

железнодорожный транспорт

Инвестиционный путь развития

В 2014 году Горьковская железная дорога (ГЖД) планирует вложить в обновление инфраструктуры 5,2 млрд руб. В целом инвестиционная программа ГЖД на этот год составляет почти 11 млрд руб. О наиболее крупных проектах рассказывает начальник Горьковской железной дороги АНАТОЛИЙ ЛЕСУН.

— интервью —

— Анатолий Федорович, в начале года ГЖД объявила о строительстве терминально-логистического комплекса в Доскино. Насколько, по вашему мнению, перспективен этот проект и когда планируется завершить строительство?

— Эта стройка обещает стать одной из крупнейших на полигоне Горьковской железной дороги в этом году. Признаюсь, планы развития грузового двора в Доскино вынашивались несколько лет. Концепция создания терминально-логистических центров (ТЛЦ) была одобрена правлением РЖД еще в апреле 2012 года, а в августе прошлого был актуализирован план первоочередных мероприятий для реализации этой программы. И комплекс в Доскино занимает в ней важное место.

Мы планируем, что эта площадка станет частью крупного регионального транспортно-логистического узла, связанного с другими инфраструктурными комплексами — железной дорогой, аэропортом в Стригино и Нижегородским речным портом. ТЛЦ «Доскино» будет строиться в несколько очереди. Первым пусковым комплексом станет терминал колесной техники площадью 14 га, который создается для нужд логистического оператора Gefco. Эта площадка рассчитана на 5 тыс. машиномест и будет включать в себя зоны погрузки и выгрузки автотранспорта, административно-бытовое здание, техкорпус, стоянку личных автомобилей. Отсюда будет осуществляться дистрибуция новых автомобилей Volkswagen и Skoda, выпускаемых на предприятиях компании «Группа ГАЗ». Строительство, которое ведет компания «РЖД-строй» должно завершиться в августе. Еще один крупный логистический центр ГЖД строит в Казани на станции Свияжск. Его планируется сдать в 2015 году.

— Насколько нам известно, это не единственный логистический проект ГЖД в Нижегородской области и у вас есть договоренности по развитию железнодорожной инфраструктуры с крупными предприятиями...

— Да, в этом году мы начали реконструкцию станции Зелецино за счет привлеченных инвестиций компаний «Русвинил» и «СИБУР-Нефтехим». В этот проект в 2014 году вложено 186 млн руб. Реконструкция станции и присоединение путей не общего пользования к существующей железнодорожной инфраструктуре позволит обеспечить перевозку сырья и готовой продукции «Русвинила», тем самым повысив рентабельность предприятия.

В перспективе мы планируем использовать механизм государственно-частного партнерства (ГЧП) при сотрудничестве с концерном «Росатом», нижегородским



проектным институтом «Атомэнергoproject». Сейчас разрабатывается проект создания железнодорожной инфраструктуры общего и не общего пользования в Навашинском районе, где предполагается строительство атомной электростанции.

— Если говорить об инвестициях в объекты железнодорожной инфраструктуры, то какие проекты ГЖД реализовывает в этом году?

— Один из крупных проектов этого года — строительство вокзала в Павлово. Прежний деревянный вокзал простоял там 90 лет и давно устарел. Новый, совмещен-

ный с автостанцией, будет двухэтажным и с четким функциональным зонированием — обслуживание авто- и железнодорожных пассажиров будет проводиться в разных залах. Строительство началось год назад. Общая площадь здания — 1,3 тыс. кв. м. Одновременно там смогут находиться 150 человек: 75 — на автовокзале, 75 — на железнодорожном вокзале. Здание строится на условиях ГЧП. Общий объем финансирования — 96,7 млн руб. Из них половину средств вкладывает РЖД, администрация Павловского района выделила 33,85 млн руб., правительство области — 14,5 млн руб. Мы считаем, что совмещение

вокзала с автостанцией позволит создать в Павлово современный транспортно-пересадочный узел.

Серьезная реконструкция вокзала завершилась на станции Янгасово — это Кировский полигон ГЖД. Она началась еще в прошлом году. По проекту вокзал выполнен в корпоративном стиле РЖД, стал значительно красивее и удобнее, в том числе для маломобильных граждан. Завершена реконструкция вокзала и на станции Агрыз Казанского региона.

Кроме этого, ГЖД будет реконструировать крупные пассажирские станции Нижний Новгород-Московский и Киров, а также вместе с администрациями регионов ремонтировать и развивать вокзальные комплексы дальнего и пригородного сообщения на станциях Зуевка, Вятские Поляны, Лязов, Кизнер, Саранул, Навашино, Урмары, Сергач, Арзамас-1, Арзамас-2, Балезино и Зеленый Дол. Также в этом году планируется отремонтировать и обновить 50 платформ в разных регионах — в частности, продолжится замена платформ на скоростном пути Петушки — Нижний Новгород. Однако на 2014 год запланированы только проектно-изыскательские работы, строительство намечено на будущий год.

— Вы неоднократно говорили о том, что ГЖД планирует сократить время в пути на скоростных поездах между Нижним Новгородом и Москвой. В текущем году что-то делается для этого? Когда нижегородцы заметят перемены?

— В этом году ГЖД модернизировала контактную сеть на участке дороги между Ковровом и Сарыевом, что позволит поездам ходить со скоростью 200 км/ч. Этот 29-километровый участок стал первым на линии, где «Сапсан» сможет развивать такую скорость. Но ездить быстро можно будет только после готовности всего комплекса инфраструктуры. Поэтому работы будут вестись постоянно, перегон за перегон будет доводиться до стандарта, который позволяет развивать поездам большую скорость.

— Сколько средств компания планирует направить на модернизацию инфраструктуры в 2014 году?

— Около 5,2 млрд руб. по программе «Реконструкция железнодорожного пути» во всех регионах в зоне ответственности ГЖД. Эти средства будут вложены в ремонт 251 км пути. Кроме того, мы оборудуем железнодорожные переезды скоростных участков магистрали противотаранными устройствами, которые исключают возможность случайного или преднамеренного проезда машин. Это существенно повышает уровень безопасности

движения. В этом году намечено оборудование нескольких стрелочных переводов электрообогревом, чтобы предотвратить образование снега или льда.

— Кроме ремонта путевого хозяйства, какие еще проекты и задачи включены в инвестиционную программу ГЖД на 2014 год?

— Компания продолжает вкладывать средства в обновление подвижного состава. На это в 2014 году будет направлено 1,1 млрд руб. За семь месяцев ГЖД уже приобрела четыре новых тепловоза и восемь электровозов. Последние могут перевозить пассажирские поезда из 24 вагонов со скоростью 70 км/ч. Новые локомотивы благодаря конструкторским находкам позволяют не только снижать эксплуатационные расходы, затраты на обслуживание и ремонт, но и оборудованы современными системами безопасности, которые позволяют контролировать, бодрствует ли машинист. Кроме того, горьковский филиал Федеральной пассажирской компании в этом году приобрел 88 новых вагонов на 3,89 млрд руб.

Предусмотрены инвестиции в обновление системы материально-технического снабжения — 555,5 млн руб. Большая часть выделенных средств — 420 млн руб. — пойдет на внедрение единой автоматизированной системы управления для учета и контроля дизельного топлива. Эта программа в режиме реального времени отслеживает, какой подвижной состав экипировался, какое количество какого дизельного топлива находилось в данном подвижном составе. Благодаря внедрению системы значительно уменьшится погрешность при измерениях слива (отдачи) топлива, что позволит экономить до 105 млн руб. в год.

Более 1 млрд руб. компания вложит в этом году в строительство и реконструкцию искусственных сооружений, в том числе в мосты через Волгу на участке Нижний Новгород — Киров, тоннели и виадук на участке Агрыз — Дружинино и водопропускные трубы на участке Петушки — Нижний Новгород.

Еще один важный проект — реконструкция санатория-профилактория «Сербряные ключи» в Сергаче. Объем затрат на ремонт и замену сетей тепло- и водоснабжения, а также на обновление номерного фонда — 46 млн руб. Благодаря ремонту мы надеемся привлечь внимание к санаторию и увеличить поток клиентов.

В целом в инвестиционной программе на 2014 год заложено около 11 млрд руб. на реализацию различных проектов во всех регионах на полигоне ГЖД.

Беседовала Александра Викулова

Лакомый кусок

— оценка —

Сейчас они проходят полигонные испытания в Щербинке. Мы рассчитываем получить сертификат еще 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, Bouygues, 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 увеличения пассажироместности и повышения уровня комфорта. Второй претендент на роль флагмана 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, обеспечивающие наилучшие характеристики удельной мощности», — 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 технологии 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. Представители различных немецких компаний, работающих в сфере железнодорожного транспорта и строительства, объединили свои усилия для оказания поддержки ОАО РЖД. «В рамках проекта Siemens готов предложить не только современный подвижной состав, но и взять на себя всю электротехническую часть проекта (электрификация и электроснабжение, 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 «пустые 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 принимает решения о типе сидений, цветowych комбинациях, об освещении, о пригодных для использования на железной дороге материалах», — поясняет он.

Государственно-частное партнерство

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 ни с точки зрения баланса компании, ни с точки зрения долгового финансирования. Здесь нужна поддержка государства — правовая и в договорных механизмах самого контракта жизненного цикла и инвестиционного контракта», — замечает член экспертного совета, руководитель практики юридической фирмы «Фрешфилд 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 де-

сятки миллиардов долларов, и нужно обеспечить эффективный возврат этих инвестиций», — продолжает 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 — история организации 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 намного упростит процесс привлечения инвестиционного капитала для последующего расширения сети высокоскоростных дорог в России — на восток до Красноярска и на юг до Сочи», — считает представитель Alstom.

В регионах решили не ждать

Пока эксперты обсуждают решения для финансирования проекта, регионы предлагают свои инициативы. Глава Нижегородской области Валерий Шанцев объ-

явил 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: «Эта практика в Европе очень оправдана. Например, в строительстве линии ВСМ Франции было задействовано более 50 муниципалитетов». В ассоциацию войдут представители всех компаний, заинтересованных в региональном строительстве ВСМ, а также представители профсоюзов. По мнению Валерия Шанцева, такая организация должна обеспечить согласование действий глав МСУ при строительстве магистралей, в частности при землеотводах. «Ассоциация сможет сыграть консолидирующую роль в проведении разъяснительной работы с населением, определении потребности в рабочих местах с целью обеспечения занятости граждан при строительстве магистралей, взаимодействии с различными организациями», — пояснил глава региона. Провести первое заседание ассоциация планирует в сентябре на Международном бизнес-саммите в Нижнем Новгороде.

Светлана Кускова, Иван Сергеев

контекст	как нижний новгород готовится к строительству всм
Строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва — Нижний Новгород — Казань еще не началось, а Нижегородская область уже вовсю готовится к реализации проекта. По проекту генерального подрядчика на стадии технико-экономического обоснования ОАО «Ленгипротранс» ВСМ через Дзержинск подойдет к Нижнему Новгороду с запада и разделится на две ветки, первая пройдет примерно в 1–2 км от аэропорта. После этого дорога пересечет Оку и уйдет на юг до Казани. Вторую ветку заведут в город и проложат до Московского вокзала по эстакаде. Предполагается, что магистраль будет заходить на второй уровень реконструируемого вокзала. Этот участок будет	тупиковым, предназначенным для скоростных поездов сообщением Москва — Нижний Новгород. Региональные власти резервируют землю под будущую железную дорогу, а в июле была одобрена заявка области на получение федерального софинансирования на строительство трехуровневой транспортной развязки в районе станции Петряевка в Автозаводском районе Нижнего Новгорода и реконструкцию подъездных путей к аэропорту — расширение Молодежного проспекта и улиц Ведениягина, Ореховской и Безводной — с двух до четырех полос. Возведение эстакады напрямую связано с планами РЖД по строительству ВСМ. Два яруса развязки будут автомобильными, по
	третьему проложат железнодорожное полотно магистрали Москва — Нижний Новгород — Казань. В 2014 году городские власти собираются начать проектирование развязки, в 2015 году выйти на строительную площадку, а в 2017-м завершить работы. По мнению главы администрации Нижнего Новгорода Олега Кондрашова, строительство эстакады и расширение подъездных путей позволит сократить дорогу от центра Автозавода до аэропорта до 12–14 минут, в то время как сейчас у станции Петряевка стоят многокилометровые пробки из-за железнодорожного переезда. «Мы сегодня обсуждаем вопрос транспортного доступности Нижнего Новгорода с точки зрения подъездных путей к
	аэропорту. Задача стоит не просто доставить пассажиров аэропорта во время проведения чемпионата мира по футболу, но и сделать так, чтобы потом эта магистраль работала на нижегородцев, была востребована жителями города. Пока об этом можно мечтать, но уже через три года это станет реальностью», — уверен Олег Кондрашов. Общая стоимость проекта, с учетом обновления подъездных путей к аэропорту, — 4,4 млрд руб. Софинансирование областного бюджета должно составить 212 млн руб., городского бюджета — 360 млн руб. Таким образом, регион претендует на получение из федерального бюджета 3,82 млрд руб.