

Review международный бизнес-саммит 2015

«Производственная база ВСМ должна быть локализована в России»

В рамках Международного бизнес-саммита ОАО «Скоростные магистрали» проводит круглый стол, посвященный строительству высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва — Казань. О том, что на нем будет обсуждаться, Review рассказал генеральный директор компании Александр Мишарин.

— блиц-интервью —

— **Каковы цели проведения круглого стола в Нижнем Новгороде?**

— Международный бизнес-саммит в Нижнем Новгороде для нас — и представительская, и рабочая площадка, на которой мы можем обсудить практические аспекты строительства ВСМ Москва — Казань с региональным бизнесом.

Президент ставит задачу завершить проект к 2020 году. Поэтому мы должны понимать, что у нас есть все необходимые ресурсы для его реализации, что бизнес, и в первую очередь региональные предприятия, готовы обеспечить строительство ВСМ, поскольку производственная база должна быть в значительной степени локализована в России.

На круглом столе будет обсуждаться ресурсный план строительства магистрали и формирование региональных производственных планов с учетом возможностей местных предприятий и государственной программы импортозамещения. Одной из ключевых тем станет развитие транспортно-пересадочных узлов магистрали. Кроме того, мы поговорим о региональной политике привлечения инвестиций в транспортный сектор и о поддержке промышленных предприятий Нижегородской области.

— **Насколько актуально строительство ВСМ в условиях сложной экономической ситуации в стране?**

— Реализация инфраструктурных проектов целесообразна. Именно это помогает сохранить темп развития экономики, повышает ее устойчивость и создает основу для динамического роста. Такие проекты, наряду с собственной эффективностью, выступают катализатором развития промышленности, малого и среднего бизнеса и способствуют экономическому подъему в регионах.



Александр Мишарин

Строительство объектов железнодорожной инфраструктуры является одним из наиболее эффективных стимулов развития экономики. В странах, где развивается высокоскоростное железнодорожное сообщение, регионы и города, по территории которых проходит ВСМ, становятся крупными финансовыми и промышленными центрами.

— **На каком этапе находится реализация проекта сейчас?**

— В настоящее время готовится проектная документация, ведутся инженерные изыскания, разрабатывается проект планировки и межевания территорий. Стоимость контракта на разработку проекта составляет 20 млрд руб. Соответствующее соглашение было подписано 18 июня на Петербургском международном экономическом форуме между ОАО «Скоростные магистрали» и консорциумом компаний-проектировщиков, куда по итогам конкурса вошли ОАО «Мостпротранс», ОАО «Нижегородметропроект» и China Railway Eryuan Engineering Group Co. Ltd. Разработанная проектная документация пройдет в соответствии с установленным порядком экспертизу ФАУ «Главгосэкспертиза России», а также финансово-технический аудит. Работы должны быть выполнены в 2015–2016 годах.

Беседовала Александра Видулова

Триллион за скорость

— стратегия —

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, составляют значительную долю в части создания нового высокоскоростного подвижного состава, который России в любом случае пришлось бы приобрести 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 понаравности будет железнодвигателем, так и пассажиром». 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 стелечных 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 предусмотрено 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 — MaxBogl, 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 куб. м 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. Вся эту продукцию и технологию 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.

Законам прибавят скорости

Тем не менее еще не все готово в России для реализации проекта. Прежде всего нужно оптимизировать и доработать нормативно-правовую базу, чтобы поддержать этот важнейший проект страны инфраструктурными проектами. 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 РФ, а для повышения привлекательности проекта для частных инвесторов потребуются внесение поправок в налоговое законодательство. Это может быть освобождение железнодорожных объектов концессии от налога на имущество и применение нулевой ставки НДС в отношении услуг, оказываемых концессионером на этапе эксплуатации.

Вероника Дубова

KPMG
cutting through complexity

Профессиональные услуги ведущей международной компании в Нижнем Новгороде

T: +7 831 296 9202

kpmg.ru

© 2015 АО «КПМГ», компания, зарегистрированная в соответствии с законодательством Российской Федерации, член сети независимых фирм КПМГ, входящих в ассоциацию KPMG International Cooperative («КПМГ International»), зарегистрированную по законодательству Швейцарии. Все права защищены.

KPMG, логотип KPMG и слоган «cutting through complexity» являются зарегистрированными товарными знаками или товарными знаками ассоциации KPMG International. Реклама. 0+

НАЛОГОВОЕ И БУХГАЛТЕРСКОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ • БУХГАЛТЕРСКИЙ АУДИТ • МСФО
РСБУ • ПРОВЕРКА • ДИПИФР • ОПТИМИЗАЦИЯ
ПОДГОТОВКА НАЛОГОВЫХ ДЕКЛАРАЦИЙ • РАСЧЕТ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ • ОПТИМИЗАЦИЯ НАЛОГОВОГО И БУХГАЛТЕРСКОГО СОПРОВОЖДЕНИЯ • УЧЕТ И ОТЧЕТНОСТЬ
ПОДГОТОВКА НАЛОГОВЫХ ДЕКЛАРАЦИЙ • СЕМИНАРЫ АУДИТ • ПРОВЕРКА • МСФО
НАЛОГОВО-ЮРИДИЧЕСКОЕ КОНСУЛЬТИРОВАНИЕ
РАСЧЕТ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ • ОПТИМИЗАЦИЯ УЧЕТ И ОТЧЕТНОСТЬ • ПОДГОТОВКА НАЛОГОВЫХ ДЕКЛАРАЦИЙ • РСБУ • АУДИТ • ПРОВЕРКА • МСФО • ДИПИФР
НАЛОГОВЫЕ СПОРЫ • СЕМИНАРЫ • УЧЕТ И ОТЧЕТНОСТЬ
НАЛОГОВОЕ И БУХГАЛТЕРСКОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ АУДИТ • МСФО • РСБУ • ПРОВЕРКА • ДИПИФР
ПОДГОТОВКА НАЛОГОВЫХ ДЕКЛАРАЦИЙ • РАСЧЕТ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ • ОПТИМИЗАЦИЯ УЧЕТ И ОТЧЕТНОСТЬ
ПОДГОТОВКА НАЛОГОВЫХ ДЕКЛАРАЦИЙ • АУДИТ • ПРОВЕРКА • МСФО • ДИПИФР • РАСЧЕТ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ • СЕМИНАРЫ • НАЛОГОВОЕ И БУХГАЛТЕРСКОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ • АУДИТ • МСФО
НАЛОГОВОЕ И БУХГАЛТЕРСКОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ