

кета акций дороги в управление ОАО РЖД позволит реализовать эти меры. Планируется строительство двухпутных вставок на магистрали, частичная электрификация ее участков, общее развитие путевого и станционного хозяйств, модернизация депо. Схема финансирования УБЖД сейчас прорабатывается совместно с правительством Монголии».

Сергей Столяров заверяет, что ОАО РЖД готово помогать партнерам в обновлении подвижного состава и инфраструктуры, выработке совместных логистических решений, развитии информатизации, подготовке новых кадров и повышении квалификации действующих сотрудников: «Передача акций положительно скажется на финансовом состоянии УБЖД. А наша компания получит дополнительные возможности формирования новых международных маршрутов между Китаем и Европой с участием российского железнодорожного транспорта. Для эффективной реализации этих мер ОАО РЖД необходимо иметь доступ к управлению монгольской магистралью».

Как утверждает Татьяна Кондрашенко, передача российского пакета акций АО УБЖД от Росжелдора к ОАО РЖД может повлиять на схемы перевозок из Китая в Россию транзитом через Монголию: «Например, поток автокомплектующих, которые сейчас доставляются на фурах через переход Кяхта, мог бы быть переведен на железную дорогу. Этот вариант может стать для грузовладельцев привлекательным. Но предстоит развивать инфраструктуру складов и терминалов на монгольско-китайской и российско-монгольской границах. Передача акций УБЖД в управление ОАО РЖД — удачное решение. Росжелдор является не хозяйствующей, а правоприменительной структурой. А все вопросы, связанные с повседневным функционированием монгольской магистрали, гораздо проще решать ОАО РЖД».

КОРЕЙСКОЕ ПРАВО ОАО РЖД и министерство железных дорог КНДР заключили соглашение о сотрудничестве, предполагающее начало модернизации железнодорожного участка Туманган—Раджин. А также создание контейнерного терминала в порту Раджин (КНДР). Реализацией проектов займется новое совместное предприятие. Документ подписали президент ОАО РЖД Владимир Якунин и министр железных дорог КНДР Ким Ен Сам.

Новое СП будет модернизировать участок железной дороги протяженностью 52 км, а также осуществлять после-

Генеральный директор Агентства управленческих технологий Сергей Лопарев отметил, что проблем с финансированием проекта не возникнет. В нем заинтересованы не только Россия и КНДР, но и Южная Корея. А также крупнейшие корейские грузоотправители и операторы морских линий. «Южнокорейская сторона понимает, что Раджин — это ключевой порт для всей Кореи. Поэтому, даже если не будет в ближайшее время открыто движение между Северной и Южной Кореей по железной дороге, отправки пойдут по фидерным линиям. Пойдут туда и южнокорейские деньги. Уже наступило определенное политическое потеп-

го инвестирования, в том числе с участием Южной Кореи, это все можно быстро построить. Вкладывать России придется в одиночку. Напомню, что в Южной Корее до сих пор не отменена уголовная статья за инвестиции в КНДР. И ни на какие грузопотоки по этой же причине потом тоже рассчитывать не стоит», — заявил он.

Однако старший юрист департамента инфраструктурных и транспортных проектов адвокатского бюро «Вегас-Лекс» Довран Гаргазов подчеркнул, что «если говорить с точки зрения международного права, то такая норма, предусмотренная в законодательстве Южной Кореи, не является препятствием для участия южнокорейского бизнеса в реализации проекта Хасан—Раджин. Во-первых, с 2007 года железнодорожное сообщение между севером и югом открыто. Это было немыслимо еще несколько лет назад. Принципиально и участие в проекте России. Так у севера и юга Кореи будет меньше недоверия друг к другу».

Действительно, министр железных дорог КНДР Ким Ен Сам отметил, что «проект является крупнейшим примером экономического сотрудничества между КНДР и Россией».

В реконструкцию участка железной дороги Туманган—Раджин и строительство контейнерного терминала предполагается инвестировать около \$200 млн. Инвестором может выступить одна из «дочек» ОАО РЖД. А северокорейская сторона предоставит в долгосрочную аренду земельные участки и инфраструктуру на линии Туманган—Раджин. Уже завершается согласование проектов реконструкции этого участка железной дороги и строительства терминала. Работы планируется начать в мае-июне. Для обеспечения беспрепятственного пропуска грузов через госграницу стороны намерены максимально упростить таможенные и пограничные формальности. Осуществлять координацию будет специальный консультационный комитет. ■

ЕСЛИ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ МЕЖДУ СЕВЕРНОЙ И ЮЖНОЙ КОРЕЕЙ НЕ БУДЕТ ОТКРЫТО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ, ОТПРАВКИ ПОЙДУТ ПО ФИДЕРНЫМ ЛИНИЯМ. ПОЙДУТ ТУДА И ЮЖНОКОРЕЙСКИЕ ДЕНЬГИ

дующую эксплуатацию инфраструктуры. С этой ветки пойдут на выход на российский Транссиб на сопредельной Тумангану российской пограничной станции Хасан.

Кроме того, контейнерный терминал в порту Раджин будет передан в управление ОАО РЖД. Проектная мощность терминала — 400 тыс. TEU с перспективой расширения до 600–700 тыс. TEU в год. Первая очередь терминала обеспечит мощность 200 тыс. TEU в год.

СП, в которое вошли ОАО «Торговый дом РЖД» и порт Раджин, займется также привлечением инвестиций для финансирования проектов и поиском подрядчиков для осуществления строительных работ. СП создано сроком на 49 лет со следующим распределением долей в регистрационном капитале — 70% у российской стороны и 30% у корейской.

ление между двумя странами, и прежние барьеры начинают исчезать. А для нас главное — завершить проект прокладки в Корею своей колеи. Это даст дополнительный поток грузов на Транссиб и заложит основы долгосрочного партнерства с таким крупным экономическим центром, как Корея. Она в перспективе обязательно станет единой. Этот проект нельзя оценивать исключительно с позиции сиюминутной выгоды. Его критерии находятся в сфере геополитики и экономической географии. В дальнейшем все расходы окупятся многократно», — заявил Сергей Лопарев.

Директор аналитического центра «Инфраньюс» Алексей Безбородов не разделяет этого мнения. «Не понятно, почему строительство нового терминала называется „реконструкция порта Раджин“. Там нечего реконструировать, там нет кранов, нет ничего. Нам говорят: за счет совместно-

В ОДНИ РУКИ

В «пространстве 1520» Казахстанская железная дорога является третьей по экономическим показателям после РЖД и Украинской железной дороги. Президент АО «Национальная компания „Казахстан темир жолы“» (КТЖ) Аскар Мамин отмечает не только увеличение значения транзитных перевозок, но и возросшую роль частных инвестиций в развитии национальной железнодорожной системы.

Транзитно-транспортный потенциал Республики Казахстан позволяет осваивать дополнительные объемы внутренних, экспортно-импортных и транзитных перевозок на всех видах транспорта. Учитывая, что торговый грузопоток большинства Центрально-азиатских республик из Российской Федерацией проходит по нашей территории, то возрастает региональное значение железнодорожной системы Казахстана.

В связи с этим инвестиционная политика НК КТЖ направлена, в первую очередь, на развитие магистральной железнодорожной сети, с целью удовлетворения потребностей экономики Казахстана в перевозках и соседних стран в транзите, а также для привлечения новых транзитных грузопотоков.

Поэтому в числе приоритетных инфраструктурных проектов КТЖ на период до 2015 года мы выделяем дальнейшее развитие пограничной станции Достык, усиление железнодорожного участка Актогай—Достык; строительство новых железнодорожных линий; электрификация железнодорожных участков в целях увеличения пропускной способности, снижения себестоимости и времени доставки грузов.

При этом необходимо формирование замкнутой сети национальных железных дорог, обеспечивающей полное и оптимальное удовлетворение потребностей страны в перевозках пассажиров и грузов.

Для развития инфраструктуры железных дорог мы привлекаем инвестиции частного сектора на условиях государственно-частного партнерства.

В рамках принятой правительством Республики Казахстан транспортной стратегии РК до 2015 года определен ряд перспективных инфраструктурных проектов, в том числе строительство новых железнодорожных участков: Жезказган—Бейнеу (990 км), Курык—Ералиево (20 км), Мангышлак—Баутино (135,1 км), Хоргос—Жетыген (235 км), Узень—государственная граница РК и Туркменистана (станция Болашак, 138,5 км).

30 апреля министерство транспорта и коммуникаций объявило победителя первого конкурса на определение концессионера для проекта строительства и эксплуатации железнодорожного участка Хоргос—Жетыген.

Им стала частная компания. Указанный проект предусматривает открытие второго железнодорожного пограничного пункта пропуска на границе с Китаем, который обеспечит повышение объемов перевозок грузов, в том числе транзитных. С вводом новой линии на 550 км сократится расстояние грузовых и пассажирских перевозок из Актау и Алматы в Китай.

На стадии завершения находится реализация инфраструктурного проекта с участием НК КТЖ — строительство новой железнодорожной линии Шар—Усть-Каменогорск, протяженностью 153 км, которая соединит Восточный Казахстан с другими регионами страны.

Общая протяженность указанных линий составляет более 1700 км, а общая стоимость — более \$4 млрд.



ОБЫЧНАЯ УЗЛОВАЯ СТАНЦИЯ, ОБЫЧНЫЕ СОСТАВЫ, ОБЫЧНАЯ КАЗАХСКАЯ СТЕПЬ. ТОЛЬКО ИЗОЩЕРНЫЙ УМ МОГ ЗАДАТЬСЯ ВОПРОСОМ, НЕ ПОМЕНЯТЬ ЛИ НАМ РУССКИЙ СТАНДАРТ КОЛЕИ В КАЗАХСТАНЕ, НАПРИМЕР, НА ЕВРОПЕЙСКИЙ