АЛЕКСАНДР МИШАРИН: НЕЛЬЗЯ СОКРАТИТЬ РАССТОЯНИЕ, НО ВРЕМЯ ПУТИ — ВПОЛНЕ

В ОАО РЖД СОСТОЯЛОСЬ ЗАСЕДАНИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА ПО ВОПРОСАМ СКОРОСТНОГО И ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИИ. ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ МОСКВА—КАЗАНЬ ОБЕЩАЕТ СТАТЬ ПЕРВЫМ ШАГОМ ПО «ШЕЛКОВОМУ ПУТИ XXI ВЕКА».

Участие в заседании совета приняли представители исполнительных и законодательных органов власти, руководители субъектов РФ, представители иностранных государств, промышленных и предпринимательских кругов, научного и экспертного сообщества. Делегацию ОАО РЖД возглавил первый вице-президент компании Александр Мишарин.

Инфраструктурный проект строительства ВСМ позиционируется прежде всего как социально ориентированный. В текущем году он называется в качестве основного кандидата для финансирования из ФНБ. Создание сети высокоскоростного и скоростного движения учтено в Прогнозе социально-экономического развития РФ, актуализированной Транспортной стратегии России и Генеральной схеме развития сети железных дорог. К 2030 году предполагается построить более 4,2 тыс. км высокоскоростных линий.

Пилотная линия ВСМ Москва—Казань протяженностью 770 км внесена в схему территориального планирования РФ и проходит по территории семи субъектов РФ. Это 15 остановок в пяти крупных и десяти региональных городах. Это зона притяжения регионов с населением около 30 млн человек и часовая доступность городов. К примеру, от Москвы до Казани можно будет доехать за три с половиной часа, от Нижнего Новгорода до Чебоксар — домчаться за час, а до Казани — за полтора. Востребованность такого ускоренного сообщения между городами не вызывает сомнений: регулярно авиаперевозками пользуется лишь 5% россиян, билеты же на скоростные «Сапсаны» между Москвой, Петербургом и Нижним Новгородом неизменно остаются дефицитом. Ежегодный пассажиропоток на ВСМ в первые годы эксплуатации оценивается в 10,5 млн человек.

ЕЖЕГОДНЫЙ ПАССАЖИРОПОТОК НА ВСМ В ПЕРВЫЕ ГОДЫ ЭКСПЛУАТАЦИИ ОЦЕНИВАЕТСЯ В 10,5 МЛН ЧЕЛОВЕК



ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Консорциум ведущих российских институтов просчитал макроэкономические эффекты от ввода ВСМ: они значительно превысили инвестиции в строительство магистрали. Результаты исследований подтверждены Минэкономики России. По словам советника президента РФ Сергея Глазьева, окупиться проект обещает кратно: ожидаемый налоговый эффект составляет 3,8 трлн руб. Разработчики пошли по пути глубокой локализации, учитывая межотраслевые обратные связи, способные дать позитивный эффект для экономического роста. На сегодняшний день завершено обоснование инвестиций по строительству ВСМ, проект прошел все возможные проверки. И даже строчка в бюджете на проектирование трассы уже имеется. Поэтому сейчас работа направлена главным образом на определение источников финансирования.

В условиях снижения темпов роста экономики проект создания сети ВСМ может стать мощным стимулом к развитию всей страны. Финансовая модель первого проекта Москва—Казань показывает: благодаря различным эффектам государство вернет свои субсидии уже к 2025 году. Общий прирост ВВП за счет агломерационных эффектов, обусловленных в числе прочего ростом производительности труда и повышением деловой активности, составит более 11 трлн руб. Страна получит новое масштабное производство с привлечением новых технологий, появится новое поколение профессионалов в сфере производства, строительства, транспорта. По подсчетам того же консорциума ведущих институтов во главе с Центром стратегических разработок, на этапе строительства ВСМ Москва—Казань будет создано более 370 тыс. рабочих мест — как в семи субъектах прохождения трассы, так в других, где будет размещено производство техники и сопутствующих материалов.

ФИНАНСОВАЯ МОДЕЛЬ ПЕРВОГО ПРОЕКТА МОСКВА — КАЗАНЬ ПОКАЗЫВАЕТ, ЧТО БЛАГОДАРЯ РАЗЛИЧНЫМ ЭФФЕКТАМ ГОСУДАРСТВО ВЕРНЁТ СВОИ СУБСИДИИ УЖЕ К 2025 ГОДУ

Свою «теоретическую часть» проект успешно прошел и готов к выходу в практическую плоскость. «Мы убеждаемся в том, что проект уже вступает в определенную стадию реализации и значительно продвинулся с точки зрения экономического обоснования, регионы очень активно включились в эту работу»,— отметил председатель совета, первый заместитель председателя Государственной думы РФ Александр Жуков.

«На сегодняшний день проект находится в высокой степени готовности,— подтвердил Александр Мишарин.— Выбрана организационно-правовая схема с использованием механизма концессии как одного из наиболее эффективных механизмов государственно-частного партнерства в инфраструктурных проектах, готова одобренная на разных уровнях финансовая модель. Возможно, в нее еще будут внесены некоторые изменения в части увеличения доли средств ФНБ над бюджетными. Этот вариант мы будем обсуждать с будущими инвесторами проекта. Должен сказать, что нам необходимо сближать регионы, и если сократить расстояние мы не можем, то сократить время в пути — вполне».

Инвестиционная привлекательность проекта обещает стать высокой. Во всяком случае, предварительное мартовское road-show в Москве вызвало однозначный интерес потенциальных партнеров, в том числе многих европейских и восточных консорциумов. Среди гостей были отмечены не только представители финансовой и инфраструктурной отраслей из России, но и финансовых, транснациональных и промышленно-строительных альянсов со всего мира. Не говоря уже о «Немецкой инициативе» и ряде французских компаний, с которыми ОАО РЖД традиционно сотрудничает.

Отдельно стоит сказать о перспективах развития новых направлений сотрудничества со странами Азиатского и Тихоокеанского регионов. В частности, китайские партнеры выражают наиболее горячую готовность вхождения в проект, в том числе инвестициями. В начале текущего года стало известно о новом масштабном замысле — Транс-Евразийском поясе развития, который будет отличаться от традиционного инфраструктурно-логистического проекта ОАО РЖД. Ведутся переговоры о развитии целого высокоскоростного межнационального транспортного железнодорожного коридора Москва—Екатеринбург—Астана—Урумчи—Пекин, который значительно ускорит перемещение и пассажиров, и грузов, сблизит российский, казахский и китайский бизнес и будет способствовать развитию новых совместных проектов этих стран.

«Партнерство с Поднебесной не просто политический шаг, это работа с профессионалами, сеть высокоскоростных магистралей которых развивается наиболее динамично в мировом масштабе,— подчеркивает Александр Мишарин.— Для Китая же сотрудничество с нами не просто выгодный инвестиционный проект, но и серьезный шаг к развитию скоростного сообщения с Россией и Европой. Уверен, китайцы смогут привнести в наше начинание современные, широко проработанные технологии и новые экономичные решения. Вместе мы создадим „шелковый путь XXI века“, экономическое и политическое значение которого сложно переоценить!»

Предполагается, что единый высокоскоростной транспортный коридор Москва—Пекин протяженностью 7769 км пройдет через территорию сразу трех государств — России, Казахстана и Китая. Общее время пути займет 38 часов. По территории России новый «шелковый путь» свяжет центр, Поволжье и Уральский экономический регион, затем эстафету примет Казахстан. Третий отрезок пути пройдет из западной части территории КНР в северную — через Урумчи на Пекин.

По итогам заседания Общественный совет рекомендовал предусмотреть в 2015 году в проекте бюджета РФ выделение средств в размере 6 млрд руб. для организации инженерных изысканий и начала проектирования ВСМ Москва—Казань. В случае принятия положительного решения правительством РФ о финансировании проекта совет рекомендовал ОАО РЖД приступить к началу изысканий, разработке документации по планировке территории и проектированию. ■

ФСК СНАБДИТ ЭНЕРГИЕЙ БАМ И ТРАНССИБ

ФСК ЕЭС ожидает одобрения заявки на финансирование проекта по строительству энергетической инфраструктуры по обеспечению развития Восточного полигона (модернизация БАМа и Транссиба) из средств Фонда национального благосостояния. Оценочная стоимость проектов — 141 млрд руб., из которых 56 млрд руб. предполагается профинансировать из ФНБ. Благодаря реализации проектов мощность энергетического комплекса РЖД увеличится на 381 МВт.

В рамках проекта компания планирует построить транзитную линию 500 кВ Усть-Илимская ГЭС—Усть-Кут—Нижнеангарск—Чара, которую будет обеспечивать подстанция 500 кВ «Усть-Кут» мощностью 501 МВА. На подстанции будет установлен управляемый шунтирующий реактор 500 кВ для компенсации реактивной мощности. Подобный же центр питания будет создан в Республике Бурятия — подстанция 500 кВ «Нижнеангарская», на которой дополнительно установят статический тиристорный компенсатор. Подстанции соединит линия электропередачи 500 кВ. Для обеспечения внешнего электроснабжения инвестиционных проектов Восточной Сибири и связи с Объединенной энергосистемой Востока планируется вдоль Байкало-Амурской магистрали построить линию электропередачи напряжением 500 кВ «Нижнеангарская»—«Чара». Согласно инвестпрограмме, строительство завершится в 2024 году.