

железнодорожный транспорт

Лакомый кусок

Аудиторская компания Ernst & Young (EY) оценила строительство высокоскоростной магистрали Москва—Казань в 1,6 трлн руб. И пока государство принимает решение о выделении средств, заинтересованные в проекте компании наперебой предлагают свои услуги.

— оценка —

Сколько стоит построить

EY оценила строительство магистрали в 1,6 трлн руб., из которых вложения государства должны составить около 380 млрд руб. По словам партнера компании Ольги Архангельской, 93% заявленной суммы предполагается потратить на объекты транспортного хозяйства и связи, 6% — на основные объекты строительства, еще 1% — на подготовку территории строительства, создание объектов подсобного и обслуживающего назначения, а также на содержание дирекции.

Согласно расчетам аудитора, ежегодный пассажиропоток к 2020 году составит 10,5 млн человек, а время в пути от Москвы до Казани — три с половиной часа.

Ольга Архангельская в своем докладе на Санкт-Петербургском экономическом форуме объяснила, что при аудите стоимости проект ВСМ сравнивали с международными аналогами, оценивали затраты на различные элементы объекта, анализировали сметные расчеты и соответствия нормативной документации. Аудит объема работ по строительству показал, что высокоскоростную линию Москва—Казань возможно построить за четыре года. Стоимость строительства соответствует мировым аналогам как по общей стоимости, так и по удельным показателям.

«Сметная документация выполнена в полном объеме. Требуемый объем корректировки составляет 0,2%. Соответствие нормативно-технической документации должно быть доработано по мере актуализации и разработки новых нормативных документов», — заметила Ольга Архангельская.

К рискам EY отнесла увеличение стоимости проекта из-за необходимости применения новых материалов и возведения специальных конструкций, поскольку значительного опыта их производства на данный момент нет.

Генеральный директор Deutsche Bahn International GmbH Оливер Питц представил в мае результаты технического аудита проекта ВСМ. Он отметил, что предложенные технические решения соответствуют современному состоянию технического развития в странах, где ВСМ эксплуатируют на протяжении уже нескольких лет.

«Результаты расчетов продолжительности поездки, энергозатрат, а также средняя скорость движения поезда 257 км/ч являются обоснованными и соответствуют международному опыту», — отметил Оливер Питц.

Однако эксперт рекомендовал разработать программу контроля



Независимые консультанты предлагают РФ взглянуть на ВСМ с доходной стороны

качества для сооружения безбалластного верхнего строения пути и проверить опытным путем на проектных скоростях все компоненты железнодорожной техники. Также он посоветовал провести комплексные геологические и гидрологические изыскания.

«Все принятые в ТЭО решения являются технически и технологически выполнимыми, однако для полного ввода объектов и всех сооружений в эксплуатацию в запланированные сроки потребуются высококвалифицированное управление проектом и слаженная работа всех его участников», — добавил господин Питц.

Один на всех или все на одного

Распоряжением правительства №384-р от 10 марта 2013 года магистраль Москва—Казань внесена в схему территориального планирования РФ в области федерального транспорта, автомобильных дорог федерального значения. В бюджете России на 2014 год также появилась строка по проекту ВСМ Москва—Казань, но окончательное решение о выделении денежных средств до сих пор не принято.

Дочерняя компания ОАО РЖД ОАО «Скоростные магистрали», занимающаяся всеми проектами ВСМ, пока не объявила ни одного тендера, однако российские и международные компании уже включились в гонку за них.

В одном из интервью первый вице-президент ОАО РЖД Александр Мишарин рассказывал, что сейчас в России многие вагоностроительные предприятия разрабатывают специальный подвижной состав для будущей ВСМ. В пример он привел разработку Тихвинского вагоностроительного завода, однако там пока не желают рассказывать о своих новинках. Технический директор «РМ Рейл» Игорь Константинов заметил, что его компания совместно с Санкт-Петербургским государственным университетом путей сообщения разработала специальную высокоскоростную тележку. «Эта модель предназначена для сочлененной платформы по перевозке крупнотоннажных контейнеров. Здесь мы применили идеи, породившие

целый ряд инновационных решений — в частности, речь идет об оригинальной тормозной системе. Опытный образец почти готов. Полностью проект мы планируем завершить в ближайшие три года», — пояснил Игорь Константинов.

Вице-президент «Евраз», руководитель дивизиона «Железнодорожный прокат» Илья Широкоброд говорит, что его компания готова предложить свою главную разработку — длинные рельсы. «Для высокоскоростных магистралей необходимы не просто 100-метровые рельсы, а 100-метровые рельсы повышенной прямолинейности и точности изготовления профиля. „Евраз Западно-Сибирский металлургический комбинат“ уже произвел опытную партию рельсов ДТ350СС для скоростного совмещенного движения, предназначенных для ВСМ. Сейчас они проходят полигонные испытания в Шербинке. Мы рассчитываем получить сертификат до конца текущего года. Все лабораторные испытания показывают, что наши рельсы ничуть не уступают лучшим мировым аналогам», — добавляет он.

О своем интересе к проекту уже заявили Siemens, Alstom, Hyundai, Voуgues, Finmeccanica. Вице-президент по развитию бизнеса ООО «Альстом Транспорт Рус» Ян Хардер рассказал, что его компания может предложить полную реализацию проекта ВСМ, начиная с укладки рельсов и оснащения систем безопасности и до поставки грузовых контейнеров и пассажирских поездов. «У нас большой портфель решений для высокоскоростных железнодорожных магистралей: от реализации комплексного проекта по созданию высокоскоростной линии „под ключ“, включая ее полное техническое обслуживание на срок жизненного цикла, до сосредоточения на отдельных элементах высокоскоростной транспортной системы — поставке высокоскоростного подвижного состава, СЦБ, электрификации или путевых работах, например укладке верхнего строения пути», — говорит он.

В качестве принципиально новых разработок для магистрали Москва—Казань «Альстом» предлагает два типа пассажирских составов.

«Первая платформа — уникальный двухэтажный высокоскоростной поезд на платформе TGV Duplex с концентрированной тягой для уве-

личения пассажировместимости и повышения уровня комфорта. Второй претендент на роль флага на высокоскоростного движения в России — поезд AGV с распределенной тягой, на котором в качестве тяговых агрегатов впервые в истории высокоскоростного движения применяются двигатели на постоянных магнитах», — рассказывает Ян Хардер. Эксперт также напоминает о пятилетнем сотрудничестве «Альстома» с «Трансмашхолдингом», которое поможет лучше адаптировать французские поезда к техническим потребностям российских высокоскоростных магистралей: «Мы готовы взять на себя техническое обслуживание подвижного состава на срок жизненного цикла с обеспечением высочайших коэффициентов готовности, включая внедрение технологий сервисного обслуживания и организации депо».

Руководитель подразделения «Локомотивы и компоненты» департамента «Системы рельсового транспорта» Siemens Рольф Эпштайн рассказал, что в декабре 2013 года под патронажем Российско-Германской внешнеторговой палаты стартовала инициатива немецких компаний по развитию ВСМ в России. «В рамках проекта Siemens готов предложить не только современный подвижной состав, но и взять на себя всю электротехническую часть проекта (электрификация и электрооборудование, системы управления и автоматизации, связь), организовать сервисное обслуживание подвижного состава (включая оснащение депо). В случае получения соответствующего заказа компания планирует модернизировать концепцию российского высокоскоростного поезда и применить при этом множество инновационных решений», — отмечает Рольф Эпштайн.

К инновационным решениям компания относит разработку ходовой части поезда с учетом широкой колеи 1520 мм, а также улучшение аэродинамики и увеличение приводной мощности тяговых двигателей.

Рольф Эпштайн акцентирует свое внимание и на принципе разработки вагонов под названием «чистые трубы». «За исключением зон, определенных для туалета и входа пассажиров, заказчик может самостоятельно решать, как должен быть оформлен пассажирский салон, в соответствии с его желаниями и возможностями. Заказчик при-

нимает решения о типе сидений, цветовых комбинациях, об освещении, о пригодных для использования на железной дороге материалах», — поясняет он.

В регионах решили не ждать

В «Скоростных магистралях» пока затрудняются сказать, по какой схеме будет осуществляться финансирование проекта магистрали Москва—Казань. Напомним, средств из госбюджета на проект еще не выделили. Но понятно одно: без государственно-частного партнерства столь масштабный проект создать не удастся.

«Даже такая крупная компания, как РЖД, без поддержки государства не сможет потянуть такой проект. Здесь нужна поддержка государства — правовая и в договорных механизмах самого контракта жизненного цикла и инвестиционного контракта», — замечает член экспертного совета, руководитель практики юридической фирмы «Фрешфилдс Брукхаус Дерингер» Федор Теселкин.

Эксперт добавляет, что главное требование, которое выдвигают частные инвесторы, — это закрепление форм господдержки, то есть государственные гарантии. «Для частных инвесторов важно участие в управлении проектом, это принципиально именно для ВСМ. Частная доля может составить около 10%, тем не менее это десятки миллиардов долларов», — продолжил господин Теселкин.

Ян Хардер согласен с российским специалистом и замечает, что только благодаря поддержке правительства Франция смогла развивать высокоскоростное движение. «Для таких масштабных проектов необходима значительная финансовая и политическая поддержка со стороны государства. Пример — историческая организация высокоскоростного движения во Франции. Российскому государству стоит взять на себя финансирование пилотного проекта по созданию высокоскоростных магистралей, что в дальнейшем поможет создать привлекательные условия для будущих инвесторов. Эффективная и прибыльная эксплуатация пилотного участка на малом упрости процесс привлечения инвестиционного капитала для последующего расширения сети высокоскоростных дорог в России — на восток до Красноярска и на юг до Сочи», — считает представитель Alstom.

Пока эксперты предлагают решения для финансирования проекта, многие компании, заручившись поддержкой местной администрации, начинают действовать самостоятельно. И. о. губернатора Нижегородской области Валерий Шанцев на днях объявил о создании ассоциации субъектов Федерации и городов, связанных сетью железнодорожного сообщения. По словам губернатора, ассоциация станет площадкой для обмена информацией и опытом в сфере строительства высокоскоростных магистралей в России. В ассоциацию войдут представители всех компаний, заинтересованных в региональном строительстве ВСМ, а также представители профсоюзов. Провести первое заседание ассоциация планирует в сентябре на Международном бизнес-саммите в Нижнем Новгороде.

Светлана Кускова

Порожняк подвинут офертой

— управление —

с13

Поражение в правах

Тем не менее операторские компании находят в схеме ТА спорные моменты.

Исполнительный директор Совета операторов железнодорожного транспорта Андрей Тонких замечает, что ТА разбивает услугу предоставления подвижного состава на две составляющие: определение станций погрузки конкретного порожнего вагона и взаимодействие с заказчиком по согласованию коммерческих условий предоставления вагона под погрузку.

«Оператор теряет право определения даты и станции прибытия конкретного вагона, передав это все в компетенцию РЖД. Но РЖД со своей стороны не участвуют в согласовании коммерческих условий предоставления вагона и, следовательно, не несут перед ним ответственности», — подчеркивает Андрей Тонких.

По его мнению, преимущества управления безличным парком по сравнению с адресным очевидны. Тем не менее технологическая и экономическая эффективность управления ТА должна быть еще подтверждена временем. Ведь одновременное функционирование на сети двух технологий и двух видов парков искажает экономические стимулы для развития системы перевозок и фактически разрушает единство технологических подходов к управлению вагонопотоками. «В любом случае каждый оператор сам должен оценить для себя риски, негативные стороны, выгоды и преимущества ТА», — полагает Андрей Тонких.

Крупные операторские компании полагают, что ТА может быть интересен их средним и маленьким коллегам, поскольку позволит экономить на диспетчеризации. Но и они высказывают опасения по поводу потери самостоятельности.

«Существует потенциальная возможность перехватывания чужой грузовой базы, когда вагоны одного оператора в большем количестве подаются грузоотправителю, чем вагоны других операторов, также имеющих контракты с данным грузоотправителем, — замечает председатель Некоммерческого партнерства операторов железнодорожного подвижного состава Ольга Лукьянова. — В правилах РЖД на этот случай зафиксировано, что все вопросы операторы решают между собой. Но на практике это может привести к многочисленным конфликтным ситуациям и сложным судебным разбирательствам, так как прибыль от перевозок — это главное и никто ни под каким предлогом не будет от нее отказываться. Во-вторых, плата за ТА в размере 118 руб. за управление одним вагоном крайне высока. РЖД хотя и сосредоточить в своих руках управление 30% парка всех полувагонов. Это порядка 165 тыс. единиц, и, учитывая оборот полувагона в 16 суток, за год получается 468 млн руб. То есть РЖД, облегчая себе работу по управлению парком, еще и неплохо на этом зарабатывают, не осуществляя никаких вложений, кроме доработки программного обеспечения».

Из того, что может заинтересовать операторов, Ольга Лукьянова отмечает то, что объединенный парк автоматически выводится из под действия 258-го приказа Минтранса и начинает работать с большой долей прогнозирования. Движение порожних вагонов операторов больше не блокируется всевозможными логическими контролями, вводимыми внезапно и на различных станциях. Также вскоре будет введена новая редакция Устава железнодорожного транспорта, которая предусматривает взыскание с грузополучателей грузенных и порожних вагонов платы за простой вагонов в перевозочном процессе. Возможно, новый вид финансовой ответственности сделает операторов более сговорчивыми и вынудит их передавать свои вагоны в объединенный парк, полагает госпожа Лукьянова.

Сергей Плетнев

От сложных задач к простым решениям



+7 (495) 514-16-51, www.vtb-leasing.ru



ЛИЗИНГ

ОАО ВТБ Лизинг