

ТРИЛЛИОН ЗА СКОРОСТЬ

ЗАКЛЮЧЕНИЕ КОНТРАКТА НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ ПЕРВОЙ В СТРАНЕ ВЫДЕЛЕННОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПАССАЖИРСКОЙ ЛИНИИ МОСКВА—КАЗАНЬ СТАНЕТ ИСТОРИЧЕСКИМ ШАГОМ НА ПУТИ В ЭЛИТАРНЫЙ МИРОВОЙ КЛУБ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ. И ХОТЯ ЭКСПЕРТЫ ВЫРАЖАЮТ ОПАСЕНИЯ ПО ПОВОДУ ВЫХОДА КИТАЙСКИХ КАПИТАЛОВ НА РОССИЙСКИЙ РЫНОК, ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ БЛАГОДАРА ЭТОМУ ПРОЕКТУ ПОЛУЧИТ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРОВЕСТИ РАДИКАЛЬНУЮ ТЕХНОЛОГИЧЕСКУЮ МОДЕРНИЗАЦИЮ И ЗАРАБОТАТЬ НА ИСПОЛНЕНИИ ГОСУДАРСТВЕННОГО ЗАКАЗА.

ВЕРНИКА ДУБОВА

ОТ СЛОВ К ДЕЛУ Сегодня в рамках Петербургского международного экономического форума должен быть заключен контракт на проектирование первой в истории России высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва—Казань. Договор на общую сумму 20 млрд руб. будет подписан проектным офисом ВСМ - ОАО «Скоростные магистрали» (дочернее общество ОАО РЖД) и российско-китайским консорциумом инвесторов. Таким образом, наконец-то завершится период рассуждений о необходимости строительства ВСМ в России и начнется практическая реализация этого масштабного проекта.

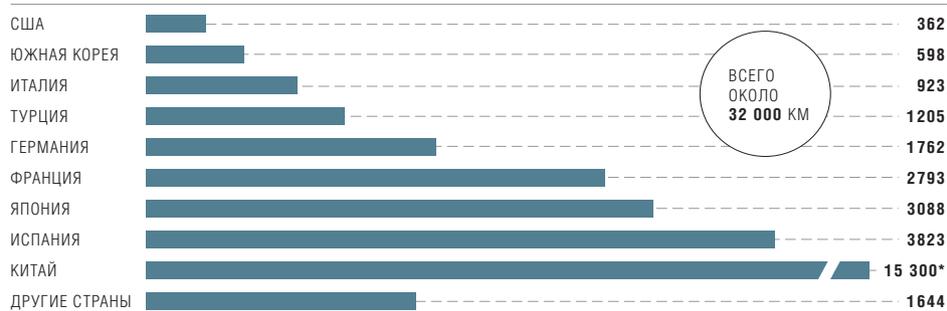
В ВСМ Москва—Казань — проект первой в России высокоскоростной железнодорожной магистрали общей эксплуатационной длиной 770 км, в том числе на линии Москва—Нижний Новгород длина трассы составит 423 км, на линии Москва—Чебоксары — 643 км. Максимальная допустимая скорость движения поездов по магистрали — 400 км/ч. Строительство ВСМ рассчитано на четыре года. Его стоимость — 1,07 трлн руб. без учета НДС, включая расходы на приобретение электропоездов и строительство вокзальных комплексов. После ввода в эксплуатацию новой железнодорожной магистрали время следования между Москвой и Казанью сократится в четыре раза — с 14 до 3 часов 30 минут, а время в пути между Нижним Новгородом и Казанью в семь раз — с 10 часов 30 минут до 1 часа 30 минут. Среднее время в пути между столицами регионов на линии Москва — Владимир — Нижний Новгород — Чебоксары — Казань составит около 1 часа, говорится в материалах РЖД.

Как отмечает первый вице-президент РЖД, гендиректор ОАО «Скоростные магистрали» Александр Мишарин, для России этот проект имеет принципиальное значение с точки зрения освоения новых современных технологий и производств. «Создание интегрированной сети высокоскоростного и скоростного сообщения требует развития принципиально новых железнодорожных технологий, трансфера и локализации ключевых решений с участием мировых лидеров в области производства и укладки безбалластных конструкций верхнего строения пути, стрелочных переводов, производства систем электроснабжения и связи», — отмечает он. — Отдельной масштабной задачей является организация промышленных кластеров для локализации и организации производства целой линейки нового скоростного и высокоскоростного подвижного состава, способного безотказно и безопасно работать в климатических условиях РФ».

То обстоятельство, что генеральным партнером России в этом проекте становится Китай, согласившийся предоставить в том числе финансовую поддержку, во многом предопределяет и дальнейшее развитие высокоскоростной железнодорожной инфраструктуры в России в направлении на Восток. Продолжение ветки ВСМ от Казани до Екатеринбурга, а затем через территорию Казахстана до Пекина уже подтверждено подписанием меморандума

С УЧЕТОМ РАЗВИТИЯ ГОРОДСКИХ И ПРОМЫШЛЕННЫХ АГЛОМЕРАЦИЙ НА ПУТИ ПРОХОЖДЕНИЯ ВСМ «МОСКВА—КАЗАНЬ» ПРИРОСТ ВВП В ПЕРИОД ЭКСПЛУАТАЦИИ МАГИСТРАЛИ С 2019 ПО 2030 ГОД СОСТАВИТ 11,7 ТРЛН РУБ.

ПРОТЯЖЕННОСТЬ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ В МИРЕ (КМ) ИСТОЧНИК: ОАО «РЖД».



о взаимопонимании с Китаем. Общая стоимость проекта пока окончательно не подсчитана и варьируется от \$150 млрд до почти \$250 млрд. Эксплуатационная длина самой крупной в мире ВСМ может составить 7 тыс. км.

ТЕХНОЛОГИЯ ПАРТНЕРСТВА Эксперты отмечают, что политическая ситуация вокруг России во многом сделала Китай и страны Юго-Восточной Азии неизбежной альтернативой развития внешнеэкономического сотрудничества, в том числе в главных инфраструктурных проектах страны. Однако, например, гендиректор Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Юрий Саакян не исключает того, что к проектам ВСМ «на некоторых этапах» могут присоединиться и европейцы. «Проектирование магистрали будет идти до 2016 года, за это время может многое произойти, в конце концов, могут и санкции отменить. Я не думаю, что европейцы решатся остаться за бортом этого масштабного проекта», — предполагает эксперт.

По его словам, организационно-финансовая модель проекта изначально строилась под привлечение иностранных концессионеров. «Нам в любом случае нужны иностранные партнеры, потому что у нас просто нет собственных проверенных технологий строительства и эксплуатации высокоскоростного движения. И Китай сегодня в буквальном смысле «впереди планеты всей»: на начало года китайские ВСМ обогнали по протяженности все остальные высокоскоростные пассажирские линии в мире. Хотя изначально они базировались на заимствованных технологиях из Западной Европы», — констатирует Юрий Саакян.

При этом гендиректор ИПЕМ предостерегает от упрощенного понимания термина «заимствования технологий», когда под этим подразумевается копирование уже существующих инноваций. «Да в принципе можно создать у кого-то технологию, но так и остаться на этом уровне, тогда как все остальные страны уйдут вперед. Именно потому, что технологии не стоят на месте, необходимо создать свой центр компетенций и наращивать его потенциал. Поначалу это может быть СП с каким-то мощным зарубежным производителем, но зато в дальнейшем можно будет двигаться вперед самому. Именно такой путь воспроизводства технологий в свое время выбрал Китай, по моей информации, такой же путь намечен и у нас в проектах ВСМ», — говорит Юрий Саакян.

Китайские технологии и оборудование, равно как и любые другие инновации ВСМ независимо от их географического происхождения, составят значительную долю в части создания нового высокоскоростного подвижного состава, который России в любом случае пришлось бы приобретать за рубежом ввиду отсутствия собственных разработок. Однако эта доля несоизмеримо мала по сравнению с общей стоимостью проекта: по предварительным

подсчетам, на разработку и закупку поездов будет потрачено всего 50 млрд руб. из более чем 1 трлн общей суммы проекта (то есть около 4,5%).

Технические и потребительские свойства нового подвижного состава, который пойдет со скоростью 400 км/ч между Москвой и Казанью, остаются в центре внимания РЖД. «В настоящее время ведется разработка технических требований к высокоскоростному поезду, который пойдет по нашим ВСМ», — говорит Александр Мишарин. — Мы ставим перед собой амбициозную задачу интегрировать весь передовой опыт в области производства и эксплуатации поездов для ВСМ и создать новый уникальный продукт, который понравится как железнодорожникам, так и пассажирам». По предварительному графику выбор конкретной разработки может быть сделан уже в декабре текущего года, говорится в материалах РЖД.

ЗАКАЗ ДЛЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ Доля иностранной продукции в строительной части, превышающей 95% общей стоимости проекта, будет значительно ниже. По предварительным подсчетам РЖД, в заказе на строительную продукцию для ВСМ Москва—Казань общим объемом 270 млрд руб. доля импортных материалов и оборудования составит всего 15%, преимущественно за счет оборудования систем центральной блокировки и связи, высокопрочных стрелочных переводов, а также приобретения технологии строительства высокоскоростного пути.

Последнее крайне важно для проекта, поскольку выбор основной технологии строительства инфраструктуры предопределяет и принципиальные требования к подвижному составу, и выбор технологии строительства для остальных проектов высокоскоростного движения в России. По словам Александра Мишарина, в качестве основного варианта предусмотрена укладка безбалластного верхнего строения пути на всех участках со скоростями движения более 200 км/ч, которые составляют 80% протяженности трассы. «В настоящее время отобрано четыре конструкции БВСП — MaxBogI, Alstom, LVT и Tines — и принято решение о проведении ресурсных испытаний на экспериментальном кольце ВНИИЖТ. Завершить ресурсные испытания планируется в конце 2015 года», — рассказал первый вице-президент РЖД.

Остальной строительный заказ полностью уйдет на откуп российским производителям материалов. Для строительства инфраструктуры понадобится 133 млн кубометров щебня и других нерудных материалов, 200 тыс. тонн высококачественных рельсов, 4 млн шпал, 1 млн тонн металлоконструкций, 300 тыс. км кабельной продукции, в том числе 2,3 тыс. км специальных проводов для контактной сети принципиально нового типа. Всю эту продукцию и технологии по ее производству будут поставлять отечественные предприятия, локализуя

в России самый передовой мировой опыт в области высокоскоростного железнодорожного сообщения.

В целом с учетом развития городских и промышленных агломераций на пути прохождения новой высокоскоростной пассажирской системы совокупный прирост ВВП в период эксплуатации магистрали с 2019 по 2030 год составит 11,7 трлн руб., бюджетный эффект от прироста налогов — 3,4 трлн руб. Хорошая возможность заработать на проекте появляется и у граждан страны, проживающих в пределах зоны тяготения ВСМ: проект обеспечит работой около 370 тыс. человек, то есть примерно 1,5% от общего числа жителей Московской, Владимирской, Нижегородской областей, Татарии и Чувашии.

ЗАКОНОМ ПРИБАВЛЯТ СКОРОСТИ Тем не менее, по словам Александра Мишарина, еще не все готово в России для реализации проекта. Прежде всего нужно оптимизировать и доработать нормативно-правовую базу, чтобы поддержать этот важнейший для страны инфраструктурный проект. Необходимо внести изменения и дополнения в ряд законодательных и подзаконных актов, чтобы закрепить за ОАО РЖД как за компанией, обладающей максимальным набором компетенций в железнодорожной отрасли, функции управления и контроля за исполнением инвестиционного проекта, а также повысить эффективность концессионных механизмов в сфере железнодорожного транспорта в России.

«В части федеральных законов речь прежде всего идет о внесении изменений и дополнений в ныне действующий закон «О концессионных соглашениях», предоставляющих возможность наделить ОАО РЖД полномочиями концедента в отношении реализации железнодорожных проектов, включая проекты строительства высокоскоростных железнодорожных магистралей», — рассказывает Александр Мишарин. — Поскольку существует специальный закон «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», в том числе определяющий ОАО РЖД в качестве единственного хозяйствующего субъекта, планируется внесение изменений в указанный закон в отношении расширения сферы деятельности ОАО РЖД как уполномоченного концедента и порядка финансирования таких полномочий».

Для урегулирования вопросов в области земельных отношений при строительстве магистрали, состоящих в упрощении процедуры изъятия земельных участков на пути прохождения трассы ВСМ, необходимо внести изменения в Земельный кодекс Российской Федерации, а для повышения привлекательности проекта для частных инвесторов потребуются внесение поправок в налоговое законодательство, отмечает Александр Мишарин, уточняя, что это может быть освобождение железнодорожных объектов концессии от налога на имущество и применение нулевой ставки НДС в отношении услуг, оказываемых концессионером на этапе эксплуатации. ■

