

РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

ЗАДАЧА НАУЧИТЬСЯ ЗАРАБАТЫВАТЬ
НА ВОКЗАЛЬНЫХ ПЛОЩАДЯХ
ОКАЗАЛАСЬ СЛОЖНЕЕ ЗАДУМАННОГО / 4
УЧЕНЫЕ ПРЕДЛАГАЮТ ГОСУДАРСТВУ
ЗАНОВО ПОСЧИТАТЬ ВЫГОДЫ
ОТ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ
ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ / 6
РАЗВЯЗЫВАТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ
В КРАСНОДАРСКОМ КРАЕ ПРИДЕТСЯ
ИЗ-ЗА КРЫМА УСКОРЕННЫМИ ТЕМПАМИ / 10



Среда, 21 мая 2014
Тематическое приложение
к газете «Коммерсантъ» №24

Коммерсантъ

BUSINESS GUIDE



4601865 000295



10024

РЕКЛАМА

КОММЕРСАНТЪ

BUSINESS GUIDE ТЕМАТИЧЕСКИЕ ПРИЛОЖЕНИЯ К ГАЗЕТЕ **КОММЕРСАНТЪ**





СЕРГЕЙ ЧЕРЕПНЕВ,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ»

ЗАКОПАЙ МОНЕТКУ ПОД РЕЛЬСЫ

Китайские ученые предложили новую большую стройку. От северо-восточных регионов Поднебесной проложить рельсы до Чукотки. Потом ее соединить небольшим тоннелем, километров в 200, с Аляской. Потом останется еще чуть-чуть для выхода на железнодорожную сеть Канады и США.

На такую идею-фантом как новость, возможно, никто бы и внимания не обратил. Если бы не длительные майские праздничные каникулы. Более взвешенных экономических новостей в это время не густо. А так материал перевели и растиражировали.

За пять лет, прошедших с 2008 года, считающихся кризисными для мировой экономики, только Китай не сэкономил на инвестициях в транспортную инфраструктуру. Только три государства оказались готовы к сопоставимым затратам (более \$1 млрд с 2008 года) из госбюджетов на железнодорожные стройки. Саудовская Аравия (деньги уже дала), Индия (еще не дала) и Россия.

Тут все сложнее. На транспортные объекты к Олимпиаде бюджет деньги давал, на ВСМ — пока нет, на БАМ и Транссиб правительство уже пообещало. Считают эффект от таких госрасходов у нас не так, как в Китае. Хотя ОАО «Российские железные дороги» с 2005 года просит применить к оценкам инвестиционной привлекательности магистралей балансированный метод. Просит учесть и бонусы и регионов, и занятость, и технологии, локализованные в РФ.

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Business Guide-Развитие железнодорожной инфраструктуры)

Владимир Желонкин — президент ИД «Коммерсантъ»
Павел Филенков — генеральный директор ИД «Коммерсантъ»
Азер Мурсалиев — шеф-редактор ИД «Коммерсантъ»
Михаил Михайлин — редакционный директор ИД «Коммерсантъ»
Анатолий Гусев — автор дизайн-макета
Павел Кассин — директор фотослужбы
Валерия Любимова — коммерческий директор ИД «Коммерсантъ»
Рекламная служба:
Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353
Алексей Харнас — руководитель службы «Издательский синдикат»
Сергей Черешнев — выпускающий редактор
Наталья Дашковская — редактор
Сергей Цомык — главный художник
Виктор Куликов — фоторедактор
Екатерина Бородулина — корректор
Адрес редакции: 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4.
Тел. (499) 943-9724/9774/9198

Учредитель: ЗАО «Коммерсантъ. Издательский дом». Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2. Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор). Свидетельство о регистрации СМИ — ПИ № ФС77-38790 от 29.01.2010

Типография: «Сканвек Аб». Адрес: Корьяланкату 27, Коувола, Финляндия
Тираж: 75000. Цена свободная

Рисунок на обложке: Мария Заикина

ОПЫТ СОЧИ ОТВЕЗУТ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

БУДУЩИМ ПОДРЯДЧИКАМ МОДЕРНИЗАЦИИ БАМА И ТРАНССИБА ПРИДЕТСЯ РАБОТАТЬ В ЖЕСТКИХ ФИНАНСОВЫХ И ВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ. КАК ПРИ ПОДГОТОВКЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОБЪЕКТОВ К ОЛИМПИАДЕ. НА САМЫЙ КРУПНЫЙ В ИСТОРИИ НОВОЙ РОССИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПРОЕКТ СТОИМОСТЬЮ 600 МЛРД РУБ. ОТПУЩЕНО МЕНЕЕ ЧЕТЫРЕХ ЛЕТ.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЕВ

В ТЕМПЕ СПРИНТА Как говорят в ОАО РЖД, до Олимпиады столь сложных задач железнодорожникам решать еще не приходилось. «За пять лет нужно было выполнить значительный объем проектных и строительных работ. При нормативных сроках по Градостроительному кодексу не менее восьми лет, — говорит руководитель сектора строительства олимпийских объектов департамента капитального строительства ОАО РЖД Владимир Соломатин. — Безусловно, наш строительный комплекс приобрел бесценный опыт». Одновременно от компании требовалось обеспечить большой и стабильный грузопоток для олимпийских строек.

Уже перед началом строительства пришлось думать, как ускорить получение разрешительной документации. Ее нужно было получать сразу на весь объект, что по срокам было совершенно неприемлемо. Но РЖД смогли изменить законодательство, и разрешение на строительство стало возможно оформлять на отдельные участки. В 2009 году совмещенная дорога Адлер—«Альпика-Сервис» была разделена на 28 таких участков-этапов (тоннели, станции, вокзалы, развязки, участки дороги), что позволило оформить землеотвод, выполнить проектные работы и получить разрешения на строительство каждого отдельного этапа, говорит Владимир Соломатин. В целом это значительно сократило сроки реализации проекта. Если по каким-то участкам возникали задержки с получением разрешительной документации, то это не влияло на общий ход строительства.

Оптимизация проектных решений началась уже при выборе трассы. В 2008 году предполагалось довести совмещенную дорогу до нижней станции горнолыжного курорта «Роза Хутор». Но в этом районе не было земельного участка, пригодного для размещения железнодорожной станции. Кроме того, нижняя станция курорта «Роза Хутор» находится на расстоянии менее 1 км от «Альпика-Сервис», но трассу на этом участке можно было проложить только в тоннеле, стоимость которого составляла порядка 1 млрд руб. ОАО РЖД предложило разместить конечную станцию совмещенной дороги на курорте «Альпика-Сервис», то есть в шаговой доступности от нижней станции курорта «Роза Хутор». Это позволило сэкономить средства.

Так же творчески компания подошла и к самой трассировке. Стандартные решения по трассированию предусматривают продольные уклоны не круче 18 промилле. В ходе изысканий было найдено оптимальное положение трассы на левом берегу поймы реки Мзымты по кратчайшему расстоянию между Олимпийским парком в Имеретинской низменности и горными стадионами Красной Поляны, но с расчетным продольным уклоном 40 промилле. Это сократило длину дороги и обеспечило доставку пассажиров из Адлера и Олимпийского парка на Красную Поляну железнодорожным транспортом за 30 минут. Однако при таком размещении искусственные сооружения (мосты и тоннели) составляют две трети протяженности трассы.

Однако наиболее впечатляющих успехов ОАО РЖД достигло в тоннелестроении. При проходке тоннелей были использованы инновационные технологии и приобретен опыт сотрудничества с зарубежными компаниями. В горном направлении на расстоянии менее 50 км за пять лет было спроектировано и построено 26 км тоннелей: шесть железнодорожных (общая длина 11 км), три автодорожных (7 км) и три сервисно-эвакуационных (8 км).

В феврале 2011 года в Сочи была проведена международная конференция по тоннелестроению. Участники сделали вывод, что технические и проектные решения строи-



тельства тоннелей совмещенной дороги не имеют аналогов в мировой практике. В декабре того же года в Гонконге проект строительства тоннелей на совмещенной дороге был признан победителем конкурса, проводимого ежегодно под эгидой Всемирной тоннельной ассоциации, в номинации «Лучший проект года».

Чтобы понять, насколько изменилась компания, достаточно сравнить ее с тем, как работали железнодорожники последние десятилетия, замечает Владимир Соломатин. К примеру, при сооружении БАМа с 1967 года планировалось за 17 лет (к 1984 году) спроектировать и построить практически столько же тоннелей, сколько в Сочи, — 29 км. Однако даже эти плановые сроки не были выдержаны. Самый длинный Северомуйский тоннель (15,3 км) из-за приостановки финансирования был введен в эксплуатацию лишь в 2003 году.

«Очень хорошо, что передовые технологии наконец-то начали применяться в нашей стране, — говорит заместитель исполнительного директора НП „СРО «Межрегиональное объединение организаций железнодорожного строительства» Алексей Степаненко. — Однако надо понимать: смета там была практически неограниченной, заказчик хотел получить лучшее».

С другой стороны, государственное финансирование также превратилось в своеобразный отбор. При дорогостоящих схемах работы каждая ошибка или недочет приводят к большим финансовым потерям для исполнителя. И сейчас ряд строительных компаний, которые участвовали в олимпийском строительстве, испытывает большие финансовые трудности. Как сказал президент ОАО РЖД Владимир Якунин, на БАМе и Транссибе будут сотрудничать с теми, кто в Сочи показал себя настоящими профессионалами во всех сферах работы.

ЦИФРОВОЙ ВОСТОК Все те сложности, с которыми строители столкнулись на юге (ограниченные сроки, подвоз материалов и стройка в условиях очень напряженного грузопотока на Восточном полигоне), будут и на БАМе с Транссибом. Но к этому добавится еще и сложный климат. По объемам проектных и строительно-монтажных работ проект вполне сопоставим со строительством БАМа в советское время.

На научно-техническом совете ОАО РЖД, который состоялся в феврале, решено использовать на Восточном полигоне новые методы строительства, технологии и организационные решения. Без этого в срок, отведенный правительством на расширение пропускных способностей, не уложиться. Поэтому в РЖД намерены применять технологию проведения ремонта с закрытием полигонов, которая позволяет интенсифицировать работу и в конечном итоге меньше влияет на пропускную способность участка, чем длительное ограничение движения. Как и в Сочи, строительство будет разбито на проекты-участки.

В железнодорожном тоннеле под Амуром предусмотрено применение современной безбалластной конструкции LVT, которая впервые была использована в тоннелях в Сочи и показала свою эффективность в плане снижения шума и вибрации. Земляное полотно будет укрепляться по новой технологии с использованием нового материала «Криогелит».

Правление РЖД поставило задачу применить на Восточном полигоне дифференциальную подсистему глобальной навигационной спутниковой системы. Это позволит еще на этапе проектно-изыскательских работ получить необходимые информационные данные и ввести их в путевые машины, которые будут затем обслуживать эту инфраструктуру. Данная технология даст России возможность выйти на мировой уровень применения спутниковых технологий не только в строительстве, но и в содержании железнодорожной инфраструктуры. А это снизит затраты на эксплуатацию.

Для регионов эффект выразится не только в увеличении доходов от разработки новых месторождений.

Как подсчитали в Институте экономики и транспорта ОАО РЖД, во время реализации проекта бюджеты регионов, где он будет осуществляться, получат дополнительно 4,5 млрд руб. налоговых поступлений до 2020 года и 96 млрд руб. — к 2030 году. К этому можно добавить доходы внебюджетных фондов — 2 млрд и 52 млрд руб. соответственно. Расширение транспортных мощностей дает возможность создавать на Дальнем Востоке предприятия по переработке сырья, которые смогут вывозить свою продукцию и быть конкурентоспособными на азиатских рынках. ■

ОСТАЛИСЬ НА ПРОДЛЕНКУ

УТВЕРЖДЕННАЯ ОАО РЖД КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛОВ РАБОТАЕТ НЕ ТАК ЭФФЕКТИВНО, КАК ОЖИДАЛОСЬ. ИНВЕСТОРЫ НЕОХОТНО ВКЛАДЫВАЮТ СРЕДСТВА В МОДЕРНИЗАЦИЮ И РАЗВИТИЕ ВОКЗАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ. ДИРЕКЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛОВ ОАО РЖД ПРИХОДИТСЯ ИСКАТЬ ВСЕ НОВЫЕ СРЕДСТВА.

СВЕТЛАНА КУСКОВА

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЙ УЗЕЛ Железнодорожный вокзал давно перестал быть только местом, откуда уходят и куда прибывают поезда. Современные вокзалы оснащены Wi-Fi, здесь разместились кафе и супермаркеты, фитнес-клубы и коворкинг-центры. При них открываются гостиницы, хостелы и выставочные экспозиции.

«В Японии на последних этажах вокзалов размещаются современные квартиры. Люди в прямом смысле слова живут на вокзале», — замечает начальник Дирекции железнодорожных вокзалов ОАО РЖД Сергей Абрамов.

В России пассажирские узлы долгое время ограничивались залом ожидания, туалетом и билетными кассами, самостоятельно не принося никакой прибыли железнодорожной компании. В 2008 году ОАО РЖД утвердило концепцию эффективного использования и развития вокзалов. Реализацию ее поручили филиалу — Дирекции железнодорожных вокзалов, на базе которой в 2009 году создали новую «дочку» — ОАО «РЖД — Развитие вокзалов». В ведение дирекции передали 354 вокзала, обслуживающих до 85% пассажиров дальнего следования, и поставили задачи — модернизировать существующие вокзалы, создав необходимый комфорт пассажирам, а также максимально задействовать имущество вокзала для привлечения частных инвестиций. По сути, предложили научиться «зарабатывать самим».

В 2007 году создан филиал ОАО РЖД Дирекция железнодорожных вокзалов. В 2008 году ОАО РЖД утвердило концепцию эффективного использования и развития железнодорожных вокзалов до 2015 года. В 2009 году по инициативе Дирекции железнодорожных вокзалов создано ОАО «РЖД — Развитие вокзалов». В 2014 году концепция эффективного использования и развития железнодорожных вокзалов была актуализирована до 2030 года.

Согласно первоначальному плану, к 2015 году в крупных городах России (с населением от 200 тыс. человек) должны появиться многофункциональные пассажирские транспортно-пересадочные узлы (ТПУ) на базе вокзалов. Задача ТПУ — напрямую связать железную дорогу с другими видами транспорта: автовокзалом, метро, автопаркингами, стоянками такси, аэропортом, а при возможности — с морскими или речными портами. Должны быть налажены торговые зоны и места отдыха.

Однако сейчас полноценных ТПУ в России всего несколько — Адлерский вокзал в Сочи и вокзалы в Москве. Причина — финансовый дефицит. ОАО РЖД выделяет на строительство ТПУ до 30% средств стоимости проекта подобного узла, остальные 70% должны привлекаться за счет инвесторов. Московские ТПУ во многом развиты благодаря уже существующей транспортной инфраструктуре (возле всех вокзалов есть автобусные остановки и метро), а также помощи городских властей.

ДЛИННЫЕ ДЕНЬГИ «В проектах участвуют субъекты РФ, сами РЖД, а также заинтересованные партнеры: крупные инвестиционные институты, которые вместе с нами хотят получать как экономические, так и социально-по-

ДОЛГОЕ ВРЕМЯ ПОНЯТИЕ «ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЙ УЗЕЛ» НЕ БЫЛО ОФИЦИАЛЬНО ЗАРЕГИСТРИРОВАНО, НО В ПРОШЛОМ ГОДУ ПОДОБНАЯ ФОРМУЛИРОВКА БЫЛА ВНЕСЕНА В ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОДЕКС

литические выгоды, если они себя как-то позиционируют в этих регионах», — говорит Сергей Абрамов.

Пока дирекция заключила меморандумы о взаимном сотрудничестве с ООО «Газтехлизинг» (объем инвестиций 180 млрд руб.), канадской компанией Trinity Development Group Inc. (75 млрд руб.), турецкой автобусной компанией Ulusoy Travel Transport Inc. (5,5 млрд руб.), группой компаний корпорации «Газэнергострой» (7 млрд руб.), корейской TIN D&D (800 млрд руб.), а также с ОАО «Банк Москвы» (100 млрд руб.) и Сбербанком РФ (100 млрд руб.).

Между тем первый заместитель председателя комитета Совета федерации по экономической политике Юрий Шамков замечает, что невысокая активность и объемы инвестиций определяются большими сроками окупаемости проектов. Сергей Абрамов подтверждает, что средний срок окупаемости инвестиций в железнодорожные вокзалы составляет от восьми до десяти лет.

«Проект ТПУ рассчитан на очень длительный перспективу. Мы не можем предложить срок окупаемости проекта три-четыре года, у нас он окупается за восемь-десять лет. Но если, например, вы поставили торговую палатку, сложилась иная социально-экономическая ситуация — палатку взяли и убрали. Когда строится пассажирско-транспортная инфраструктура, ее так просто не уберешь. Она на века», — добавляет глава дирекции железнодорожных вокзалов.

Другая проблема — ограничения по распоряжению недвижимым имуществом вокзальных комплексов. Долгое время понятие «транспортно-пересадочный узел» не было официально зарегистрировано, но в прошлом году подобная формулировка была внесена в Градостроительный кодекс.

«Определение ТПУ в Градостроительном кодексе сейчас четко зафиксировано, а для инвесторов создана наиболее благоприятная среда, устранены все проблемы», — отмечает Сергей Абрамов.

Несмотря на то что новые вокзальные проекты окупаются нескоро, эксперты уверены, что они выгодны для инвесторов.

«Железнодорожный вокзал как социальный объект приобретает все большее значение для населения в первую очередь благодаря транспортно-пересадочной функции, которая генерирует постоянный пассажиропоток», — замечает эксперт-аналитик отдела исследований железнодорожных пассажирских перевозок ИПЕМ Лев Рузавин.

В пример эксперт приводит Москву и Санкт-Петербург, где крупные вокзальные комплексы позволяют большому числу пассажиров одновременно проводить там время в ожидании посадки. Также вокзалы формируют экономический центр, вокруг которого развиваются торговля, недвижимость и инфраструктура в целом.

«Вокруг любого объекта пересадки, даже не располагающего большой площадью, могут развиваться торговые точки и центры предоставления бытовых услуг. Например, в непосредственной близости к станциям метрополитена и платформам пригородного транспорта стихийно или целенаправленно сформировались вещевые и продовольственные рынки», — добавляет Лев Рузавин.

«Выгода подобных проектов очевидна. Наши экономические эксперты утверждают, что 1 руб., вложенный в развитие транспортной инфраструктуры, приносит до 6 руб. Кроме того, транспортные пересадочные узлы могут стать не только точками роста экономики, но и основой для развития других систем, к примеру пересылки почтовой корреспонденции», — отмечает Юрий Шамков.

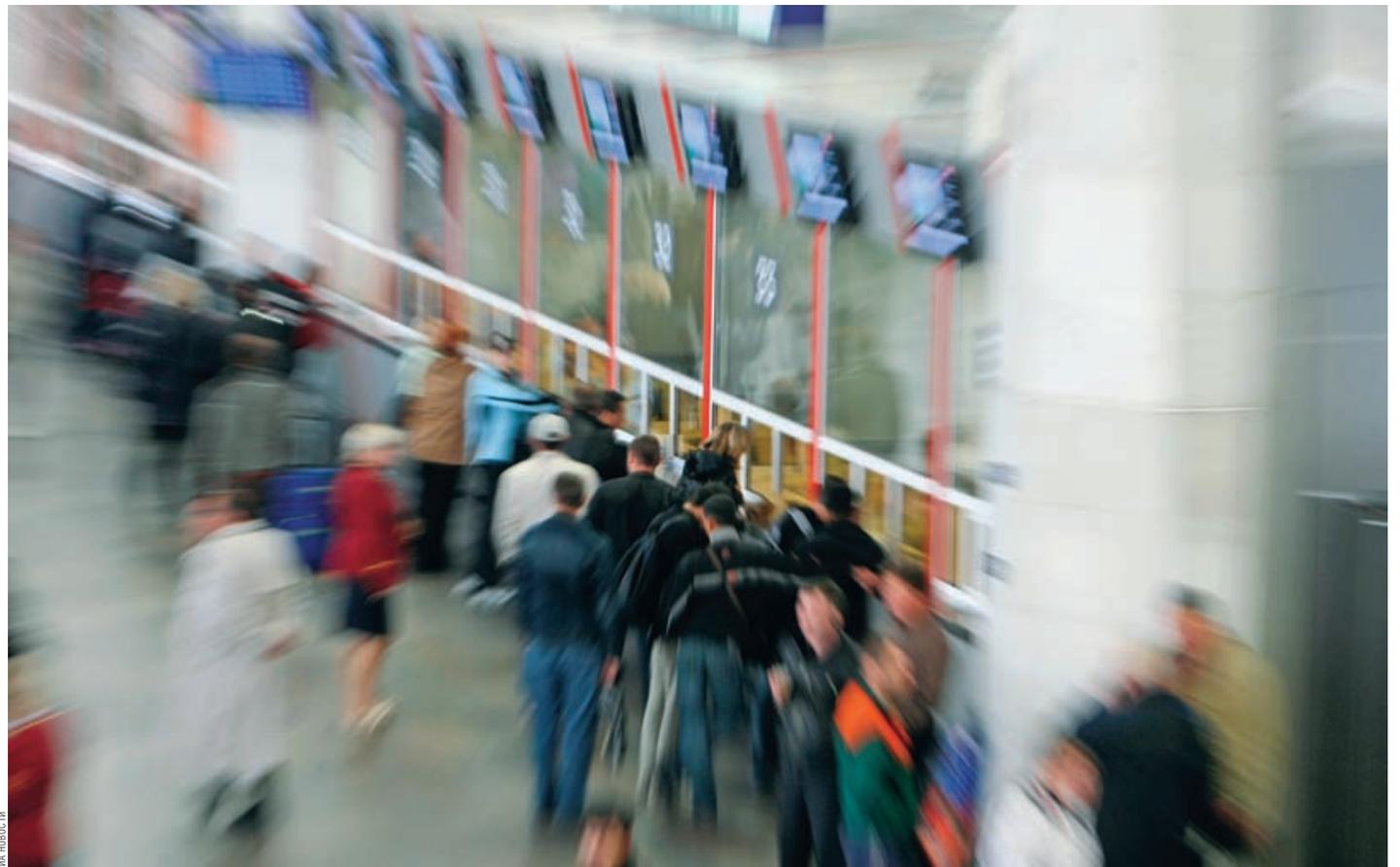
ОТ ВЕНДИНГА ДО «ГОРБУШКИ» Однако стихийное формирование продовольственных точек, упомянутое экспертами, ушло в прошлое. Например, с Московской Дирекция железнодорожных вокзалов подписала соглашение об аренде привокзальных территорий за символическую плату — 1 руб. в год за 1 кв. м. Окружающих

территорию палаточников в судебном порядке убрали, а торговые точки переместили внутрь вокзалов.

«Когда мы освобождали территории у столичных вокзалов от хаотично расположенных рынков, палаток и киосков, то делали это только с одной целью — обезопасить людей от некачественных товаров и услуг. Стихийно образовавшиеся в 1990-е годы, эти торговые точки создавали вокруг вокзалов привлекательную среду для криминала и асоциальных элементов. Взамен мы привели на торгово-коммерческую инфраструктуру вокзалов сетевые компании, которые гарантируют качество и безопасность своей продукции. Подобную практику мы внедряем и в регионах», — замечает заместитель начальника Дирекции железнодорожных вокзалов Александр Ковалев.

Помещение внутри вокзалов по всей России сдали в аренду крупным сетям кафе: «Елки-палки», Subway, KFC, Il Patis». Цены в меню на вокзалах такие же, как в любом кафе той же сети в городе. Это выгодно владельцам кафе и приносит спокойствие пассажирам, которые знают, что даже в незнакомом городе они смогут прийти в знакомое кафе. Работу всего блока питания осуществляет специальная компания-партнер, которая отчитывается перед дирекцией вокзалов. Всего компаний-партнеров, как и направлений, 28: вендинговые аппараты (автоматизированная торговля едой, прессой и цветами), платежные терминалы, предприятия розничной торговли, аптеки, реализация печатной продукции, мини- и супермаркеты, салоны сотовой связи и медийной продукции.

Помимо текущей платы за аренду сетевые компании-партнеры вносят «опционные платежи» за право работать на инфраструктуре железнодорожных вокзалов, а также инвестируют средства в ее развитие. До 2016 года дирекция вокзалов планирует получить более 6 млрд руб. таких вложений. Вырученные средства направляются в развитие инфраструктуры региональных вокзалов.



В РОССИИ ПАССАЖИРСКИЕ УЗЛЫ ДОЛГОЕ ВРЕМЯ ОГРАНИЧИВАЛИСЬ ЗАЛОМ ОЖИДАНИЯ, ТУАЛЕТОМ И БИЛЕТНЫМИ КАССАМИ. ЗАДАЧИ ЗАРАБАТЫВАТЬ НЕ БЫЛО



ТРЕНИНГ



ДМИТРИЙ АЗАРОВ

Пассажиры даже немного обеспокоены столь стремительным развитием торговли на вокзальной территории.

«За последние несколько лет железнодорожные вокзалы, безусловно, преобразились. Не только в Москве и Санкт-Петербурге, но и в Самаре, Челябинске построили новые вокзалы, отремонтировали старые, во многих из них избавились от бомжей, однако меня беспокоит перекося в сферу торговли. На мой взгляд, в первую очередь надо развивать транспортное сообщение, связывать вокзалы с автобусными терминалами, например. После этого, конечно, если позволяет площадь вокзала, я совсем не против дополнительных услуг типа химчистки или кинотеатра», — говорит директор по экономической политике фонда «Центр стратегических разработок», председатель Союза пассажиров России Кирилл Янков.

Химчистки, магазины, банки и другая нетипичная для вокзала деятельность составляет общественно-деловой функционал. Многие вокзалы далеко выходят за рамки транспортных сооружений: на Курском вокзале в Москве работает детский тир, на Савеловском — фитнес-центр,

на Казанском — дисконт-центр спортивной одежды. На Ярославском вокзале каждый вечер на втором этаже играет пианист, а на Ленинградском в специальном зале организуются художественные выставки и музыкальные концерты. К открытию готовится и филиал радиорынка «Горбушка» на Павелецком вокзале.

По наблюдениям Сергея Абрамова, если вначале пассажиры воспринимали подобные услуги как диковинку, то теперь некоторые из них специально приезжают на вокзал, чтобы сходить в магазин или на выставку.

«Вокзал начинают использовать не по совсем прямому предназначению. Это создает правильный имидж как дирекции вокзалов, так и ОАО РЖД в целом», — говорит он.

НАНОВОКЗАЛЫ В регионах развивают технологию «умных» вокзалов — комплекса систем, позволяющих максимально расширить функционирование инфраструктуры и технических средств вокзала при минимальном участии человека.

В 2010 году ОАО РЖД подписало договор с «Роснао» о внедрении на вокзалах новых технологических раз-

работок. Результатом этого явились вокзалы в Анапе и Новокузнецке. Все системы управления процессами жизнеобеспечения вокзального комплекса переведены в автоматизированный режим, используются технологии «зеленого» здания — энергосберегающие лампы, системы обеззараживания воздуха внутри вокзала, системы экологического мониторинга, устройства для сбора дождевой воды, проведено озеленение привокзальной территории и отдельных залов комплекса. Также на вокзалах установлены мультисервисные терминалы «Видеосточка». В случае если пассажир потерял свои документы, деньги, мобильный телефон, он может бесплатно связаться со своими друзьями и родственниками с помощью этого терминала. Человек записывает видеобращение и отправляет его по электронной почте. Одновременно с этим адресату приходит SMS-уведомление на его мобильный телефон.

Внедрение новых технологий позволяет увеличить и доходы от самих вокзалов. По подсчетам ДВЖ, сейчас доходы, получаемые от вокзала, в 50 раз выше, чем в 2009 году.

ВОКЗАЛ АДЛЕРА ИСПЫТАЕТ ВСЕ НОВУ-ХАУ НА ПАССАЖИРАХ ОДНИМ ИЗ ПЕРВЫХ

«Наша транспортная инфраструктура создает потенциал для развития региона в целом. ТПУ меняет генплан города, транспортную схему, дает новые рабочие места, тем самым увеличивает внутренний региональный валовой продукт через конкретные экономические механизмы», — замечает Сергей Абрамов.

Дирекция железнодорожных вокзалов уже подписала двухсторонние соглашения более чем с 40 регионами. В каждом регионе разрабатывается свой проект ТПУ, соответствующий географической и экономической специфике региона. Адлерский транспортно-пересадочный узел ждет небольшая реконструкция — вскоре его соединят с морским портом. К открытию готовится большой ТПУ в Чечне.

«В планах — поддерживать уже созданное и развивать новые технологии. Например, мы всерьез задумываемся о строительстве вертолетных площадок на крышах вокзалов», — подытожил Сергей Абрамов. ■

ВНЕДРЕНИЕ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ ПОЗВОЛЯЕТ УВЕЛИЧИТЬ И ДОХОДЫ ОТ САМИХ ВОКЗАЛОВ. ПО ПОДСЧЕТАМ ДВЖ, СЕЙЧАС ДОХОДЫ, ПОЛУЧАЕМЫЕ ОТ ВОКЗАЛА, В 50 РАЗ ВЫШЕ, ЧЕМ В 2009 ГОДУ



С ФОРМУЛОЙ СПОКОЙНЕЕ

НЕСМОТЯ НА ПРОБЕЛЫ В НОРМАТИВНОЙ БАЗЕ, ИНВЕСТОРЫ УЖЕ ПРОБУЮТ ФИНАНСИРОВАТЬ КРУПНЫЕ ОБЪЕКТЫ ИНФРАСТРУКТУРЫ. ОДНИМ ИЗ ФАКТОРОВ, СДЕРЖИВАЮЩИХ РАЗВИТИЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ, ЯВЛЯЕТСЯ ОТСУТВИЕ ТАКИХ ЕГО ФОРМ, КОТОРЫЕ ОБЕСПЕЧИЛИ БЫ ЧАСТНОМУ ИНВЕСТОРУ НОРМАЛЬНУЮ ДОХОДНОСТЬ И ОПТИМАЛЬНОЕ РАСПРЕДЕЛЕНИЕ РИСКОВ. СТАНДАРТИЗИРОВАТЬ ПРОЦЕСС, ПО ОЦЕНКЕ ЭКСПЕРТОВ, НЕ ПРЕДСТАВЛЯЕТСЯ ВОЗМОЖНЫМ: КАЖДЫЙ ПРОЕКТ ТРЕБУЕТ ИНДИВИДУАЛЬНОГО ПОДХОДА. НО СДЕЛАТЬ МЕХАНИЗМ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ГОСУДАРСТВА И ЧАСТНЫХ КОМПАНИЙ ПРОЗРАЧНЕЕ МОЖНО. МАРИЯ ШТАЕВА

ИНТЕРЕС С ОГРАНИЧЕНИЯМИ Государство предлагает использовать несколько механизмов ГЧП: совместное финансирование с участием средств Инвестиционного фонда РФ, государственно-частное партнерство (ГЧП) при реализации проектов, имеющих общегосударственное значение, в рамках федеральных целевых программ. Одной из форм ГЧП, уже описанной законодательно, является концессия. Она регулируется законом «О концессионных соглашениях».

Чуть позже других придуман контракт жизненного цикла (КЖЦ), когда в рамках одного соглашения объединены стадии проектирования, строительства и последующего содержания объекта. При этом финансирование строительства и эксплуатации полностью или частично осуществляется за счет средств инвестора, получающего доход в виде платежей из соответствующего бюджета после ввода объекта в эксплуатацию.

Генеральный директор Института экономики и развития транспорта Федор Пехтерев считает, что при действующем законодательстве и нынешних экономических условиях механизмы ГЧП не могут быть применимы к проектам развития имеющейся железнодорожной инфраструктуры общего пользования:

— Существуют жесткие законодательные ограничения имущества в обороте, в особенности для магистральных линий. В частности, отсутствует правовая форма принятия инвестором такого имущества для последующего его развития. Кроме того, отсутствует экономический смысл участия потенциальных инвесторов в неэффективных проектах (отсутствие приемлемой возвратности и платности).

Таким образом, законодательство о концессионных соглашениях, как отмечает эксперт, не позволяет ОАО РЖД реализовывать инфраструктурные проекты. Самый яркий пример — проект создания инфраструктуры для высокоскоростного железнодорожного сообщения. Для снятия таких ограничений в закон необходимо включить положения, аналогичные нормам, действующим в отношении государственной компании «Российские автомобильные дороги». А механизм КЖЦ и вовсе требует законодательного закрепления.

«Он относится к договорам, прямо не поименованным в Гражданском кодексе РФ, в действующем законодательстве отсутствуют запреты и ограничения на его заключение. Для формирования единообразного подхода к заключению указанного договора КЖЦ целесообразно законодательное закрепление такой формы ГЧП», — говорит Федор Пехтерев.

По словам директора департамента исследований и организационно-аналитической деятельности Центра раз-

ПРОЕКТЫ ГЧП РЕДКО БЫВАЮТ ИНТЕРЕСНЫ ИНВЕСТОРАМ: СЛИШКОМ ВЕЛИКИ ЗАТРАТЫ, А ОКУПАЕМОСТЬ НЕОЧЕВИДНА. ОДНО ИЗ НЕМНОГИХ ИСКЛЮЧЕНИЙ — ДОРОГА КЫЗЫЛ—КУРАГИНО В ТУВЕ К ЭЛЕГЕСТСКОМУ УГОЛЬНОМУ МЕСТОРОЖДЕНИЮ

вития ГЧП Максима Ткаченко, пока в России проекты ГЧП железнодорожной инфраструктуре либо находятся на стадии инициации и разработки, либо представляют собой квази-ГЧП, если участие частного инвестора незначительно либо не привязано к последующей эксплуатации объекта инфраструктуры. Он отмечает отсутствие организационно-правовых форм ГЧП, которые в полной мере обеспечивали бы частному инвестору нормальную доходность и оптимальное распределение рисков.

«Один из возможных вариантов решения проблемы — наделение ОАО РЖД полномочиями публичного партнера или создание специализированной компании, которая выполнит эти функции. Тем не менее для реализации такого подхода необходимо также решить ряд законодательных проблем», — говорит Максим Ткаченко.

«Проекты ГЧП редко бывают интересны инвесторам: слишком велики затраты, а окупаемость неочевидна. Одно из немногих исключений — дорога Кызыл—Курагино в Туве к Элегестскому угольному месторождению. Это действительно уникальный проект, для частного инвестора он интересен ввиду богатой минерально-сырьевой базы региона», — говорит аналитик АГК «Градиент Альфа» Егор Двинянин. — Осваивать эти природные богатства без железной дороги невозможно. Но даже здесь существует масса препятствий к его реализации. Одному частному инвестору потянуть проект сложно, а несколькими — сложно

договориться, как делить дорогу (когда она будет построена) и месторождения полезных ископаемых».

Председатель совета директоров ООО «Транспроект» Виталий Максимов говорит, что перспективными проектами являются искусственные сооружения, такие как железнодорожный мост через реку Лена в районе Якутска (второй этап после строительства автодорожного моста), автомобильный и железнодорожный мост через Керченский пролив и железнодорожный мост через Амур, который соединит Нижнеленинское в Еврейской автономной области и Тунцзян в КНР.

«Сейчас реализовать проект ГЧП могут в основном компании, у которых уже есть серьезнейший административный ресурс. Не потому, что специально вставляются палки в колеса, а потому, что ГЧП в России — вещь относительно новая и процессы не налажены», — отметил Егор Двинянин.

Эксперты предлагают сделать более прозрачными и механизмы ГЧП, поскольку любой объект или магистраль индивидуальны и схема распределения рисков каждый раз выстраивается исходя из конкретных параметров проекта, в том числе с учетом статуса частного партнера.

«Необходим обмен опытом между всеми участниками. Между чиновниками, потому что сейчас некоторые регионы уже накопили определенный опыт, а другие еще и не думали о ГЧП. Внутри бизнес-сообщества и, естественно,

между государством и предпринимателями. Наконец, необходим общественный контроль, чтобы население знало, что строится, какую долю средств предоставляет государство», — предлагает Егор Двинянин.

Однако, по оценке Виталия Максимова, законодательно механизм ГЧП вполне обеспечен как на федеральном уровне, так и в субъектах РФ, на муниципальном уровне, и нуждается лишь в совершенствовании.

«Региональные законы об участии в ГЧП имеют 70 из 83 субъектов РФ», — заявил он. — Многие из них сейчас используются в реальных проектах, в создании реальной инфраструктуры, за которой стоят реальные частные инвестиции, реальные рабочие места и реальный социально-экономический вклад в экономику региона. Речь может идти только об эволюционном процессе совершенствования механизма».

ВЕЗИ ИЛИ ПЛАТИ Юрист ART DE LEX Law Firm Кирилл Дозматов полагает, что изменить сложившуюся ситуацию сможет принятие закона «Об основах государственно-частного партнерства в РФ», поскольку исполнительная власть рассматривает привлечение инвесторов в неразрывной связи с развитием конкуренции на железнодорожном транспорте.

«В апреле правительством утвержден План мероприятий по развитию конкуренции на железнодорожном



ЛИНИЯ ОБСКАЯ—БОВАНЕНКОВО ПОСТРОЕНА С МЕХАНИЗМОМ ГЧП ОДНОЙ ИЗ ПЕРВЫХ



ПОИСК



PHOTOPRESS

транспорте, — напомнил эксперт. — Он предполагает расширение возможностей привлечения средств частных инвесторов в развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования».

В ОАО РЖД уверены, что инвесторы уже готовы вкладывать средства в развитие инфраструктуры. Это видно на примере линий Нарын—Лугокан, Кызыл—Курагино. Начальник департамента инвестиционной деятельности ОАО РЖД Дмитрий Мухин говорит, что, учитывая крайнюю сложность инфраструктурного комплекса железнодорожного транспорта, целесообразно говорить об оптимальных подходах к организации взаимодействия с потенциальными инвесторами в зависимости от характеристик объекта.

«На отдельных участках с коротким перевозочным плечом, характеризующихся наличием ограничений пропускной способности, может быть целесообразным создание специализированных проектных компаний, в том числе в форме совместных предприятий с якорными грузоотправителями. — считает представитель холдинга. — Такой же метод подходит для строительства объектов, обеспечивающих независимый поток доходов. Например, отдельные вновь строящиеся приграничные и портовые станции, погранпереходы и железнодорожные пункты пропуска».

Специальные компании в этом случае выступают заказчиками и организаторами проектных работ и строительства железнодорожной инфраструктуры, в том числе их финансирования. А после окончания строительства

могут осуществлять ее эксплуатацию. Размер и форма участия ОАО РЖД в капитале такой компании будут согласовываться в каждом отдельном случае с учетом характеристик проекта.

«Принципиальное значение приобретает возможность установления экономически обоснованного локального тарифа за пользование инфраструктурой для сохранения рентабельности на уровне, позволяющем достичь окупаемости инвестиций в приемлемые сроки», — говорит Дмитрий Мухин.

Идея хорошая, но остается проблема. Отсутствует порядок создания специальной проектной компании с особым юридическим статусом и правоспособностью. Есть ограничения в части в ее реорганизации, ликвидации и банкротства. Прорывом, полагают в РЖД, стало принятие в декабре 2013 года закона, который вводит такую организационно-правовую форму, как специализированное общество проектного финансирования.

Привлечь в развитие инфраструктуры средства крупных грузоотправителей, по мнению Дмитрия Мухина, возможно с помощью долгосрочных договоров «вези-или-плати». Грузовладелец как бы авансирует инвестиционные затраты на усиление инфраструктуры.

«Инвестор должен получить гарантии первоочередного обеспечения его потребностей перевозочными мощностями, — отметил представитель РЖД. — Однако широкое внедрение данной формы взаимоотношений требует не только законодательного утверждения, но и внесения

исключений в условия публичного характера договора перевозки железнодорожным транспортом. Они не должны распространяться на объем перевозочных мощностей, созданный в рамках данного соглашения».

Сейчас ОАО «Корпорация развития» в рамках проекта «Урал промышленный — Урал полярный» обеспечивает развитие железнодорожной магистрали Северный широтный ход Обская—Салехард—Надым—Пангоды—Новый Уренгой—Коротчаево. Объем вложений инвесторов по проекту составит порядка 69 млрд руб. без НДС, включая имеющееся незавершенное строительство. Объем бюджетных средств, предусмотренных федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010—2020 годы)», составит 69,2 млрд руб.

Как рассказала пресс-секретарь ОАО «Корпорация развития» Ольга Судакова, разработана проектная и рабочая документация, получены положительные заключения Главгосэкспертизы России. Выбрана оптимальная схема призывания проекта к путям общего пользования Северной железной дороги. Подписаны соглашения с грузоотправителями об объемах перевозок и тарифных условиях. Актуализирована финансовая модель проекта, в которой уточнены объемы, структура грузов, планируемых к перевозке по железнодорожным линиям Северного широтного хода.

«Результаты, полученные на подготовительном этапе, позволяют начать реализацию проекта уже в 2014 году. Для этого предполагается применить механизм регионального ГЧП, и в настоящее время ведется работа в на-

УГОЛЬ, ЛЕС И РУДУ ВЫВОЗИТЬ НАДО. НО ВЛАДЕЛЬЦЫ МЕСТОРОЖДЕНИЙ И РЕСУРСОВ САМИ СТРОИТЬ ПУТИ К НИМ НЕ СПЕШАТ

правлении оптимального распределения рисков проекта между публичным и частным партнерами, в том числе чтобы минимизировать потенциальные обязательства региона и в то же время обеспечить кредитоспособность схемы, возможность привлечения заемных средств при предлагаемом механизме распределения рисков», — говорит Ольга Судакова.

По ее словам, существующий механизм ГЧП нуждается в доработке обеспечения исполнения обязательств публичной стороны в сделках. Необходимо закрепить возможность заключения долгосрочных государственных контрактов за пределами бюджетного цикла планирования при условии их обеспечения государственной программой. Законом (решением) о бюджете должен быть определен объем бюджетных ассигнований на финансовое обеспечение реализации механизма ГЧП.

Ольга Судакова отмечает также, что инвесторы уверены в необходимости законодательного закрепления долгосрочных бюджетных обязательств, принимаемых в соглашениях о ГЧП.

«Нужно распространить действие контрактов жизненного цикла, заключаемых по схеме концессии, на объекты железнодорожного транспорта», — говорит представитель компании. ■

ОТСУТСТВУЕТ ПОРЯДОК СОЗДАНИЯ СПЕЦИАЛЬНОЙ ПРОЕКТНОЙ КОМПАНИИ С ОСОБЫМ ЮРИДИЧЕСКИМ СТАТУСОМ И ПРАВОСПОСОБНОСТЬЮ. ЕСТЬ ОГРАНИЧЕНИЯ В ЧАСТИ В ЕЕ РЕОРГАНИЗАЦИИ, ЛИКВИДАЦИИ И БАНКРОТСТВА

ГЧП. ГДЕ РАБОТАЕТ



Реализуется инвестиционный проект строительства 410 км железнодорожной линии Элегест—Кызыл—Курагино. Разработку рабочей документации и выполнение строительно-монтажных работ будет вести компания «СГК-трансстройЯмал», предложившая выполнить работы за 144,3 млрд руб.

В Якутии компанией «Мечел» реализован проект строительства железнодорожного подъездного пути к Эльгинскому угольному месторождению. Железнодорожная линия от БАМа (станция Улак) до Эльгинского угольного месторождения протяженностью 321 км обошлась компании в 40 млрд руб.



РЫНОК ПОПОЛАМ

КОНКУРЕНЦИЯ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ ЛОКОМОТИВНОЙ ТЯГИ ДЕРЖИТ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ В ТОНУСЕ И ЗАСТАВЛЯЕТ СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ СВОЮ ПРОДУКЦИЮ ПРАКТИЧЕСКИ НЕПРЕРЫВНО — ДАЖЕ НЕСМОТЯ НА ТО ЧТО ИГРОКОВ НА ЭТОМ РЫНКЕ СОВСЕМ МАЛО. ПРАКТИЧЕСКИ ЕГО ПОДЕЛИЛИ ДВА ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ГИГАНТА — ЗАО «ТРАНСМАШХОЛДИНГ» (ТМХ) И ГРУППА «СНАРА». С НАШИМИ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМИ СОТРУДНИЧАЮТ ЗАРУБЕЖНЫЕ: ФРАНЦУЗСКАЯ КОРПОРАЦИЯ ALSTOM И ГЕРМАНСКАЯ — SIEMENS. КОНСТАНТИН МОЗГОВОЙ

РАЗРЫВ СОКРАТИЛСЯ По словам эксперта — аналитика отдела исследований транспортного машиностроения ИПЕМ Георгия Зобова, производственные мощности ТМХ и Синары составляют 950 и 400 единиц подвижного состава в год соответственно, а объемы произведенной продукции распределялись 64% против 36%.

«Впрочем, в 2013 году разрыв сократился на 4% (60% против 40%). Конкуренция высока, а без инноваций невозможно развитие техники, — отметил эксперт. — Наблюдая за развитием локомотивостроения, стоит отметить основные тенденции: увеличение мощности, силы тяги, энергоэффективности. Нельзя оставить без внимания тенденцию применения асинхронных двигателей (для управления ими внедряются системы нового поколения). В тяговых приводах вместо устаревших конструкций с моторно-осевыми подшипниками скольжения появляются узлы с подшипниками качения, призванные сократить объем обслуживания и повысить эксплуатационные характеристики. Повышение эксплуатационных характеристик связано со снижением стоимости жизненного цикла и увеличением межремонтных пробегов. Инновации не оставляют без внимания и обслуживающий персонал — эргономика управления повышается год от года».

Заведующий отделением тягового подвижного состава ОАО «Всероссийский научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта» (дочерняя компания ОАО РЖД) Андрей Заручейский считает, что говорить о большей популярности той или иной компании крайне сложно. Гораздо важнее иметь представление о возможностях российских заводов, а также о нишах, занятых этими заводами.

«Основным производителем электровозов переменного тока был Новочеркасский электровозостроительный завод (входит в ТМХ). Электровозы типа 2ЭС5К и его трехсекционные аналоги сегодня заменяют электровозы типа ВЛ80 на Восточном полигоне. Проходят испытания новые электровозы переменного тока с асинхронным тяговым приводом 2ЭС5 совместной разработки ТМХ и Alstom и электровоз модели 11201 производства ООО «Уральские локомотивы» (СП «Синары» и Siemens), — отметил Андрей Заручейский. — Выпуск пассажирских электровозов постоянного тока освоил Коломенский тепловозостроительный завод (ТМХ). А для работы на сортировочных горках с поездами повышенной массы и длины поставляются тепловозы Людинового тепловозостроительного завода («Синара») типа ТЭМ7А и ТЭМ14. А в сегменте электровозов постоянного тока мы можем увидеть электровозы как производства НЭВЗ — 2ЭС4К, так и «Уральских локомотивов» — 2ЭС6 и 2ЭС10. При этом 2ЭС10 — это первый в России грузовой электровоз с асинхронным тяговым приводом и пример удачного сотрудничества с компанией Siemens, которая поставляет для электровоза тяговый электропривод».

Правда, недавно глава корпорации Siemens Джо Кезер заявил, что компания признает приоритет международной

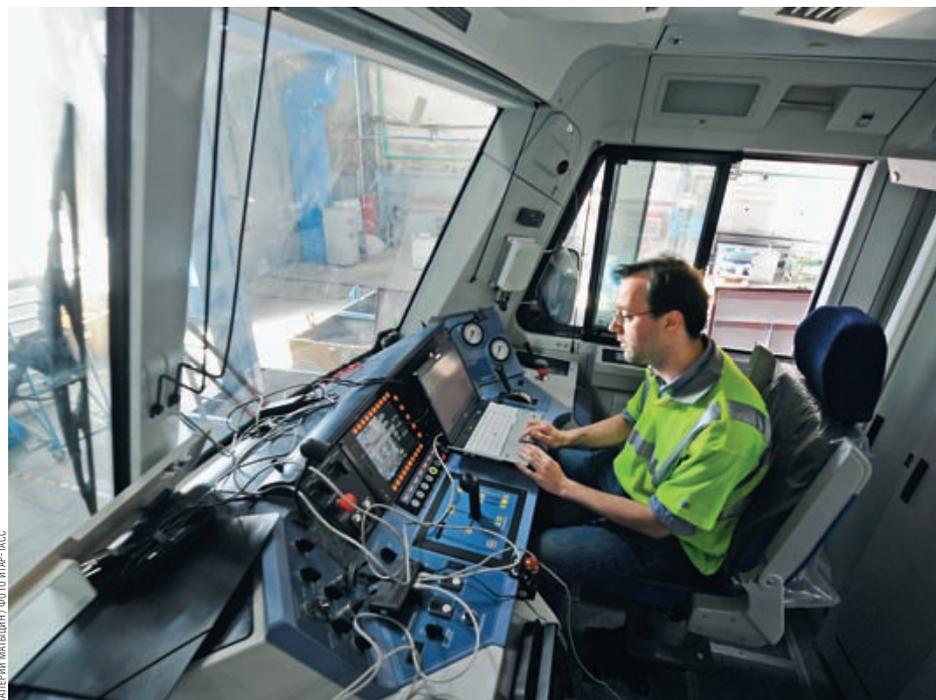
ГОВОРИТЬ О БОЛЬШЕЙ ПОПУЛЯРНОСТИ ТОЙ ИЛИ ИНОЙ КОМПАНИИ КРАЙНЕ СЛОЖНО. ГОРАЗДО ВАЖНЕЕ ИМЕТЬ ПРЕДСТАВЛЕНИЕ О ВОЗМОЖНОСТЯХ РОССИЙСКИХ ЗАВОДОВ, А ТАКЖЕ О НИШАХ, ЗАНЯТЫХ ЭТИМИ ЗАВОДАМИ



Альянс ТМХ и Alstom уже «привез» локализованные технологии

политики и будет строго придерживаться санкционного режима в отношении России. В то же время в российском офисе компании отметили, что Siemens в РФ продолжит работу в штатном режиме.

«Мы, безусловно, уважаем приоритеты политики и пристально следим за развитием ситуации. Мы надеемся на ее нормализацию без введения дополнительных санкций. Что касается проектов компании, то мы выполняем все проектные и контрактные обязательства перед нашими российскими заказчиками, пока они не ограничены экономическими санкциями и эмбарго», — подчеркнула руководитель пресс-службы ООО «Сименс» Кристина Невская.



РЖД давно предъявляет повышенные требования к инновационным системам локомотивов

СТАВКА НА ЭКОНОМИЧНОСТЬ В ТМХ уверены, что в будущем ставку необходимо делать в том числе на использование асинхронного тягового привода, который позволяет эффективно управлять энергопотреблением и снизить затраты на техобслуживание.

«Конструкция современных локомотивов предусматривает увеличенные по сравнению с локомотивами предыдущих поколений межремонтные и межсервисные пробеги. Это позволяет многократно сократить затраты на обслуживание техники и существенно повысить эффективность управления парком. Модульность конструкций дает возможность сократить цикл сборки и ремонта локомотива, а высокий уровень унификации с другими локомотивами позволяет обеспечить высокую эффективность программ обучения персонала и управления складами запасных частей. Это — основные качества современных локомотивов», — рассказал директор департамента по связям с общественностью ЗАО «Трансмашхолдинг» Артем Леденев.

В прошлом году ТМХ поставил ОАО РЖД секции магистральных грузовых тепловозов 2ТЭ25А «Витязь» мощностью 2,5 тыс. кВт и 2ТЭ25АМ мощностью 2,7 тыс. кВт (22 и 2 секции соответственно). При эксплуатации 2ТЭ25АМ (этот локомотив оснащен дизелем MTU немецкого производства) обеспечивается снижение расходов дизельного топлива, кроме того, использование таких тепловозов снижает выбросы вредных веществ в атмосферу почти в два раза. Уменьшаются затраты на эксплуатацию на протяжении жизненного цикла локомотива, а использование тележек с моторно-осевыми подшипниками качения дополнительно сокращает расходы. Локомотив с немецким дизелем в конце текущего месяца поступит в распоряжение железнодорожников и будет эксплуатироваться в депо Брянск-2. Все «Витязи» эксплуатируются в депо Тында, в текущем году в Тынду отправятся еще шесть секций этого локомотива.

Кроме того, в конце прошлого года холдинг отправил заказчику четыре новых маневровых локомотива капотного типа ТЭМ ТМХ. Локомотив этого типа еще называют европейским, поскольку такие же тепловозы, но с наибольшей мощностью эксплуатируются в Литве и Эстонии. В прошлом году такие локомотивы были отправлены в де-

по Лихоборы на Московскую железную дорогу. В сравнении с маневровыми локомотивами массовых серий ТЭМ ТМХ показал ощутимую разницу на вывозной работе. Экономия топлива составила около 45%. За 12 часов работы уходит в два раза меньше топлива — не более 120 л по сравнению с марками массовых серий ЧМЭ. При маневровой работе расход топлива оказался меньше на 37,5%.

Еще одна новинка — локомотив ТЭМ19 — была представлена на выставке в Щербинке в сентябре прошлого года. Это первый в мире маневровый тепловоз с газопоршневым двигателем, который работает на газом топливе. Работа двигателя на сжиженном природном газе без использования дизельного топлива позволяет существенно снизить эксплуатационные расходы на содержание локомотива. В настоящее время идут заводские и приемочные испытания тепловоза, а получение сертификата соответствия, который позволит эксплуатировать локомотив на путях общего пользования, планируется в конце 2014 года.

ЛОКОМОТИВЫ ДЛЯ ОЛИМПИАДЫ Как сообщили партнеры ТМХ из Alstom, результатами сотрудничества компаний стали продукты, принципиально новые для российского рынка. В частности, ЭП20 стал первым двухсистемным пассажирским электровозом в России, который может эксплуатироваться и на постоянном, и на переменном токе.

«Он разработан по заказу РЖД компанией «ТРТранс» — совместным инженерным центром Alstom и ТМХ. В настоящее время в России эксплуатируются 36 локомотивов ЭП20, в частности на линии Москва—Сочи. Всего для РЖД будет поставлено 200 локомотивов. ЭП20 оснащен асинхронным тяговым двигателем и способен выдерживать экстремальные температуры — от -50°C до +40°C. Современные технологии и модульная конструкция электровоза обеспечивают высокий уровень надежности и низкую стоимость жизненного цикла», — рассказала и. о. директора по коммуникациям Alstom в России и СНГ Юлия Тихонова.

Также разработанный в «ТРТрансе» 2ЭС5 — первый в России грузовой локомотив переменного тока с асинхронным тяговым приводом. С мощностью 8,4 тыс. кВт 2ЭС5 способен тянуть до 9 тыс. тонн на скорости 120 км/ч.

«Добавлю, что уровень унификации основных узлов и деталей 2ЭС5 и ЭП20 составляет 75%. Сейчас 2ЭС5 успешно проходит комплекс испытаний, включающий предварительные, приемочные и сертификационные испытания. Испытания проходят сразу два локомотива — один (№001) на испытательном полигоне обкатного кольца НЭВЗ, другой (№002) — на испытательном полигоне ВНИИЖТ в Щербинке. Электровоз разработан для эксплуатации на участках со сложным рельефом местности. Его использование позволит сократить расходы на грузоперевозки благодаря высоким техническим и экономическим показателям», — отметил Артем Леденев.

«Локомотив обеспечивает оптимизацию перевозочного процесса за счет снижения энергопотребления, увеличения

РЖД давно предъявляет повышенные требования к инновационным системам локомотивов





ВЛАДИСЛАВ ПОНИШКОВ

ПОКА РЫНОК ПОСТАВОК ТЯГОВОЙ ТЕХНИКИ ДЕЛЯТ В РФ ВСЕГО ДВА ИГРОКА

межсервисных и межремонтных пробегов, а также способности проходить участки со сложным рельефом на максимальной скорости. Новаторские решения, воплощенные в этом локомотиве, включают в себя тяговый привод, модульную конструкцию, систему электронного управления торможением, защищающую тормозные колодки от износа. В 23С5 также реализован новый уровень эргономики и комфорта машиниста», — рассказала Юлия Тихонова.

В настоящее время первый локомотив из серии проходит динамические испытания на экспериментальном кольце в Щербинке и был представлен в движении во время последнего железнодорожного салона «1520». 200 локомотивов будут поставлены РЖД до 2020 года. Кстати, еще в июне 2010 года Alstom и ТМХ подписали договор на разработку в России электровоза ЭП20 и производство ключевых компонентов для него. Этот контракт определил условия сотрудничества между партнерами альянса Alstom-ТМХ с целью выполнения объявленного РЖД в мае того же года заказа российской компании на поставку 200 пассажирских электровозов, общий объем которого составляет порядка €1 млрд. При этом, по словам Юлии Тихоновой, доля французской корпорации должна составить €450 млн.

РОСТ ЦЕН НЕ ОЖИДАЕТСЯ Уральские конкуренты ТМХ также уделяют внимание разработке и производству машин с асинхронным приводом.

«В прошлом году был создан опытный образец электровоза переменного тока с асинхронным тяговым приводом «Проект 11201». Вскоре он отправится на скоростной испытательный полигон, где будут проверены динамико-прочностные качества локомотива, а во второй половине года электровозу предстоит пройти эксплуатационные испытания на одной из магистралей РЖД, электрифицированной переменным током», — подчеркнул генеральный директор группы «Синара» Михаил Ходоровский.

Как сообщил генеральный директор ОАО «Синара — Транспортные машины» Евгений Гриценко, в текущем году СТМ изготовит для РЖД локомотивы ряда моделей. В том числе маневрово-вывозные тепловозы серии ТЭМ9Н SinaraHybrid (оснащены системой ГЛОНАСС, а потребление дизельного топлива и выбросы в окружающую среду сократились на 30% и 55% соответственно), ТЭМ7А, ТЭМ14 (экономия топлива при эксплуатации составляет 20%), а также магистральный газотурбовоз ГТ1Н.

«Для предприятий общепрома мы изготовим локомотивы серий ТЭ8 (заказчик и потребитель ООО «Мечел-Транс Восток»), ТЭМ7А, ТЭМ9, также выполним заказ на производство маневровых тепловозов серий ТГМ4Б, ТГМ6Д. Сейчас активно приобретают локомотивы горно-

добывающие предприятия, которые долгие годы не занимались обновлением парка и начали это делать в последние годы, а также предприятия нефтегазового комплекса, осуществляющие проекты по вводу в строй новых производственных мощностей. Есть заказы от структур ВПК и крупных госкорпораций», — рассказал Евгений Гриценко.

В прошлом году уральский холдинг поставил для нужд РЖД 26 локомотивов серии ТЭМ7АМ, 13 единиц ТЭМ14, а также один газотурбовоз ГТ1н (в рамках соглашения с РЖД на поставку 40 магистральных газотурбовозов до 2020 года). А в этом году одно из предприятий «Синары» — Людиново завод — приступило к производству нового двухсекционного магистрального тепловоза ТГ16М для Сахалинской железной дороги в рамках долгосрочного контракта между СТМ и РЖД на поставку 40 единиц магистральных двухсекционных локомотивов. Кроме того, СТМ ведет разработку магистрального грузового тепловоза ТЭ35, который в ближайшей перспективе станет флагманом линейки инновационных локомотивов завода.

Инновационность в производстве тягового подвижного состава обусловлена требованиями развития отрасли и потребителей.

«Требуются локомотивы, способные перевозить составы с большим весом и при этом тратить меньше топлива или электроэнергии. Они должны иметь значительный межремонтный ресурс, работать в самых разных клима-

тических зонах, обеспечивать безопасность перевозок, комфортные условия работы локомотивной бригады. И потому, что меняется вектор развития техники, и потому, что меняется регулирование всей отрасли. К примеру, принятие в стране национальной программы энергосбережения и повышения энергоэффективности поставило перед машиностроителями задачу разработки новых силовых установок, потребляющих меньше топлива или электроэнергии», — говорит ведущий эксперт УК «ФИНАМ Менеджмент» Дмитрий Баранов

По его мнению, использование новых материалов, разработка более экономичных двигателей, новых поколений комплектующих для локомотивов должны способствовать повышению технических характеристик новых моделей тягового состава, его потребительских свойств.

«Что касается повышения цены, то вряд ли связь будет столь прямой. Да, с одной стороны, создание новых моделей тягового подвижного состава требует значительных средств, с другой стороны, так как он является современным, технически более передовым, его эксплуатация будет обходиться дешевле железным дорогам, что позволит им сэкономить средства в будущем. Таким образом, рост цен на новые локомотивы если и будет, то вряд ли он будет значительным, ведь и производители заинтересованы в реализации своей продукции», — полагает эксперт. ■

НОВАТОРСКИЕ РЕШЕНИЯ, ВОПЛОЩЕННЫЕ В ЭТОМ ЛОКОМОТИВЕ, ВКЛЮЧАЮТ В СЕБЯ ТЯГОВЫЙ ПРИВОД, МОДУЛЬНУЮ КОНСТРУКЦИЮ, СИСТЕМУ ЭЛЕКТРОННОГО УПРАВЛЕНИЯ ТОРМОЖЕНИЕМ. В 23С5 ТАКЖЕ РЕАЛИЗОВАН НОВЫЙ УРОВЕНЬ ЭРГОНОМИКИ И КОМФОРТА МАШИНИСТА



ДОКУМЕНТ КАК ПРЕДЧУВСТВИЕ

ЧТОБЫ УПРОСТИТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ С КРЫМОМ, ОДНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТОВОГО ПЕРЕХОДА ЧЕРЕЗ КЕРЧЕНСКИЙ ПРОЛИВ БУДЕТ МАЛО. ПОТРЕБУЮТСЯ МИЛЛИАРДНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ В ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ, ИДУЩИЕ К ЮЖНЫМ РЕГИОНАМ РФ. МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА

ВЕЗЕТ ОДИН ХОЛДИНГ Быстрое развитие новых терминалов в морских портах РФ на Черном море потребовало от правительства поиска финансов на подходы к ним еще в начале 2000-х годов. Пять лет назад началась подготовка Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года. И в ней еще до наличия задачи как-либо обеспечить сообщение с Крымом насчитывалось более десяти объектов строительства железнодорожной инфраструктуры в Южном федеральном округе. Среди них: линии Коммунистический—Кочевая (131 км), Волгоград—Элиста (260 км), Прохоровка—Журавка—Чертково—Батайск (748 км), Тимашевская—Крымская (112,8 км), второй вход в Новороссийский порт (50 км).

Есть в перечне проектов и мероприятия по комплексной реконструкции участка станция Имени Максима Горького—Котельниково—Тихорецкая—Крымская с обходом Краснодарского узла. Проектом предусмотрены: строительство второго главного пути на всем протяжении участка (642 км), реконструкция существующего пути и контактной сети, удлинение приемоотправочных путей на станциях, а также строительство новой 65-километровой обходной линии. Цель проекта — обеспечить доставку грузов в порты Азово-Черноморского бассейна (Новороссийск, Туапсе, Кавказ, Темрюк и Грушевая) в планируемых на расчетные годы объемах и оптимизация работы Краснодарского узла с переключением грузового движения в обход Краснодара на участок Тимашевская—Крымская.

В стратегии указали необходимый объем инвестиций для его реализации — 37 млрд руб. (в ценах на 1 января 2007 года). Там же указан источник финансирования — бюджет РФ, а также сроки выполнения работ — 2008–2015 годы. Однако сейчас, за полгода до заявленного в документе завершения строительства участка, констатировать, что проект близок к стадии завершения, не приходится. Строительные работы на этом участке начались в

2007 году. Их по сей день за счет средств из собственной инвестпрограммы проводит ОАО РЖД. В период до 2011 года компания инвестировала в проект 23,2 млрд руб. и ввела в эксплуатацию 164,62 км второго пути. В 2012 году сданы в эксплуатацию вторые пути на перегонах Поливанский—Развильная (10,9 км) и Ангелинская—Полтавская (17,3 км), закончено строительство тяговой подстанции «Ремонтная». По состоянию на начало 2013 года обход Краснодарского узла был модернизирован лишь на 50%. Тогда же ОАО РЖД сообщило о новых сроках реализации проекта — 2018–2020 годы.

В финансовом плане РЖД на 2014 год отмечается, что своевременное строительство двухпутного электрифицированного обхода краснодарского узла и сплошных вторых путей от станции Имени Максима Горького до Крымской является «основным элементом, определяющим успех реализации планов по повышению экспортного потенциала юга России». Вместе с тем проведенные РЖД расчеты проекта показали «отсутствие коммерческой эффективности в реализации за счет инвестиционных средств компании на горизонте 30 лет».

«При этом оценка бюджетной эффективности показала, что дисконтированные притоки денежных средств в бюджетную систему РФ составят 105 млрд руб., — говорится в финплане холдинга. — ОАО РЖД в настоящее время не имеет возможности обеспечить реализацию этих мероприятий в полном объеме. При этом в ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)» в 2013–2019 годах предусмотрено финансирование проекта в размере 88,2 млрд руб. Для сбалансированного развития портовой и железнодорожной инфраструктур необходимо обеспечить финансирование строительства обхода за счет средств в объемах, предусмотренных ФЦП».

КРЫМ ПОКА ОСТРОВ Актуальность строительства участка выросла за один день — после принятого правительством РФ решения построить автомобильно-

железнодорожный мост через Керченский пролив, дабы обеспечить прямое железнодорожное сообщение с Крымом. О том, что РЖД выступают за ускорение строительства обхода Краснодарского узла (который, кстати, в нынешних ценах подорожал до 174 млрд руб.), недавно на расширенной коллегии Росжелдора заявил вице-президент холдинга Вадим Морозов. Топ-менеджер подчеркнул, что «в новых условиях на проект нужно смотреть совершенно по-другому» и что срок завершения основных работ следует сдвинуть минимум на два года «влево», то есть с 2020 на 2018 год.

«С учетом нашей новой геополитической ситуации нам надо на порт Кавказ приходить уверенно быстрее. Тем более если там будет основное пассажирское сообщение. Все, что потреблялось и что проходило транзитом через Крым в порты Феодосии и Керчи, может быть перевезено. Но в части железнодорожной инфраструктуры нам требуется некоторое ускорение в этих проектах», — сказал он.

При этом, по словам Вадима Морозова, вопрос не будет зависеть от выбора типа перехода через Керченский пролив.

«В любом случае — будет мост или паром — движение грузов и пассажиров на этом направлении будет усиливаться, и к этому надо готовиться», — подчеркнул топ-менеджер РЖД. И вместе с тем отметил, что необходимо разработать новую концепцию, которая будет предусматривать, какова будет структура трафика в ближайшие четыре-пять лет. В частности, будет ли развернуто пассажирское сообщение или оно останется для Крыма «на традиционном маршруте». Эта тема, по его словам, будет прорабатываться с федеральными органами власти.

Генеральный директор ОАО «Институт экономики и развития транспорта» Федор Пехтерев считает, что реконструкция участка от станции Имени Максима Горького до Крымской «суперважный проект с точки зрения обеспечения южной российских портов». И в том числе порта Тамань.

«Те объемы, которые заявила, например, транспортно-экспедиционная компания ОТЭКО, которая занимается транспортировкой нефтегрузов из Казахстана в этот порт, в нынешней ситуации просто не проедут туда, — подчеркивает Федор Пехтерев. — Плюс на сеть наложилась проблема транспортного обеспечения Крыма. Соответственно, нам надо возить и в направлении Таманского полуострова, и до паромной переправы Крым—Кавказ».

По мнению руководителя проектов инженеринговой компании ООО «Морское строительство и технологии» Софьи Катковой, отдельное внимание следует уделить расширению однопутного участка до порта Кавказ.

«На станцию Кавказ в адрес нефтебазы принималось максимум 300 тыс. тонн в месяц, то есть 3,6 млн тонн в год, и разместить дополнительный объем достаточно сложно, — говорит Софья Каткова. — Инвестиции для мероприятий расширения железнодорожного направления к порту Кавказ, наверное, должны найти. Но если говорить о возможных источниках финансирования, то, скорее всего, деньги просто снимут с каких-то других железнодорожных проектов».

При этом в очень большой грузопоток в Крым эксперт не верит. Местные порты, по ее словам, никогда не были актуальными в силу их мелководности (кроме Севастополя) и большого железнодорожного плеча.

«Что мы туда повезем? Зерно и небольшие объемы светлых нефтепродуктов, сжиженные газы — да и, пожалуй, все. Эти объемы не сравнимы с Новороссийском, — считает Софья Каткова. — Поэтому вложение таких крупных многомиллиардных инвестиций (в целом в обход Краснодарского узла. — **ВГ**) было бы оправданно больше с политической точки зрения, нежели с экономической».

Между тем глава Центра политического и экономического анализа (Украина) Александр Кава считает, что строительство инфраструктуры в направлении Крыма может стать стимулом для развития железнодорожного сообщения на полуострове. При этом объектов финансирования на нем самом тоже хватает.

«В среднесрочной перспективе необходимо было бы построить новую железнодорожную линию между Феодосией и Симферополем. Она бы позволила сократить время хода для пассажирских поездов, которые будут прибывать в Крым по Керченскому мосту. Это позволит сократить путь поездов от Керчи до Симферополя и Евпатории на треть (или 110 км) и будет более удобным вариантом для пассажиров и доставки грузов в порт Севастополя», — отмечает Александр Кава.

Также, добавляет эксперт, возникнет необходимость строительства вторых главных путей на линии Керчь—Джанкой и перевода с постоянного на переменный ток электрифицированных участков Джанкой—Симферополь—Севастополь, Симферополь—Евпатория.

Будут ли внесены соответствующие проекты в Стратегию железнодорожного транспорта до 2030 года, пока неизвестно. В пресс-службе Минтранса РФ сообщили, что вопрос внесения изменений в документ (который, кстати, ни разу не актуализировался за все время своего существования) «находится в стадии проработки». Вопросы финансирования других железнодорожных проектов в ЮФО источник в ведомстве не прокомментировал. ■



РЕЛЬЕФ ОСТАЕТСЯ ОДНИМ ИЗ ОСНОВНЫХ ОГРАНИЧИТЕЛЕЙ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ЮГЕ

ТРАНСПОРТ ПРОТИВ КРИЗИСА

ПРОТИВОРЕЧИЯ МЕЖДУ ЦИВИЛИЗАЦИЯМИ ПРИВОДЯТ К НЕГАТИВНЫМ ЯВЛЕНИЯМ, ВОЕННОЙ НАПРЯЖЕННОСТИ И ФИНАНСОВЫМ КАТАКЛИЗМАМ. КАК РАССКАЗАЛ В ИНТЕРВЬЮ ВG ПРЕЗИДЕНТ ОАО РЖД ВЛАДИМИР ЯКУНИН, ПРЕОДОЛЕТЬ ИХ СПОСОБЕН ИНТЕГРИРОВАННЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ПРОЕКТ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ. ОН СОЗДАСТ ПРОСТРАНСТВО ДЛЯ ДИАЛОГА, А НЕ ДЛЯ ПРОТИВОСТОЯНИЯ.

BUSINESS GUIDE: Владимир Иванович, экономическая ситуация в мире нестабильна уже более шести лет, кризисные явления то затухают, то проявляются с новой силой. Он совершенно не похож на прежние классические кризисы. Мы имеем дело с новой Великой депрессией?

ВЛАДИМИР ЯКУНИН: Нет, это кризис нового типа, вызванный так называемой неолиберальной моделью развития, где упор сделан на неограниченное потребление и экономический рост. Концепт Запада — истощение ресурсов Земли, перенаселение и, соответственно, борьба за жизненные блага. Поэтому мир вступил в период глобальных экономических и политических изменений. А всякая борьба — это в том числе дезинформация соперника, подсказка ему ложных схем развития, навязывание «общечеловеческих ценностей», то есть то, что мы видим сегодня по отношению к России.

Для нашей страны такой ловушкой является теория постиндустриализации. На Западе эта теория появилась раньше, и там был инициирован активный процесс вывода реального промышленного производства в страны третьего мира. Это было необходимо не только с точки зрения рентабельности, но и в геоэкономическом смысле. Развивающиеся страны за счет экспорта оказались накрепко привязаны к метрополии. Опасную иллюзию, что можно жить без промышленности за счет сервиса и технологических разработок стали понимать и в США. Там уже в некоторых экспертных кругах выдвигается концепт реиндустриализации. Но у нас продолжает действовать логика постиндустриального развития, которая себя уже исчерпала. А новых идей нет, вернее, они не находят отражения в нашей экономической политике. Хотя нам необходимо идти в направлении создания нового технологического уклада.

BG: Сейчас Минфин бы сказал нашим компаниям: создавайте, кто же вам мешает...

В. Я.: Если мы живем в логике постиндустриального мира, то в нем все заточено на экономический рост, а краеугольным камнем здесь является монетаристический либерализм, задающий денежные показатели количественного увеличения прибыли. Все этому: подчинено от законодательства до инвестиционной политики. А понятие «развитие» в российском понимании не должно быть ориентировано лишь на денежные показатели. Россия — это своя особая цивилизация наряду с европейской (в которую входит и североамериканская), мусульманской, китайской, индийской. И, как у каждой цивилизации, у нее есть особенности. Если их игнорировать или подгонять под интересы другой системы, то для людей теряется смысл жизни, идет деградация всех сфер, а в конечном итоге это может закончиться и распадом. Чтобы сохраниться, нужно выстраивать свою политику развития с точки зрения собственного цивилизационного центра и при этом найти способ интегрироваться в сложный и противоречивый мир.

BG: А чем российское развитие отличается от западного? Ведь все понимают под развитием преимущественно рост экономики, который, в свою очередь, дает новые блага...

В. Я.: Так действительно думает большинство, и огромные массы людей вовлекаются в губительные для них процессы, не отдавая отчета, что роют себе же могилу, а не возводят фундамент будущего благополучия. В то же время развитие — это движение общества к наиболее полному воплощению своих идеалов, системы ценностей, которое оно выработало на протяжении всей истории своего существования и осознаваемого как историческое предназначение. Поэтому развитие — это внеэкономическая категория, это не экономизм.

Экономический рост, конечно, оно не отменяет, но задает более высокие требования — духовно-нравственные, качественный рост общества. Поэтому для того, чтобы Россия стала государством-цивилизацией, нужно соз-



ВАСИЛИЙ ШКОЛОВИЧ

давать систему управления, а в нее вводить такую ценность, как развитие. Это слово по значению не равно английскому «development», и, чтобы избежать при этом путаницы, мы пишем это слово латиницей: *gazvitie*.

На мой взгляд, обрести смысл Россия могла бы, став интегратором на евроазиатском континенте. Эта идея — альтернатива ситуации яблока раздора между конкурирующими центрами, и она закладывает представление о возможности интегрального проекта солидарного развития всех цивилизационных центров вокруг России. Поэтому мы еще в 2009 году представили и продвигаем идею трансевразийского пояса развития (ТЕПР). Это глобальная мировая идея, но заметьте: в российской истории было уже несколько крупных мегапроектов. И эти мегапроекты, будь то концепция Третьего Рима, имперский проект Петра I, коммунистического общества, поднимали страну на новую ступень, развивали промышленность, систему образования, здравоохранения и национальной безопасности. Возможно, это национальная черта русского народа: нам удаются проекты,

требующие творчества и высокой цели, а не простого прагматического расчета. Тогда это обретает смысл.

BG: А что представляет собой и что может дать другим государствам ТЕПР? Почему они должны быть заинтересованы в нем?

В. Я.: Если говорить о технической стороне проекта, то это создание принципиально новой интегральной инфраструктуры, новых технологических отраслей и научно-технических и инженерных городов вдоль БАМа и Транссиба. Транспортировка нефти, газа, товаров будет объединена с телекоммуникациями, энергетическими сетями. Сегодня же эти виды транспорта разведены и существуют отдельно. Их синтез на основе информационных потоков позволит получить новые возможности. За счет повышения КПД системы все значительно ускорится: от получения информации до транспортировки товара. Это будет новый промышленный и социокультурный уклад, и тем самым это отличается от простого понятия «страновой мост» или «транспортный коридор». С точки зрения геополитики это новая форма меж-

дународного сотрудничества. Геоэкономический аспект — формирование нового полюса генерации общественного богатства. А проявлением геокультуры станет формирование евразийского мировоззрения и понимание необходимости диалога цивилизаций, а не соперничества между ними. Все это и способно вытянуть мировую экономику из застоя и не допустить разрастания международных конфликтов. Это нужно всему мировому сообществу.

BG: А почему этот проект, по сути, транспортный? По вашему мнению, роль транспорта в мире еще не раскрыта по-настоящему?

В. Я.: Мы хотим предложить даже не транспортную, а интегральную инфраструктурную систему. Именно она, на наш взгляд, позволит запустить масштабную индустриализацию по производству новых товаров, услуг и технологий исходя из понимания тех реальных процессов, которые происходят сейчас в мире. А связь между государствами и цивилизациями — основа будущего развития. В основе проекта лежит транспорт, но это еще и потому, что он является наиболее мощным мультипликатором всего. Если работу по проекту начинают РЖД, то они втягивают в свою орбиту практически все основные образующие основу российской экономики корпорации. Будет огромный внутренний спрос. Ведь если сейчас РЖД обслуживают 19 отраслей экономики, то сколько их будет, когда начнется реализация задуманного? Любые хозяйственные системы, которые подключаются к совершенно новым инфраструктурным решениям, увеличивают свою капитализацию на порядок, формируя новые связи и создавая новые возможности, которые затем будут капитализированы. Что еще очень важно, ТЕПР позволит создать орган и процедуры для развертывания стратегического планирования. У нас сейчас ничего подобного в стране нет и некому определять, решать и отслеживать масштабные задачи.

BG: А как ТЕПР будет выглядеть чисто технически?

В. Я.: Внешне пояс *gazvitie* — это поселенческо-индустриальная полоса шириной 200–300 км вокруг транспортных и энергетических коридоров вдоль всей Евразии. Но там все работает на основе самых совершенных на данный момент технологий. Она должна опережать по уровню научно-технического развития всю остальную экономику и задавать ей тон. Там найдут свое развитие и транспорт на магнитной подушке, и термоядерная энергетика, и наноматериалы, и композиты, и новые технологии связи и многое другое. Но эта полоса окажет мощнейшее влияние и на традиционные зоны расселения, это будет не просто инфраструктурная труба. Внутри Европейского союза будут выделены стыковочные территории для новых транспортных, товарных и информационных потоков. И эти территории будут синхронизировать с собой остальную экономику, поднимать ее на новый уровень. То же самое можно сказать о государствах Азии.

BG: А что может заставить разные государства инвестировать в такой мегапроект?

В. Я.: Подобная новая инфраструктура, конечно, стоит огромных денег. Но и причины для инвестирования весомые, они есть уже сегодня. Например, это может быть отсутствие собственного пространства для развития, ограничения ресурсной базы, понимание, что в такой кооперации с другими экономиками можно получить гораздо больше, чем от спекуляций на мировом рынке. А также можно не просто войти в мировую элиту по уровню развития технологий, а иметь что-то свое уникальное. Разумеется, здесь необходимо проработать приоритет долгосрочного инвестирования и гарантированной возвратности. Это хотя и сложная задача, но вполне решаемая общими усилиями. Особенно если принять во внимание, что стоимость денег может выражаться не в количестве бумаги и золотовалютных резервов, а в способности государства реализовывать сложнейшие мегапроекты.

Интервью взял СЕРГЕЙ ПЛЕТНЕВ

УЧИМСЯ СЧИТАТЬ ЗАНОВО

ВЛОЖЕНИЯ В ИНФРАСТРУКТУРУ ТРЕБУЮТ ОГРОМНЫХ СРЕДСТВ И ДЛИТЕЛЬНОГО СРОКА ОКУПАЕМОСТИ — ЭТА АКСИОМА ДО СИХ ПОР СДЕРЖИВАЛА ЧИНОВНИКОВ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ КРУПНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ. НО СИТУАЦИЯ ПОМЕНЯЛАСЬ, КОГДА ЗА РАЗРАБОТКУ НОВЫХ МЕТОДИК РАСЧЕТОВ, УЧИТЫВАЮЩИХ ВСЕ ЭФФЕКТЫ ОТ ИНВЕСТИЦИЙ В НОВЫЕ МАГИСТРАЛИ, ВЗЯЛИСЬ ЭКСПЕРТЫ И УЧЕНЫЕ. ОКАЗАЛОСЬ, ЧТО НЕ ВСЕ ТАК БЕЗНАДЕЖНО В СООТНОШЕНИИ ЦЕНЫ И ВЫГОДЫ. СЕРГЕЙ ПЛЕТНЕВ

Даже прежде осторожный в предложениях «длинных» инвестиций министр экономического развития Алексей Улюкаев сообщил депутатам Госдумы, что, по его мнению, полученные в этом году госбюджетом за счет ослабления курса отечественной валюты 900 млрд руб. было бы выгоднее инвестировать в инфраструктурные проекты. В том числе транспортные.

В начале года Центр стратегических разработок (ЦСР) представил в правительство свое исследование «Результаты оценки внешних экономических и социальных эффектов развития транспортного комплекса РФ», которое, по мысли его экспертов, должно заставить чиновников по-новому взглянуть на проблему.

«Анализ крупных транспортных проектов до сих пор осуществлялся очень однобоко, — объяснил один из авторов исследования, президент Центра экономики инфраструктуры Владимир Косой. — Проекты оценивались как коммерческие по стандартной бизнес-модели. Возможно, это связано с тем, что в правительственные структуры перешло на работу много людей из бизнеса, но эффективность транспортного объекта невозможно оценить какой-то одной моделью. Кроме того, была утеряна культура оценки с точки зрения государства».

После экспериментов с различными методиками эксперты предложили развернутую матрицу, оценивающую инвестиции в разные виды транспорта и мультипликаторы. Например, проект высокоскоростной магистрали Москва—Казань оценивался по 17 методикам. Он сейчас считается наиболее проработанным транспортным проектом в стране именно с точки зрения эффективности инвестиций. По тщательности с ним может соперничать лишь идея расширения БАМа и Транссиба. Перспектива окупаемости этого проекта в прежней стандартной бизнес-модели уходила за горизонт 40 лет. Но по новой матрице с учетом совокупного эффекта для государства срок существенно снижен — всего лишь около 11 лет.

Задачей чиновников, по мнению авторов исследования, является лишь «собрать» все эффекты и с помощью корректировки законодательной базы учесть их в технико-экономическом обосновании. Пока официально это сделать не получается, потому что все налоговые отчисления идут в один общий котел — госбюджет. В проекте ВСМ Москва—Казань, к примеру, прямые эффекты составляют до 2054 года всего 598,2 млрд руб., что никак не позволяет говорить об эффективности инвестирования государственных средств. Однако косвенные дивиденды государства и регионов (увеличение региональных ВВП, налоги, эффекты для городских агломераций) оцениваются уже в 4 трлн руб. Эта оценка сразу делает идею ВСМ вполне оправданной и выгодной. С учетом агломерационного эффекта мультипликатор составит 3,31 (1 руб. дает более 3 руб. отдачи).

Несмотря на то что в стране уже реализуются крупные проекты государственно-частного партнерства в ав-

ГЛАВНЫМ «БОНУСОМ» В КОНЦЕССИОННЫХ СХЕМАХ СЧИТАЕТСЯ ОДНО ОБСТОЯТЕЛЬСТВО: ГОСБЮДЖЕТУ НЕ НУЖНО СРАЗУ ВЫДЕЛЯТЬ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЗНАЧИТЕЛЬНУЮ СУММУ. БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ ЗАТРАТ ЛОЖИТСЯ НА КОНЦЕССИОНЕРА

тоторожном секторе, их финансовая оценка оставляет желать лучшего. К примеру, по прежним расчетам, окупаемость для государства инвестиций в Западный скоростной диаметр в Санкт-Петербурге должна составить 20 лет. Как признают чиновники, это очень условная величина. Главным «бонусом» в концессионных схемах считается одно обстоятельство: госбюджету не нужно сразу выделять на строительство значительную сумму. Большая часть затрат ложится на концессионера. По сути, срок окупаемости будет очевиден только тогда, когда в 2016 году установят размер платы за пользование этой автодорогой.

По расчетам ЦСР, который исходил из проекта Транспортной стратегии-2030 (в ней два варианта — базовый и инновационный), железнодорожный транспорт имеет самый высокий мультипликатор для экономики — 1,46. Следом идет автомобильный транспорт — 1,36, затем внутренний водный — 1,29, авиационный — 1,24 — и морской — 1,16. Подсчитана и эффективность транспортных расходов по Стратегии в целом. Если по базово-

му сценарию инвестиции составят 6,522 трлн руб., то эффект оценивается в размере 9,205 трлн руб. По инновационному — 20,225 трлн и 20,566 трлн руб. соответственно. Впрочем, сейчас проект Стратегии-2030 находится в правительстве на доработке и, вполне возможно, суммы инвестиций там будут скорректированы.

В РЖД уверяют, что за последние 20 лет ценовые пропорции при госрегулировании отрасли так исказились, что сейчас инфраструктурные проекты в большинстве случаев не являются привлекательными в коммерческом отношении как для самой компании, так и для частных инвесторов. В последние годы СССР железнодорожные объекты окупались за 12–15 лет. А теперь абсолютно те же стройки имеют горизонт в 30 лет, а то и больше, поэтому без помощи государства не обойтись. Инвестировать же все равно придется: потребность экономики в развитии железнодорожного транспорта никуда не делась.

ОАО РЖД приложило немало усилий для возрождения метода межотраслевого баланса, привлекая для этого ведущие экономические организации страны. Эта

методика для экономического прогнозирования не применялась уже более 20 лет.

«Для того чтобы прогнозировать влияние железнодорожного транспорта и инвестиций в него на ВВП, необходим инструмент, которого сейчас у федеральных ведомств нет, — поясняет генеральный директор ОАО «Институт экономики и транспорта» ОАО РЖД Федор Пехтерев. — Учитывая, что с железнодорожным транспортом связано более 70% всей экономики, мы такой баланс составить смогли. Были определенные замечания, но в Минэкономразвития нашу работу приняли. Именно на основе этого межотраслевого баланса принималось решение о выделении государственных средств на проект расширения БАМа и Транссиба».

Тем не менее с инвестициями в транспортную отрасль, по мнению Федора Пехтерева, картина получается искаженной. Сейчас большая часть государственных и других инвестиций направляется на строительство автодорог, хотя, если судить по объемам грузоперевозок, влиянию их на ВВП, картина должна быть обратной.

ПРОЕКТЫ ПО УСИЛЕНИЮ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ Ж/Д НАПРАВЛЕНИЙ (ДО 2020 ГОДА)





РИА НОВОСТИ



«С нашей точки зрения, распределение госинвестиций идет неправильно, но чтобы дать этому объективную оценку, необходимо разработать межтранспортный баланс, — полагает Федор Пехтерев. — Это даст возможность реально оценить вклад каждого вида транспорта в экономику, эффективное соотношение между ними и, соответственно, переоценить доли вложений».

В Минтрансе сейчас обсуждают возможность создания межтранспортного баланса, но здесь, очевидно, есть определенные трудности, связанные как раз опять с автомобильным транспортом. В этой отрасли очень большая доля «серых» перевозок (по оценкам экспертов, до 60%), которые нынешняя статистика просто не учитывает.

Эксперты сходятся в том, что при инвестировании в железнодорожный транспорт смотреть нужно как раз на эффекты в целом для экономики.

«Специфика инвестиций в железнодорожную отрасль такова, что сами по себе они имеют достаточно длительные сроки окупаемости, а рентабельность на инвестированный капитал невысока, — говорит генеральный директор «Трансфин-М» Дмитрий Зотов. — Но в силу географической специфики России железные дороги являются стратегически важным связующим звеном между регионами страны и отраслями промышленности. Тогда как, например, в Европе, где экономические центры расположены достаточно близко, более важными являются автомобильные дороги. Эффект от инвестиций в железнодорожную отрасль надо оценивать по совокупности факторов, как макроэкономических, так и социальных».

Ликвидация проблемных мест инфраструктуры, по его мнению, приведет к росту инвестиций в промышленность, выравниванию экономического и социального

ОЦЕНИТЬ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ВЛОЖЕНИЙ В ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ ИЛИ АВТОМОБИЛЬНУЮ ТРАССУ СЛОЖНО ПО ЕДИНОЙ МОДЕЛИ

состояния регионов, развитию обширных и малоосвоенных территорий. Возможность выбора оптимального маршрута удешевляет себестоимость товаров для конечного пользователя. В данном случае опасен как раз недостаток инвестиций. В перспективе он может стать сдерживающим фактором для роста производства и ВВП страны, полагает эксперт.

В том, что касается расчетов мультипликативных эффектов, с коллегой согласна и генеральный директор АНО «Центр стратегии и совершенствования управления транспортным комплексом» Елена Мясоедова. Именно она разрабатывает федеральную целевую программу развития транспортной инфраструктуры до 2020 года. Пока, по ее словам, финансовые параметры инвестиций хотя и уменьшились, но не выбиваются из консервативного прогноза Стратегии развития транспорта РФ до 2030 года. Ранее параметры ориентировались на инновационный сценарий. Государство намерено достроить железную дорогу Беркамит—Томмот, финансировать Московский транспортный узел, уже выделило средства на ускорение проекта железнодорожного обхода Краснодарского транспортного узла, учитывая необходимость увеличения перевозок в Крым. Тем не менее из уточненного варианта Стратегии-2030 из консервативного варианта исчезло финансирование ВСМ. Оно осталось в инновационном варианте, который пока в рамках текущего бюджета до 2016 года не просматривается. Как говорит Елена Мясоедова, на ВСМ необходимо очень много средств, которых в бюджете пока нет. ■

В МИНТРАНСЕ СЕЙЧАС ОБСУЖДАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ СОЗДАНИЯ МЕЖТРАНСПОРТНОГО БАЛАНСА, НО ЗДЕСЬ, ОЧЕВИДНО, ЕСТЬ ОПРЕДЕЛЕННЫЕ ТРУДНОСТИ, СВЯЗАННЫЕ КАК РАЗ ОПЯТЬ С АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ. В ЭТОЙ ОТРАСЛИ ОЧЕНЬ БОЛЬШАЯ ДОЛЯ «СЕРЫХ» ПЕРЕВОЗОК



ПУТЕШЕСТВИЕ ФРАНЦУЗОВ НА РОССИЙСКИЙ РЫНОК

В КОНЦЕ 2012 ГОДА ОАО РЖД ЗАВЕРШИЛО СДЕЛКУ ПО ПОКУПКЕ 75% АКЦИЙ GEFCO — ДОЧЕРНЕЙ КОМПАНИИ ФРАНЦУЗСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО КОНЦЕРНА PSA PEUGEOT CITROEN. ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ ПРИОБРЕТАЕМЫХ АКЦИЙ СОСТАВИЛА €800 МЛН. ЭКСПЕРТЫ СКЕПТИЧЕСКИ ОТНОСИЛИСЬ К ВОЗМОЖНОСТИ ИНТЕГРАЦИИ ЕВРОПЕЙСКОЙ КОМПАНИИ К РОССИЙСКИМ РЕАЛИЯМ. ОДНАКО НЕСМОТЯ НА ВСЕ ТРУДНОСТИ, ДОХОД GEFCO БЛАГОДАря РОССИЙСКОМУ РЫНКУ ВЫРОС В НЕСКОЛЬКО РАЗ. СПУСТЯ ПОЛТОРА ГОДА ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР GEFCO ЛЮК НАДАЛЬ ГОТОВ АНАЛИЗИРОВАТЬ РОССИЙСКИЙ РЫНОК И РАССКАЗАТЬ ВГ О СВОЕМ СОТРУДНИЧЕСТВЕ С ОАО РЖД.

BUSINESS GUIDE: Господин Надаль, как GEFCO чувствует себя на российском рынке? Как происходит ваше сотрудничество с ОАО РЖД?

ЛЮК НАДАЛЬ: Наша компания работает на российском рынке с 2003 года. За это время мы открыли десять филиалов, в которых работают 300 сотрудников. Помимо работы с европейскими заказчиками мы всегда стремились развивать свою деятельность на «пространстве 1520». Сейчас мы работаем в России, Украине, Казахстане и странах Прибалтики. Наша главная задача в России — позиционировать себя в качестве логистического интегратора, совершенно нового понятия для российского логистического рынка. К сожалению, российский рынок еще не созрел для многих логистических решений, но мы планируем это исправить.

Мы создали специальную бизнес-платформу для развития нашей стратегии в странах «пространства 1520». В короткие сроки нам удалось найти нужных специалистов с соответствующими навыками, и сейчас в московском офисе компании работают 50 экспертов в области логистики.

Сотрудничество GEFCO и ОАО РЖД приносит выгоду обеим компаниям. ОАО РЖД экономически и политически мощная компания, она активно поддерживает нас, предоставляя нам надежных клиентов «пространства 1520», а также снабжая нас мощным железнодорожным парком. ОАО РЖД — стабильный и надежный акционер с финансовой точки зрения. Более того, тесные партнерские отношения ОАО РЖД с другими компаниями, а также знания о российском рынке открывают колоссальные возможности для GEFCO. Мы же, в свою очередь, делимся с РЖД опытом в управлении сложными цепочками поставок, знаниями по налаживанию перемещения груза с автомобильного транспорта на железнодорожный. Также мы подсказываем, как сделать железнодорожный транспорт более конкурентоспособным. Недавно мы открыли специальную Академию GEFCO, для того, чтобы обучать талантливых молодых менеджеров ОАО РЖД европейским технологиям и техникам ведения бизнеса. Помимо этого мы помогаем позиционировать ОАО РЖД на международном рынке и расширять клиентскую базу.

ВГ: Различаются ли условия работы на российском и европейском логистических рынках?

Л. Н.: Безусловно, да. Главное отличие в работе компании на европейском и российском рынке — это, конечно же, клиенты. Некоторые клиенты в России отказываются связываться с таможенным, налоговым или другими сложными процессами. Поэтому мы помогаем им как в тамо-



женном, так и налоговом оформлении, создаем цепочку поставок «от двери до двери». Согласно мнению экономистов, в России на транспорт и логистику тратится больше, чем где-либо в мире: около 20% от ВВП страны, тогда как в Европе эти цифры составляют всего лишь 7–8%. Низкая эффективность транспортной и логистической инфраструктур является одним из факторов, препятствующих экономическому развитию России. России нужно увеличивать интегрированные бизнес-процессы и внедрять международные логистические стандарты для взаимодействия с другими странами.

Россия лишь недавно вышла на подход 3PL (от англ. «third-party logistics»), при котором полный комплекс логистических услуг — от доставки и хранения до управления заказами и отслеживания движения товаров — передается на сторону транспортно-логистической организации. Между тем во всей Европе давно уже используется подход 4PL. В отличие от 3PL-провайдеров, выполняющих определенные логистические операции, деятельность 4PL-операторов направлена на координацию и интеграцию ключевых бизнес-процессов в логистических цепях. По сути, 4PL-операторы являются координационными центрами, которым для осуществле-

ния своей деятельности не требуется ни собственного транспортного парка, ни складских помещений.

За несколько лет мы обзавелись достаточным количеством российских клиентов и сейчас предлагаем им перейти на новую схему работы. Мы объясняем им, что для них выгоднее будет доверить нам все логистические процессы их компании, а самим сосредоточиться на своей основной деятельности. В Европе на протяжении уже 30 лет крупные компании именно так и поступают.

Наш 65-летний опыт работы в автомобильной логистике дает нам сильное конкурентное преимущество по сравнению с другими операторами. Наш 4PL-контракт с General Motors (GM) свидетельствует о качестве услуг, предлагаемых GEFCO в области оптимизации цепочки поставок. Например, для GM мы предлагаем логистические решения, которые уже применяли для PSA Peugeot Citroen.

ВГ: Какие новые технические решения вы предлагаете своим российским клиентам?

Л. Н.: Примерно треть наших инвестиций направлено именно на разработку новых технологий. В 2013 году мы запустили исследования российского логистического рынка. Вместе с ОАО РЖД мы разрабатываем новые ло-

гистические решения для всех стран «пространства 1520». Мы делимся своим опытом работы с PSA и GM. Пока наша главная разработка — информационная система, которая позволяет клиенту получать всю необходимую информацию: доказательство поставки, статус доставки, причиненный ущерб и т. д. Также эта система позволяет автоматизировать многие функции управления: персонал вводит меньше данных, делая весь процесс одновременно как менее дорогостоящим, так и уменьшает количество ошибок.

ВГ: Повлиял ли как-то на доходы GEFCO выход на российский рынок?

Л. Н.: В 2013 году нам удалось добиться самого высокого за всю историю создания компании с 1949 года финансового оборота — €4 млрд. Мы смогли достичь подобных результатов, несмотря на серьезные экономические трудности в Европе. Доход нашей компании в России составляет 6% от общего дохода. В 2013 году GEFCO подписала контракты почти на €40 млн со странами СНГ. В 2014 году эти контракты уже принесли нам примерно €50–100 млн дополнительного оборота. До 2020 года мы планируем увеличить оборот нашей компании в странах «пространства 1520» в пять раз и надеемся, что он будет составлять 15% от всего бизнеса.

ВГ: Сотрудничаете ли вы с проектным офисом Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК) России, Белоруссии и Казахстана?

Л. Н.: ОТЛК — очень амбициозный проект. Он поможет устранить границы между Казахстаном, Россией и Беларуссией, эффективнее использовать ресурсы (грузовые вагоны, терминалы) и координировать транспортные маршруты. GEFCO не планирует конкурировать с ОТЛК или управлять грузовыми вагонами и терминалами в местах, где это уже делают дочерние компании ОАО РЖД. Сейчас мы не сотрудничаем с проектным офисом ОТЛК, однако в будущем мы заинтересованы в этом сотрудничестве для предоставления нашим клиентам комплексных, всеобъемлющих решений в области перевозок.

ВГ: А какие еще проекты вы планируете начать на российском рынке в этом году?

Л. Н.: Наша главная задача на сегодняшний день — стать узнаваемым 3PL/4PL-игроком на «пространстве 1520» и сфокусироваться на четырех основных отраслях: сельское хозяйство, строительство, промышленность, нефть и газ. Также мы планируем развивать международные сделки между Европой, Россией и Китаем и странами Азии в сфере мультимодального и железнодорожного транспорта.

Беседовала СВЕТЛАНА КУСКОВА

РОССИИ НУЖНО УВЕЛИЧИВАТЬ ИНТЕГРИРОВАННЫЕ БИЗНЕС-ПРОЦЕССЫ И ВНЕДРЯТЬ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ СТАНДАРТЫ ДЛЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ДРУГИМИ СТРАНАМИ



ЛОГИСТИКА

BUSINESS GUIDE

Тематические приложения к газете
Коммерсантъ

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА
ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА
СМЕЖНИКИ
ИНВЕТОРЫ
КОНКУРЕНТЫ
АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС



РЕКЛАМА

**Объединяя детали, развивая компетенции,
связываем континенты.**

