО ГРУЗОВОГО ДВИЖЕНИЯ ИЗ КРУПНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ УЗЛОВ
	СОСНОГОРСК-ИНДИГА	СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ	612		612	102,00		102,00	51,00		51,00	5,10		5,10	45,90	45,90	10,20		10,20	35,70		35,70	РАЗВИТИЕ ПОДХОДОВ К НОВОМУ ПОРТУ ДЛЯ ТРАНСПОРТИРОВКИ ЛЕСНЫХ, МИНЕРАЛЬНЫХ И НЕФТЕГАЗОВЫХ РЕСУРСОВ
	ВОРКУТА (ХАЛЬМЕР-Ю)-УСТЬ-КАРА	СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ	210		210	19,50		19,50	9,75		9,75	0,97		0,97	8,78	8,78	1,95		1,95	6,83		6,83	ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВЫХОДА ИЗ ВОРКУТИНСКОГО РАЙОНА К БАРЕНЦЕВУ МОРЮ
	КАРПОГОРЫ-ВЕНДИНГА	СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ	215		215	18,00		18,00	10,00		10,00	8,00		8,00									СОЗДАНИЕ АЛТЕРНАТИВНОГО ТРАНСПОРТНОГО НАПРАВЛЕНИЯ С УРАЛА В ПОРТЫ БЕЛОГО И БАРЕНЦЕВА МОРЕЙ, А ТАКЖЕ ОСВОЕНИЕ ЛЕСНЫХ РЕСУРСОВ СЕВЕРА ЕВРОПЕЙСКОЙ ЧАСТИ РОССИИ
	СЫКТЫВКАР-ПЕРМЬ (СОЛИКАМСК)	СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ	579		579	48,60		48,60	27,00		27,00	21,60		21,60									

В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ДО 2030 ГОДА* (ОКОНЧАНИЕ)

* СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА, СМЕТНЫЕ СТОИМОСТИ И ВВОДИМЫЕ МОЩНОСТИ УТОЧНЯЮТСЯ ПО МЕРЕ РАЗРАБОТКИ ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОБОСНОВАНИЙ И ПРОЕКТО-СМЕТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ, А ТАКЖЕ ПОСЛЕ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ ПО ВЫДЕЛЕНИИ СРЕДСТВ ИЗ ИНВЕСТИЦИОННОГО ФОНДА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.
** ОЦЕНКА СТОИМОСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВЫХ ЛИНЕЙ ОПРЕДЕЛЕНА ПО АНАЛОГИЧНЫМ ПРОЕКТАМ И В СООТВЕТСТВИИ С РАЙОННЫМИ КОЭФФИЦИЕНТАМИ И НОСИТ ИНДИКАТИВНЫЙ ХАРАКТЕР.
*** СВЕРХ УКАЗАННЫХ ЗАТРАТ МОГУТ БЫТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ЧАСТНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ, ОБЪЕМ КОТОРЫХ БУДЕТ ОПРЕДЕЛЕН ПОСЛЕ ПРОВЕДЕНИЯ КАТЕГОРИЗИРОВАНИЯ ОБЪЕКТОВ, РАЗРАБОТКИ ТРЕБОВАНИЙ ПО ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И ОЦЕНКИ УЯЗВИМОСТИ ОБЪЕКТОВ.

СЕВЕРНЫЙ «БЕЛКОМУР» СЕГОДНЯ РЕШАЕТСЯ СУДЬБА ГРОМКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПРОЕКТА, ПЛАНЫ ПО РЕАЛИЗАЦИИ КОТОРОГО ВОЗНИКЛИ ЕЩЕ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XX ВЕКА. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ВЕТКА «БЕЛКОМУР» ДОЛЖНА СВЯЗАТЬ ПРОМЫШЛЕННЫЙ УРАЛ И СЕВЕР ЕВРОПЕЙСКОЙ РОССИИ, ОБЕСПЕЧИТЬ ПРЕДПРИЯТИЯМ ВЫХОД К АРХАНГЕЛЬСКОМУ МОРСКОМУ ПОРТУ, БОЛЕЕ ЧЕМ НА 50% СНИЗИТЬ ЗАТРАТЫ НА ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ И СПОСОБСТВОВАТЬ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОМУ РАЗВИТИЮ СРАЗУ НЕСКОЛЬКИХ РЕГИОНОВ СТРАНЫ. В ДЕТАЛЯХ ПРОЕКТА РАЗОБРАЛСЯ КОРРЕСПОНДЕНТ ВГ НИКОЛАЙ КИРИЛЛОВ.

ЦЕНА ПРОВАЛА В 2006 году руководство Пермского края решило реанимировать замороженный в 2002-м проект трассы «Белкомур» (Беломорье—Коми—Урал), включив его в комплексную программу инфраструктурного и промышленного развития Республики Коми, Пермского края и Архангельской области. Участвуют в этой программе (которая предполагает в том числе модернизацию старых и строительство новых предприятий): ОАО «Березниковский содовый завод», ОАО «Сильвинит», ОАО «Уралкалий», ОАО «Азот», «Ависма», ООО «Сода-хлорат», ОАО «Соликамскбумпром», ОАО «МБП „Сыктывкарский ЛПК“», ЗАО «Северсталь-Ресурс», ОАО «Ярегарауда». Модернизация промышленности в районах прохождения трассы потребует инвестиций в размере 320 млрд руб., из которых 75 млрд пойдут на строительство дороги.

По мнению руководителя пресс-службы компании «Сильвинит» (одного из крупнейших российских производителей калийных удобрений) Антона Субботина, «Белкомур» необходим всему соликамско-березниковскому промышленному узлу хотя бы потому, что район находится под угрозой полной остановки железнодорожного сообщения с Транссибом по федеральной железнодорожной трассе в Березниках. Произошло это из-за воронки, образовавшейся на руднике ОАО «Уралкалий». «Движение по федеральной дороге остановлено (расстояние от провала до ж/д составляет менее 50 метров) и осуществляется по временному обходному 800-метровому участку. Расстояние от провала до временного обхода составляет около 150 метров, то есть обходной путь построен в зоне вероятного обрушения земной поверхности. „Сильвинит“ выступает за продление „Белкомура“ от Соликамска до станции Яйва, поскольку 53-километровый восточный объезд Березников должен пройти по безопасной с точки зрения рисков обрушения территории», — объясняет господин Субботин.

Также необходимо учитывать, что Соликамск, один из промышленных центров Пермского края, является железнодорожным тупиком. Без продолжения магистрали и превращения Соликамска в транзитную станцию дальнейшее развитие соликамско-березниковского промышленного узла проблематично. Сейчас региональным предприятиям приходится заниматься этим самостоятельно. «С 1990-х годов „Сильвинит“ взял на себя многие проблемы развития соликамского железнодорожного узла. Сегодня в собственности предприятия находится более 3,5 тыс. вагонов, 4 ж/д станции, более 50 км путей, спецтехника и т. д. В компании принята программа развития собственной транспортной инфраструктуры до 2012 года, которая предусматривает более полумиллиарда рублей инвестиций. Планируется реконструировать собственные станции, ввести дополнительные мощности по отдельным видам ремонтов вагонов. Дело в том, что проектная пропускная способность станции Соли-

ОТКРЫТИЕ «БЕЛКОМУРА» СНИЗИТ ЗАТРАТЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НА 40–65% И ПРОСТИМУЛИРУЕТ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ НЫНЕ ОТРЕЗАННЫХ ОТ ПРЯМОГО ВЫХОДА НА ВНЕШНИЙ РЫНОК РЕГИОНОВ — АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ, РЕСПУБЛИКИ КОМИ, ПЕРМСКОГО КРАЯ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА



камск II, рассчитанная еще в советские годы, составляет 4,3 млн тонн грузов в год, тогда как в 2006 году только «Сильвинит» отправил по ж/д свыше 5,2 млн тонн грузов. Строительство «Белкомура» через Соликамск выгодно местным производствам: оно сделает город мощным логистическим центром Верхнекамья», — отметил господин Субботин.

Согласен с этим и директор по правовым вопросам и корпоративным отношениям компании «Соликамскбумпром» Валерий Писоцкий. «Северные территории Пермского края имеют высокий потенциал переработки и заготовки лесных ресурсов, и развитие транспортной инфраструктуры позволит эффективно его использовать. Строительство будет способствовать созданию новых предприятий и рабочих мест, а значит, поможет решить в регионе проблему безработицы», — полагает он.

Для реализации проекта в мае 2007 года была создана управляющая компания «Межрегиональная инвестиционная компания „Северо-Запад-Прикамье“». Как объяснил ее генеральный директор Юрий Демочкин, сначала предполагалось, что строительство железной дороги приведет к росту существующей промышленности: «Оно преследовало региональные интересы, тогда как сейчас уместно говорить, что крупные промышленные проекты будут неэффективными без магистрали. „Белкомур“ может быть интересен и для ОАО РЖД, в

случае возникновения значительных новых грузопотоков через будущую магистраль. Тогда он не будет вредить интересам самой РЖД.

ТЫСЯЧИ РАБОЧИХ МЕСТ Задачи у нового проекта «Белкомура» масштабные и очень важные. Планируется, что, сократив пробег на выходах из регионов Сибири и Урала к морским портам Архангельска и Мурманска, магистраль перенаправит на них грузопотоки, так что появится возможность организации международного транзита грузов из Северной Европы до стран Дальнего Востока и Азии. Ее строительство поможет решить вопрос повышения конкурентоспособности экспорта продукции предприятий Печорского угольного бассейна и промышленных предприятий Пермского края и Свердловской области. Кроме того, открытие «Белкомура» снизит затраты на железнодорожные перевозки на 40–65% и простимулирует экономическое развитие ныне отрезанных от прямого выхода на внешний рынок регионов — Архангельской области, Республики Коми, Пермского края. «Надо понимать, что строительство железной дороги такой мегапроект включает развитие транспортной инфраструктуры, в том числе создание нового глубоководного района Архангельского морского порта», — говорит глава администрации Архангельской области Николай Киселев.

Ожидается, что новый глубоководный морской порт сможет принимать суда дедевейтом до 70 тыс. тонн. «Значение нового порта как для нашего региона, так и для страны в целом трудно переоценить», — продолжает господин Киселев. — В перспективе при достижении ежегодного грузооборота порядка 30 млн тонн он сможет играть большую роль в реализации экспортно-транзитного потенциала России и станет одним из наиболее перспективных с точки зрения соблюдения стратегических интересов в обеспечении экономической безопасности государства.

К тому же реализация данного проекта даст тысячи новых рабочих мест, обеспечит загрузку множества предприятий и существенный рост налоговых поступлений в бюджеты, а значит, поможет Архангельской области войти в число бездотационных регионов и увеличить ее инвестиционную привлекательность».

ДВЕ ОЧЕРЕДИ Развитие сети железных дорог и формирование «Белкомура» планируется осуществлять в две очереди, в том числе с поэтапным усилением узких мест главного направления. В составе участков строитель-

лярья железнодорожным сообщением продолжались и дальше, но в 1953–1954 годах были прекращены в связи с массовым амништированием основной рабочей силы — заключенных ГУЛАГа. Вновь вспомнили о проекте уже в 1990-х годах. «Белкомур» должен был экономически интегрировать северные регионы — Пермскую и Кировскую области, Республику Коми и Коми-Пермяцкий авто-

номный округ. В 1993–1994 годах институты «Ленгипротранс» и «Уралгипротранс» при участии «ГипротрансЭИ» занялись разработкой проекта, а его непосредственная реализация началась в 1996 году с создания ОАО «Белкомур». Первый этап строительных работ пришелся на 1998 год — тогда было проложено несколько километров путей и вырублена просека на несколько десятков километ-

ства первой очереди («северного участка») выделены пусковые комплексы железнодорожной линии Архангельск—Сыктывкар протяженностью 672 км, для создания которой предусмотрено строительство недостающего участка Карпогоры—Вендига. Это позволит при относительно небольших затратах увеличить грузопоток за счет транспортировки природных и минерально-сырьевых ресурсов Республики Коми и Архангельской области, а также создаст новый выход к Архангельскому морскому торговому порту и на Кольский полуостров.

На втором этапе строительство развернется на «южном участке» (Сыктывкар—Гайны—Соликамск), который соединит Сыктывкар с Транссибом (сокращение пробега до 800 км). Это обеспечит поставку Тиманских бокситов и марганцевых руд, энергетических и коксующихся углей Печорского бассейна и других ценных минеральных ресурсов Приполярного Урала на крупные перерабатывающие комплексы Урала, которые сейчас испытывают нехватку сырья.

Маршрутные перевозки по железнодорожной линии «Белкомур» во многих случаях приведут к значительному сокращению проходимых расстояний. Ввод в эксплуатацию «северного участка» магистрали обеспечит сокращение пробега грузов на 160–420 км и даст выход к морским портам Архангельска и Мурманска. Сооружение «южного звена» магистрали сократит пробег грузов на 390–800 км, что создаст кратчайший выход из Республики Коми на Урал и обеспечит прямой выход грузов с Урала на Архангельск, в Карелию и порты Финляндии. Предполагается, что ежегодная транспортная нагрузка на «Белкомур» будет превышать 30 млн тонн.

КТО ПЛАТИТ Строить «Белкомур» будут за государственный счет и частично за счет частных инвестиций (планируемый объем последних составит 230 млрд руб.). Однако какими бы радужными ни были перспективы проекта, сроки начала его реализации пока не известны. До конца 2007 года можно ожидать подписания меморандума между заинтересованными территориями — Пермским краем, Архангельской областью и Республикой Коми — и ОАО «Российские железные дороги». По словам Юрия Демочкина, в ближайшие два месяца «МИК Северо-Запад-Прикамье» подаст заявку на получение средств инвестиционного фонда, которая затем должна пройти целый ряд инстанций и получить согласование во всех регионах. Однако даже одобрение инвестиционного фонда не является гарантией благополучного исхода дела. «Далее последует рассмотрение проекта в правительственной комиссии, которое потребует времени. Скажем, проект другой железной дороги — „Урал промышленный—Урал полярный“ прошел инвестфонд еще в июне, а решение по нему правительственная комиссия не вынесла до сих пор», — объясняет господин Демочкин. Если же документ пройдет все инстанции успешно, дорога начнет работать уже через пять лет. ■

ров на участке трассы Вендига—Карпогоры. Спустя два года финансирование проекта стало постепенно сокращаться, и в 2002 году работы вовсе прекратили. Одна из причин — негативные оценки «Белкомура» со стороны ОАО РЖД, которое, с одной стороны, видело в нем конкурента уже существующим маршрутам (на тот период к тому же допускалось, что дорога будет частной), а с другой —

опасалось, что себестоимость перевозок там будет сильно превышать норму по стране.

А ВОЗ И НЫНЕ БАМ

В 2005 году для разработки заполярных газовых месторождений был запущен амбициозный инвестпроект «Урал промышленный — Урал полярный». Но начавшееся еще в 1930-х годах строительство заполярной магистрали, соединяющей Обь и Енисей, до сих пор не завершено. И поэтому история эта все больше напоминает печально известный советский долгострой — Байкало-Амурскую магистраль. ПАВЕЛ АРАБОВ, «ГУДОК»

ВЕЛИКИЙ ПОЛЯРНЫЙ ПУТЬ Активное освоение северных регионов России началось еще в 1930-х годах. До Великой Отечественной войны были построены Волго-Балтийский канал и город Норильск, а после ее окончания за полярным кругом решили построить и железную дорогу.

Магистраль протяженностью 1,5 тыс. км должна была протянуться вдоль побережья Северного Ледовитого океана от Оби до Енисея. Надежно связав эти регионы с Москвой, новая железная дорога не только обеспечивала бы приток полезных ископаемых Урала и Сибири в промышленные центры, но и утверждала бы постоянное присутствие советской армии в этом стратегически важном регионе. Так, в устье Оби планировалось строительство военно-морской базы для подводных лодок и кораблей. В дальнейшем дорогу собирались тянуть еще дальше на восток — вплоть до Колымы и Берингова пролива.

Решение о строительстве магистрали Совет министров СССР принял в апреле 1947 года, а сдать магистраль в эксплуатацию планировалось в 1955 году. В газетах того времени стройку именовали не иначе как «великой полярной дорогой».

Строительство в основном велось силами заключенных знаменитого Северного управления лагерного железнодорожного строительства (СУЛАГЖДС), что было обычной практикой того времени. Из 30 тыс. человек, строивших дорогу, заключенные составляли около 20 тыс.

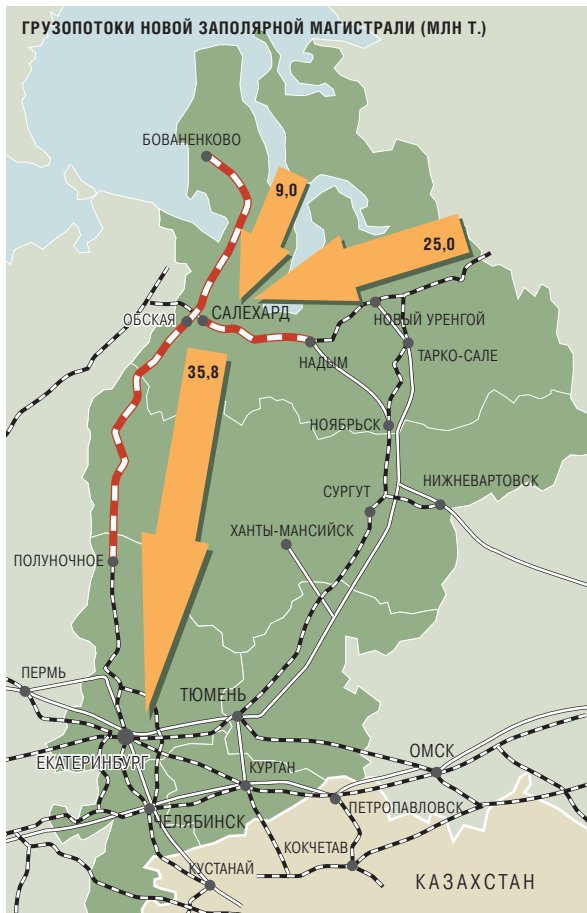
Работы велись с двух сторон навстречу друг другу. На участке от Оби и дальше на восток — «стройка 501», на участке от Енисея на запад — «стройка 503».

Уже с 1950 года в составе воркутинских поездов начали курсировать прицепные вагоны от Москвы до станции Лабитнанги (рядом с Салехардом). А в августе 1952 года открылось движение от Москвы до Надыма.

Строительство полярной магистрали щедро финансировалось до смерти Иосифа Сталина в марте 1953 года, после чего работу свернули. К тому моменту объем выполненных строительно-монтажных работ составил 4,2 млрд руб. в текущих ценах. Всего было уложено 911 км пути на трассе Чум—Салехард—Игарка, что составило 62% от запланированной протяженности всей «великой полярной дороги». Рабочее движение поездов было открыто уже до реки Турухан (левый приток Енисея). Оставался недостроенным лишь участок железнодорожных путей между реками Надым и Таз.

В тех местах до сих пор видны остатки этой грандиозной стройки, прозванные местными жителями «мертвой дорогой»: провисшие над промоинами пути, депо с выбитыми стеклами и покосившимися стенами, ржавеющие паровозы.

Следующий раз к транспортному строительству на севере вернулись лишь в 1970-х годах, когда осваивали Уренгойские газовые месторождения. Тогда при прокладке железной дороги от Надыма до Нового Уренгоя частично использовали и остатки сталинской стройки. Потом в середине 1980-х годов с юга к Новому Уренгою подвели



железную дорогу от Сургута. Примерно с этого же времени до сих пор достраивается железнодорожный участок Обская—Бованенково (протяженность 554 км), ведущий на полуостров Ямал. Заказчиком строительства сегодня является ОАО «Газпром».

РОЖДЕНИЕ УПУП Интерес к развитию промышленности в районе Северного Урала вновь возник в начале 2000-х годов. Сырьевая база промышленных предприятий за последние 20 лет существенно не пополнялась. На волне общего экономического роста с 1999 года уральские промышленные центры стали наращивать объемы производства двузначными цифрами, и спрос на сырье значительно вырос. Сегодня они импортируют 65% потребляемой железной руды, 70% хромовой руды, 80% медного концентрата и 90% угля. Между тем на Северном Урале только подтвержденных запасов угля 16 млн т, железных руд — 12 млн т, хромовых руд — 3 млн т. И еще миллионы тонн смешанных и редкоземельных руд.

Чтобы разрабатывать эти месторождения, построить карьеры и обоганительные фабрики, а потом вывозить полученное сырье, нужно решить всего одну проблему — построить железную дорогу.

АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ПЛАНЫ Институт экономики и организации промышленного производства Сибирского отделения РАН в начале 2000-х годов предложил собственную концепцию освоения Сибири и севера Дальнего Востока. Ее важной частью стало строительство так называемой Северо-Российской железнодорожной магистрали. Дорога должна была пройти по районам Крайнего Севера и связать

Санкт-Петербург с портом Ванино на Дальнем Востоке и далее с Сахалином и Японией. Магистраль должна была пройти от Санкт-Петербурга к Архангельску, далее к бухте Индиги на берегу Баренцева моря и станции Полуночная в Свердловской области. С Байкало-Амурской магистралью дорога стыковалась на станции Хребтовая, что севернее Байкала, дойдя с БАМом до порта Ванино. Дальше предполагалось

прорубить подводный тоннель до Сахалина и потом соединить остров железной дорогой с Японией. Протяженность этой «северной Транссибирской магистрали», по предварительным подсчетам разработчиков, должна была составить около 8,7 тыс. км, общий объем инвестиций в ее сооружение — \$450 млрд (11,25 трлн руб.). Возможно, именно из-за колоссального объема требуе-

мых инвестиций проект Северо-Российской железнодорожной магистрали так и не попал в одобренную правительством в сентябре Стратегию развития железных дорог России до 2030 года.

«Сначала можно освоить месторождение, а потом, когда оно выйдет на уровень промышленной добычи, протянуть к нему железную дорогу», — говорит начальник аналитического отдела ГипротрансТЭИ Евгений Махлин. — Но для освоения нужно перевезти много грузов и людей. Но не факт, что продукт добычи будет перерабатываться на месте. Возможно, его выгоднее окажется возить на обоганительную фабрику». В этом случае объемы перевозок увеличатся в разы.

В 2005 году за проект промышленного освоения Северного Урала взялся полпред президента в Уральском федеральном округе Петр Латышев. «Для решения задач ресурсного обеспечения промышленности Среднего и Южного Урала должна быть создана новая сырьевая база железа, хрома, марганца, меди, фосфоритов, энергетических углей на Северном и Полярном Урале», — заявил он в декабре 2006 года. По его словам, для освоения минеральных ресурсов этого региона необходимо строительство железной дороги Полуночное—Обская и автомагистралей Тюмень—Салехард и Ивдель—Ханты-Мансийск, которые пройдут вдоль восточного склона Уральских гор. Железная дорога даст возможность втрое сократить плечо перевозки на Центральный Урал рудного сырья. Кроме того, она свяжет центры машиностроения и трубной промышленности Урала с но-

выми районами газодобычи на Ямале и позволит направить миллионы тонн газового конденсата на предприятия нефтехимического комплекса Западной Сибири, Западно-Урала и Поволжья.

Проект получил название «Урал промышленный — Урал полярный» (УПУП). Для его реализации в конце 2005 года было создано ОАО «Корпорация „Урал промышленный — Урал полярный“», совладельцами которого являются администрации Тюменской области, Ямало-Ненецкого и Ханты-Мансийского автономных округов (по 32,67% акций) и представительство президента в УрФО (2% акций).

Представленный корпорацией УПУП проект на сомнение финансирования из инвестиционного фонда предусматривает продолжение железной дороги на восток от Салехарда до Надыма (протяженностью 406 км), а также ее соединение со Свердловской железной дорогой участком Полуночное—Обская (еще около 850 км). Прокладка железных дорог даст возможность в десятки раз увеличить заготовку леса на Урале — до 30–40 млн куб. м в год. Помимо этого программа УПУП предусматривает строительство новых электростанций общей мощностью более 2,5 тыс. МВт.

Реализация проекта УПУП потребует 544 млрд руб. Из них 184 млрд руб. составят расходы государства (из местных бюджетов и инвестиционного фонда), а оставшиеся 360 млрд руб. — привлеченные частные инвестиции.

НОВАЯ ДАТА В мае 2007 года проект УПУП получил одобрение экспертного совета по государственно-частному партнерству при Министерстве транспорта России. Для получения финансирования из инвестиционного фонда он должен пройти одобрение уже на уровне правительственной комиссии. Намеченное на сентябрь рассмотрение было перенесено из-за смены состава правительства. Новая дата пока не назначена.

Неопределенность присутствует и в части негосударственного финансирования УПУП. Очевидно, что соглашения с частными инвесторами не будут заключаться до момента получения денег из инвестиционного фонда. Кроме того, предполагается, что инвесторы будут работать в проекте на основании так называемого механизма государственно-частного партнерства. А как этот механизм будет работать, до сих пор неизвестно.

«Я бы назвал незащищенность частных инвестиций в сооружение железных дорог основным слабым местом всего проекта», — считает президент российской Гильдии экспедиторов и директор Института проблем транспорта и логистики ВИНТИ РАН Семен Резер. — Чтобы пошли частные инвестиции, необходимо детально прописать этот процесс в нормативных актах, и в первую очередь механизм закрепления права собственности и возврата инвестиций».

Однако часть средств в проект уже вложена регионами — акционерами корпорации УПУП. Так, в 2007 году корпорация собирается освоить более 1 млрд руб. «на инженерно-строительные изыскания по трассам железнодорожных линий Полуночное—Обская и Салехард—Надым». Сооружение железнодорожных линий Полуночное—Обская и Салехард—Надым корпорация УПУП собирается начать уже в 2009 году.

Заместитель генерального директора ОАО «Корпорация УПУП» Виктор Колесник отказался комментировать эти сообщения. А сотрудник департамента Уральского федерального округа по взаимодействию с территориальными органами Константин Меркулов смог лишь сообщить, что пока проект УПУП находится на стадии проектных изысканий и «до практического воплощения не дошло». В ОАО РЖД также воздержались от комментариев по проекту УПУП.

Семен Резер обращает внимание на большую неопределенность с расчетами грузовой базы, которая берется за основу при проектировании любых железнодорожных линий. «С одной стороны, пока грузов для дороги нет, но с другой — они и не появятся, пока не будет железной дороги», — подчеркивает он. — Поэтому, чтобы не вышло как с БАМом, частные и государственные инвестиции в освоение региона должны быть определены еще до начала строительства». ■

ДО СИХ ПОР ВИДНЫ ОСТАТКИ ЭТОЙ ГРАНДИОЗНОЙ СТРОЙКИ, ПРОЗВАННЫЕ МЕСТНЫМИ ЖИТЕЛЯМИ «МЕРТВОЙ ДОРОГОЙ»: ПРОВИСИЕ НАД ПРОМОИНАМИ ПУТИ, ДЕПО С ВЫБИТЫМИ СТЕКЛАМИ И ПОКОСИВШИМИСЯ СТЕНАМИ, РЖАВЕЮЩИЕ ПАРОВОЗЫ

ЖЕЛЕЗНЫЙ СОЮЗ

ВАЖНЕЙШИМ РЕЗУЛЬТАТОМ ОДОБРЕННОЙ В СЕНТЯБРЕ ДОЛГОСРОЧНОЙ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ ДО 2030 ГОДА СТАЛА УСКОРЕННАЯ РАЗРАБОТКА АНАЛОГИЧНОЙ СТРАТЕГИИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ. ПОСКОЛЬКУ УСТАРЕВШИЙ ИЛИ НЕСОВЕРШЕННЫЙ ПОДВИЖНОЙ ПАРК СТАЛ РЕАЛЬНЫМ ПРЕПЯТСТВИЕМ НА ПУТИ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА.

ВЛАДИМИР САВЧУК, РУКОВОДИТЕЛЬ ОТДЕЛА ИССЛЕДОВАНИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ИНСТИТУТА ПРОБЛЕМ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ

АКТИВНАЯ ФАЗА Значительный рост экономики России в начале XXI века вызвал рост объемов перевозимых грузов, а также изменение структуры и направления грузопотоков. К 2004–2006 годам железнодорожный транспорт стал испытывать острый дефицит вагонов и локомотивов. Еще более серьезная ситуация сложилась с технологическим отставанием отечественного подвижного состава от зарубежных аналогов по грузоподъемности, производительности, межремонтным пробегам, скоростям движения и другим показателям. Железнодорожников уже не удовлетворяет пусть и новый, но технически несовершенный подвижной состав, который не позволяет снижать эксплуатационные расходы.

Стоит отметить, что Минпромэнерго России, в сфере ответственности которого находилось транспортное машиностроение, прогнозировало такую ситуацию и с конца 2005 года приступило к разработке стратегии его развития. Первоначально, согласно планам правительства, предполагалось ограничить период ее реализации 2010 годом.

В результате работа над Стратегией развития транспортного машиностроения РФ в 2007–2010 годах и на период до 2015 года вступила в активную фазу. Например, согласно планам стратегии транспортного машиностроения, производство локомотивов будет постепенно увеличиваться и к 2012 году достигнет 1000 единиц в год. При этом основную часть производимой техники будут составлять новые модели тягового подвижного состава, ранее не производившиеся в России.

В стратегии железнодорожного транспорта сформулированы согласованные требования к перспективной продукции транспортного машиностроения как по качественным, так и по количественным характеристикам. При этом установлены конкретные периоды поставки переходных и перспективных моделей локомотивов и вагонов. В то же время в этой стратегии предусмотрена подготовка железнодорожной инфраструктуры к эксплуатации современной техники. Пожалуй, главным итогом согласования стратегий стал найденный баланс между потребностями железнодорожного транспорта и возможностями транспортного машиностроения.

Далее процесс обеспечения железных дорог подвижным составом будет протекать на основании долгосрочного планирования — железнодорожники будут определять параметры подвижного состава для существующих и перспективных моделей, а машиностроители проводить необходимые разработки и внедрять их в производство.

ТЯНИТОЛКАЙ Интересно, что основные положения стратегии транспортного машиностроения начали реализовываться еще до ее официального утверждения, что лишний раз подчеркивает ее актуальность.

Уже на этапе согласования стратегии в органах исполнительной власти крупнейший потребитель продукции этой отрасли ОАО РЖД запустило схему заключения долгосрочных договоров. В мае 2007 года между ОАО РЖД

ОАО РЖД ФАКТИЧЕСКИ ВЫПОЛНЯЕТ ФУНКЦИЮ ГОСУДАРСТВЕННОГО ЗАКАЗЧИКА, ОБЕСПЕЧИВАЯ ДОЛГОСРОЧНЫЙ КОЛОССАЛЬНЫЙ СПРОС НА ПРОДУКЦИЮ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ



БРЯНСКИЙ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД УЖЕ ГОТОВ К РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ

и ЗАО «Трансмашхолдинг» заключены первые в российской практике долгосрочные (до 2015 года) контракты на разработку и поставку более 800 локомотивов, а в сентябре ОАО РЖД и компания «Уралвагонзавод» подписали долгосрочный контракт на поставку грузовых вагонов.

ОАО РЖД фактически выполняет функцию государственного заказчика, обеспечивая долгосрочный колоссальный спрос на продукцию транспортного машиностроения, что позволяет российским машиностроителям продемонстрировать одни из самых высоких в мире темпы роста производства.

Так, например, Тверской вагоностроительный завод с 2008 года планирует поставлять ОАО РЖД пассажирские вагоны только с современными дисковыми тормозами. При этом одной из особенностей их эксплуатации является обязательное наличие «ям» для обслуживания дисковой системы тормозов, а также специализированных ремонтно-эксплуатационных депо (РЭД) для обслуживания современного пассажирского подвижного состава, включая кондиционеры, биотуалеты, системы отопления и водоснабжения и т. д.

В результате ОАО РЖД разработало программу строительства 24 РЭД с 2006 по 2011 год. То есть ОАО РЖД

обеспечивает гарантированный сбыт при соблюдении требуемых технических и эксплуатационно-экономических параметров продукции.

Есть, конечно, и обратная сторона такой взаимосвязи. И транспортное машиностроение, и железнодорожный транспорт имеют сходные показатели рентабельности, связанные с государственным регулированием железнодорожных тарифов. То есть невысокая рентабельность железнодорожников передается машиностроителям посредством ограничения компанией ОАО РЖД закупочных цен на технику. Это приводит к ограничению финансовых возможностей производителей по разработке перспективных моделей локомотивов, проведению научных и конструкторских разработок и оперативному наращиванию производственных мощностей.

Структура транспортного машиностроения, в отличие от железнодорожного транспорта, где центральное место отведено ОАО РЖД, характеризуется гораздо большим числом участников, обладающих разными формами и размерами собственности. Так, наряду с акционерными обществами значительную долю производства занимают ФГУП. Поэтому в транспортном машиностроении предус-

С распадом СССР наступила пауза в развитии российского железнодорожного транспорта и транспортного машиностроения. Министерство путей сообщения, используя технологический задел, созданный в предшествующие годы, практически не производило массовых закупок железнодорожной техники, и развитие железнодорожной сети было приостановлено. Вследствие падения объемов перевозок имеющиеся

провозные способности железных дорог использовались не полностью, а часть подвижного состава простаивала. Кроме того, распад Советского Союза и кооперации стран—членов СЭВ привел к отсутствию на территории России производства некоторых видов подвижного состава, например магистральных грузовых электровозов и тепловозов. В XXI веке ОАО РЖД вернулось к реализации забытых принци-

потрена помощь государства в виде частичного финансирования научных и конструкторских разработок с обязательным финансированием со стороны производителей, направленным на внедрение в производство новых моделей подвижного состава.

НАША ТАКТИКА Можно утверждать, что сам факт согласования стратегий отечественных железнодорожных транспортников и машиностроителей является успешным примером проявления промышленной политики государства. Согласование двух стратегий позволило не только сформировать четкие ориентиры развития железнодорожной отрасли и транспортного машиностроения, но и разработать практические механизмы их технического и технологического перевооружения.

При успешной реализации этих программ Россия имеет все шансы догнать передовые страны и стать одним из мировых лидеров производства и экспорта железнодорожного транспорта.

До 2006 года иностранные производители в достаточно жесткой форме навязывали зачастую технически устаревшие решения. Например, американские компании лоббировали поставку готовых локомотивов разработки 1970-х годов для ОАО РЖД, немецкие — поставку высокоскоростного подвижного состава в объемах, значительно превосходящих потребности России в этом виде транспорта.

Во всех случаях иностранными поставщиками не предусматривалась передача технологий производства ключевых высокотехнологичных комплектующих. Максимум, на что они соглашались, — передать технологию отверточной сборки продукции из готовых узлов, поставляемых из-за рубежа.

Осенью 2006 года, когда началось всестороннее обсуждение проекта стратегии транспортного машиностроения, сотрудничество с иностранными партнерами для открытия совместных производств обозначили как приоритетный путь развития, а сборочные производства признали не отвечающими интересам развития отрасли. В итоге уже через полгода иностранные партнеры в корне изменили свою тактику.

Так, в мае 2007 года между ЗАО «Трансмашхолдинг» и немецкой компанией Bombardier Transportation было заключено соглашение о создании в России инжинирингового центра по разработке новых современных компонентов, оборудования, технических и технологических решений для подвижного состава и предприятия по выпуску тяговых преобразователей.

В июне заинтересованность в создании совместного с РЖД и «Трансмашхолдингом» предприятия по производству электропоездов, вагонов метрополитена и локомотивов выразил концерн Siemens, а в сентябре с аналогичным предложением выступила французская компания Alstom Transport.

Уже сейчас понятно, что разворачивающееся сотрудничество с иностранными производителями позволит оснащать отечественный железнодорожный транспорт современными моделями подвижных составов и другой железнодорожной инфраструктуры. ■

пов госполитики на железнодорожном транспорте. Возобновлено строительство железнодорожных линий по стратегическим направлениям преимущественно за счет государства. Это позволяет осуществлять контроль над дорогой и проводить тарифную политику, направленную на стимулирование развития экономики. Развитие собственного машиностроения привело к развитию смежных отраслей промышленности и

повышению их научно-технического уровня. При этом для организации производства вагонов и локомотивов активно использовались наработки иностранных производителей, а в качестве топ-менеджеров приглашались иностранные специалисты, имевшие практический опыт в этом деле.



СМЕЖНИКИ

ТЕМАТИЧЕСКИЕ
СТРАНИЦЫ
ГАЗЕТЫ

Коммерсантъ



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



**BUSINESS
GUIDE**

- ✓ *ВРЕМЯ В ПУТИ: 3,5 ЧАСА, СКОРОСТЬ: 220 КМ/Ч*
- ✓ *КОМФОРТАБЕЛЬНЫЕ КРЕСЛА ЭРГОНОМИЧНОГО ДИЗАЙНА*
- ✓ *АДАПТИВНАЯ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ КЛИМАТОМ*



СКОРОСТНОЙ ПОЕЗД ПО МАРШРУТУ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ – ХЕЛЬСИНКИ.
ПЕРВЫЙ РЕЙС В 2008 ГОДУ.