

ИНФРАСТРУКТУРНАЯ КОНКУРЕНЦИЯ

ЕСЛИ В ЗАРУБЕЖНОЙ ПРАКТИКЕ РЫНКУ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРИСУЩА ОДНОРОДНОСТЬ: ПРОЕКТЫ В ОСНОВНОМ ДОСТАЮТСЯ КРУПНЕЙШЕМУ ИГРОКУ, ТО РОССИЙСКАЯ СФЕРА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ОТЛИЧАЕТСЯ КОНКУРЕНТНОЙ СРЕДОЙ. ЗА РЕАЛИЗАЦИЮ ТАКИХ МАСШТАБНЫХ ПРОЕКТОВ, КАК РЕКОНСТРУКЦИЯ ТРАНССИБА И БАМА, СОРЕВНУЮТСЯ ЛИДЕРЫ СЕГМЕНТА, СРЕДИ КОТОРЫХ «РЖДСТРОЙ», ТРАНСЮЖСТРОЙ, ГРУППА КОМПАНИЙ 1520, «АФИНА ПАЛЛАДА» И ДРУГИЕ КОМПАНИИ.

МАРИЯ КАРНАУХ

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ По данным Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), средняя плотность железных дорог в России составляет 5 км на 1 тыс. кв. км, в европейской части РФ показатель выше — 22 км на 1 тыс. кв. км. Российский уровень насыщенности ж/д инфраструктуры эксперты называют относительно невысоким — например, в Европе на 1 тыс. км приходится от 50 до 100 км железных дорог. «Столь низкая плотность связана с огромной территорией страны, а не с уровнем развития железных дорог, и поэтому это не является проблемой»,— говорит Павел Терешко, ведущий эксперт-аналитик департамента исследований железнодорожного транспорта ИПЕМа. Так, в Китае, чья ж/д система считается одной из самых развитых в мире, на 1 тыс. кв. км приходится не больше 8 км железнодорожных путей.

Однако по мере развития регионов существующей инфраструктуры не хватает. «Из-за отсутствия или нехватки железных дорог транспортное сообщение со многими территориями ограничено или является сезонным, что препятствует их социально-экономическому развитию»,— убежден эксперт. Так, собственники не разрабатывают более 20 открытых месторождений полезных ископаемых: основная масса расположена в восточной части РФ. Помочь исправить ситуацию должна реализация проекта по развитию Восточного полигона — модернизация железнодорожной инфраструктуры и реконструкция Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей (БАМ и Транс-сиб). «Развитие сети железных дорог и строительство новых участков происходит практически непрерывно»,— подчеркивает господин Терешко. Помимо Восточного полигона речь идет о строительстве ВСМ (высокоскоростной железнодорожной магистрали) Москва—Казань и возведении Керченского моста.

Кроме того, большая часть существующей инфраструктуры нуждается в капитальной реконструкции. По данным ИПЕМа, износ основных фондов составляет около 60%. По словам Павла Терешко, постоянный рост объемов грузовых перевозок приводит к тому, что в ж/д сети образуются узкие места. «Протяженность таких мест в настоящее время составляет уже около 8 тыс. км»,— подсчитал эксперт.

ГОСФИНАНСИРОВАНИЕ Масштабные задачи требуют внушительных инвестиций. Так, согласно Генеральной схеме развития сети железных дорог ОАО РЖД на период до 2020 года, утвержденной на Научно-техническом совете компании 1 апреля 2013 года, в ближайшие шесть лет планируется построить порядка 5 тыс. км главных путей и провести электрификацию около 1,4 тыс. км путей. Суммарная потребность в инвестициях в развитие, обновление инфраструктуры, а также парка тягового подвижного состава, согласно Генсхеме, составит от 7 трлн до 11,6 трлн руб.

МРСК ЦЕНТРА ВНЕДРЯЕТ СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

В последнее время наблюдается рост интенсивности движения пассажирских поездов, связанный с запуском новых составов в сообщении с крупными городами России и зарубежья. Вместе с этим отмечается увеличение количества скоростных электропоездов повышенной комфортности в межобластном сообщении и

назначение ряда дополнительных поездов в период массовых перевозок на курорты. По словам члена комитета РСПП по энергетической политике и энергоэффективности, директора по коммуникациям Национальной ассоциации инжиниринговых компаний Владимира Ступникова, для обеспечения энергобезопасности перевозочного процесса и функционирования инфраструктуры холдинга РЖД



ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

СЕГОДНЯ РАЗВИТИЕ СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И СТРОИТЕЛЬСТВО НОВЫХ УЧАСТКОВ ПРОИСХОДИТ ПРАКТИЧЕСКИ НЕПРЕРЫВНО

Однако активному развитию российской транспортной системы мешает недостаток средств. «Основная проблема на пути развития железнодорожного транспорта,— убежден Павел Терешко.— Это снижает темпы развития и препятствует массовому применению новых технологий». В то же время постепенно ситуация меняется в лучшую сторону: доля госсредств в реализации крупных инфраструктурных проектов растет, государство находит все новые источники финансирования.

Так, модернизация БАМа и Транссиба в общей сложности обойдется в 562 млрд руб. Из них около 300 млрд руб.— это инвестпрограммы РЖД, еще 150 млрд руб.— средства из Фонда национального благосостояния (ФНБ),

осуществляется внедрение программных и аппаратных средств обмена информацией между РЖД и организациями по управлению надежностью и режимами электроснабжения. «К примеру, участок Октябрьской железной дороги, проходящий по Тверской области, имеет стратегическое значение для социально-экономического развития региона и деятельности всей магистрали. Движение скоростного поезда

"Сапсан" предъявляет самые высокие требования к качеству и надежности энергоснабжения. На этом участке "МРСК Центра" (холдинг "Россети") обеспечивает стабильное, качественное и надежное энергоснабжение тяговых подстанций РЖД, а также создает значительный запас мощности для дальнейшего развития сетевой инфраструктуры. Основной акцент "МРСК Центра" делает на использовании со-

110 млрд руб. будет выделено из федерального бюджета. Для того чтобы ресурсы ФНБ можно было вкладывать в инфраструктурные проекты, премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал постановление, разрешающее расходовать средства ФНБ на эти цели, включая реконструкцию БАМа и Транссиба.

КОНКУРЕНТНАЯ СРЕДА Если в большинстве стран в строительстве железнодорожной инфраструктуры сложилась ситуация, близкая к монополии, когда проекты реализует крупнейший участник рынка — он же основной железнодорожный оператор, то в России у дочерней структуры госкомпании РЖД («Российские железные дороги») «РЖДстрой» конкурентов хватает. Так, во Франции ж/д магистрали возводит компания «Французские железные дороги» (SNCF), в Германии — Deutsche Bahn, в Южной Корее — Hyundai Construction, в Китае — CNCR и CSNN.

временных технологий, новейших материалов и оборудования. В целях увеличения надежности энергоснабжения этого участка железной дороги, повышения качества передачи электроэнергии "МРСК Центра" не так давно реконструировала воздушные линии напряжением 110 кВ, соединяющие тяговые подстанции "Окуловка", "Бологое", "Волочек" и "Решетниково". Провода на всем протяжении тягового

транзита были заменены на провода большего сечения. Это позволило в несколько раз увеличить пропускную способность электросети. На 330 км дороги был установлен грозотрос, не допускающий попадания молнии в линии электропередачи. Таким образом, была повышена грозоустойчивость ЛЭП и минимизированы риски грозовых отключений»,— добавляет Владимир Ступников.

«Строительством железнодорожной инфраструктуры в России в настоящее время занимается не только „РЖДстрой“, но и ряд других компаний, уровень конкуренции в данной сфере достаточно высок»,— отмечают в ИПЕМе. Среди основных игроков рынка — «РЖДстрой», «Трансжострой», «Афина Паллада», Группа компаний 1520. «Так, тендер на реконструкцию БАМа и Транссиба выиграл консорциум сразу из пяти строительных организаций»,— говорит господин Терешко. Консорциум выиграл тендер на 113 млрд руб. по расширению железнодорожных путей к порту Ванино. Еще один госконтракт на 28,9 млрд руб. в рамках реконструкции Восточного полигона получила компания «Стройтрест», входящая в «УСК-Мост».

В рамках реализации программы «Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта Восточного полигона», в состав которой входят модернизация Транссиба и БАМа, предстоит провести проектно-исследователь-

ИЗ-ЗА ОТСУТСТВИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ТРАНСПОРТНОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ ЧАСТЬЮ РЕГИОНОВ ЯВЛЯЕТСЯ СЕЗОННЫМ, ЧТО ПРЕПЯТСТВУЕТ ИХ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОМУ РАЗВИТИЮ



КОНКУРЕНТЫ