

ТРАНСПОРТНОЕ ИНФРАСТРУКТУРНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

СКОЛЬКО СТОИТ
МОДЕРНИЗАЦИЯ
ДОРОЖНОЙ
И ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ / 3
ИНТЕРВЬЮ
ВЛАДИМИРА ЯКУНИНА,
ПРЕЗИДЕНТА
ОАО «РЖД» / 6
РАЗВИТИЕ
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ —
ВАЖНОЕ УСЛОВИЕ
ЭКОНОМИЧЕСКОГО
РОСТА РФ
И РАСШИРЕНИЯ
ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ
СВЯЗЕЙ / 11
ПРИОРИТЕТНЫЕ
СТРОИТЕЛЬНЫЕ
ПРОЕКТЫ / 13



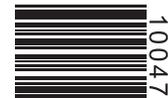
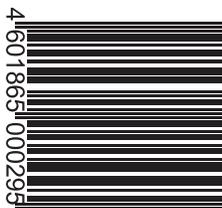
Четверг, 16 октября 2014
Тематическое приложение
к газете «Коммерсантъ» №47

Коммерсантъ

BUSINESS GUIDE

Sobytie

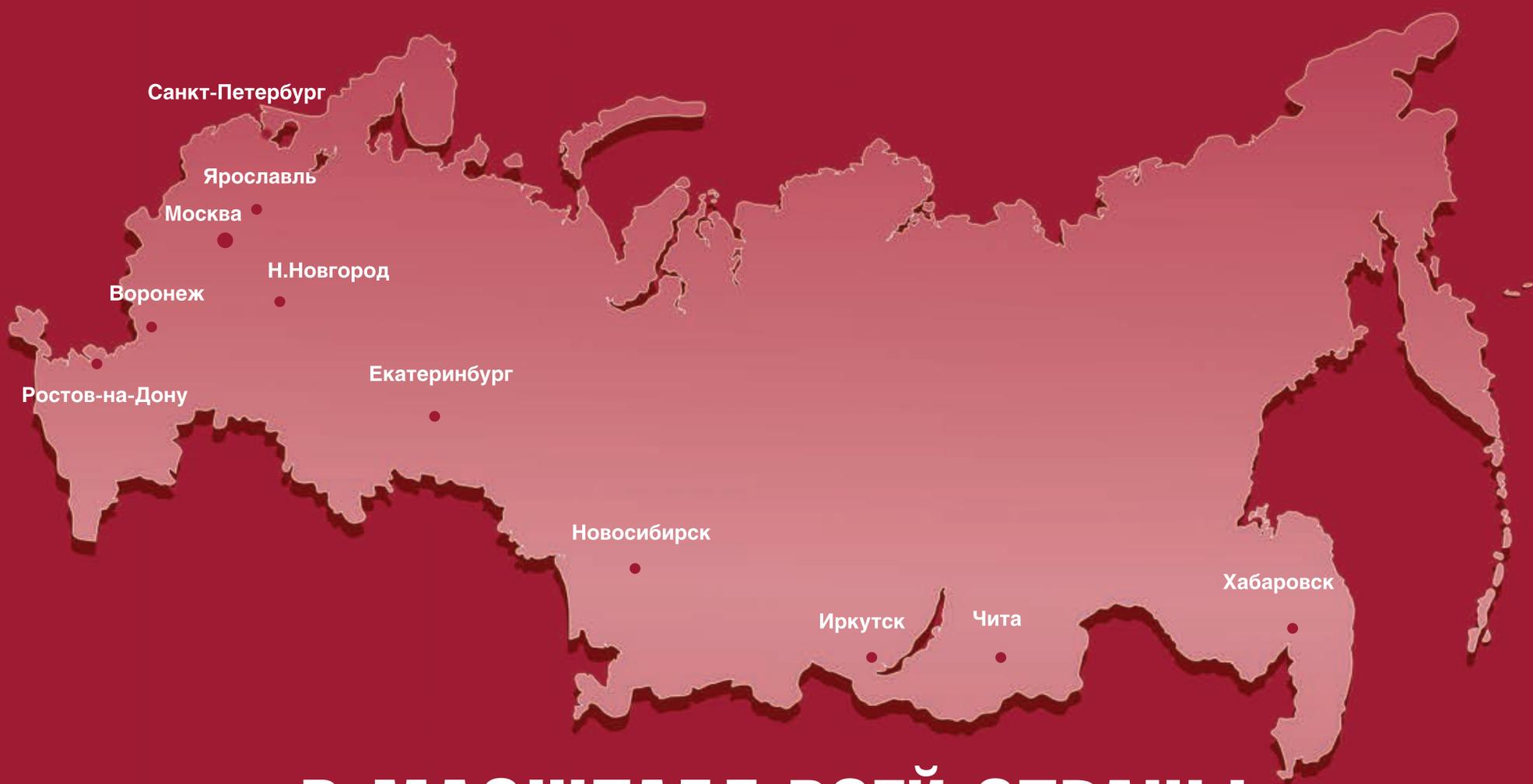
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР
ВЫПУСКА



РЕКЛАМА



ГРУППА КОМПАНИЙ



В МАСШТАБЕ ВСЕЙ СТРАНЫ

Группа компаний 1520 – **один из ведущих российских строительных холдингов**. В состав ГК 1520 входят строительно-монтажные тресты, предприятия, разрабатывающие и производящие высокотехнологичное оборудование, проектно-изыскательские коллективы. ГК 1520 обеспечивает **полный комплекс работ «под ключ» на железнодорожной инфраструктуре** по всей территории Российской Федерации и в зарубежных странах, где применяется колея 1520. Широкий набор компетенций, мощная научно-производственная база, **серьезный опыт реализованных проектов**, сильная **команда профессионалов** позволяют решать **сложнейшие задачи по созданию современной транспортной инфраструктуры**.



ОЛЬГА СОЛОМАТИНА,

РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE

«ТРАНСПОРТНОЕ ИНФРАСТРУКТУРНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО»

СВОИМ ПУТЕМ

Считается, что от темпов дорожного строительства и транспортной инфраструктуры напрямую зависит скорость развития экономики. Это становится особенно очевидным, если взглянуть на историю отечественной дорожной отрасли.

Распад Советского Союза повлиял на дорожное строительство далеко не лучшим образом. За последние десятилетия дорог почти не строили, а те, что были, стремительно устаревали. В результате недостаточная протяженность трасс привела к замедлению экономического роста.

Прокладка железнодорожного полотна тоже оставалась аутсайдером транспортного развития. В 1990-х строительство железных дорог в России практически не велось. В основном реконструировались имеющиеся ветки. Первые проекты относятся к началу 2000-х, осуществлялись они, как правило, с участием крупного бизнеса.

Хотя время от времени звучат речи о том, что развитие современной экономики зависит скорее от темпов прокладки оптического волокна, а не традиционных транспортных путей, совершенно очевидно, что грузы можно перемещать только по реальным, а не виртуальным путям и дорогам. Для создания мощной экономики необходима эффективная дорожная инфраструктура.

НА ПРОЧНОМ ФУНДАМЕНТЕ

РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ КЛЮЧЕВЫХ НАПРАВЛЕНИЙ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ НЕ ТОЛЬКО ОАО РЖД, НО И ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ В ЦЕЛОМ. ПО ЭКСПЕРТНЫМ ОЦЕНКАМ, ЭТОТ АСПЕКТ СТАНЕТ КЛЮЧЕВЫМ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ РОССИИ В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ, ПОСКОЛЬКУ ПОТРЕБНОСТИ РЕАЛЬНОГО СЕКТОРА НАМНОГО ПРЕВЫШАЮТ ПРОПУСКНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ СЕТИ И ПРОГНОЗЫ В ОТНОШЕНИИ ДИНАМИКИ СПРОСА НА УСЛУГИ ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ТАКЖЕ ГОВОРЯТ О НЕОБХОДИМОСТИ СЕРЬЕЗНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В ЭТОЙ СФЕРЕ. ДМИТРИЙ МИХАЙЛОВИЧ

Есть позиция, согласно которой крупные государственные инвестиции в развитие железных дорог и другие инфраструктурные проекты неэффективны. Ее сторонникам можно возразить, опираясь на данные Всемирного экономического форума (ВЭФ), которые приводились на заседании дискуссионного экономического клуба «Диалоги». К базовым факторам, влияющим на место той или иной страны в рейтинге конкурентоспособности, который регулярно рассчитывает ВЭФ, относятся, в частности, качество институтов и развитие инфраструктуры. Другими словами, инфраструктура, а значит, и развитие транспорта рассматриваются ВЭФом на одном уровне с состоянием инвестиционного климата, который, в свою очередь, определяет качество институтов.

НОВЫЙ УРОВЕНЬ ЗАДАЧ Прежде всего следует отметить, что российские железные дороги являются одной из самых грузонапряженных транспортных систем в мире, опережая по этому показателю США в 1,7 раза, Европейский союз — в 17 раз. Напомним, что грузонапряженность — параметр, характеризующий интенсивность использования железнодорожной сети, измеряемый количеством тонн, приходящихся на 1 км эксплуатационной длины линии, или количеством тонн груза, перевезенного через пункт железнодорожной сети за определенный период. Так-

же необходимо понимать, что интенсивность перевозок не распределяется по всей сети равномерно. Как отмечает генеральный директор Института экономики и развития транспорта Федор Пехтерев, общая протяженность так называемых узких мест на сети железных дорог ОАО РЖД достигла 7,6 тыс. км, что соответствует 8,9% эксплуатационной длины. При этом в основном они находятся на главных направлениях сети, где выполняется практически 80% грузооборота, в том числе перевозки грузов энергосырьевого комплекса. Политика в отношении модернизации инфраструктуры объясняется, с одной стороны, необходимостью расширить эти узкие места, с другой — обеспечить общее стратегическое развитие транспортного комплекса, адекватное запросам сегодняшнего и завтрашнего дней.

По экспертным оценкам, для этого необходимо поднимать уровень вложений с нынешних 0,6–0,7% от ВВП по крайней мере до 1–1,5%, как это предусмотрено Стратегией социально-экономического развития России до 2020 года. Добавим, что в развитых странах уровень расходов на развитие железнодорожной инфраструктуры составляет 4,5–5% от ВВП.

ИДЕМ НА ВОСТОК Сложно выделить какой-то один из реализуемых проектов в качестве приоритетного, каждый из них имеет свое значение для сети в целом. По-

пробуем рассмотреть политику компании по основным блокам. Прежде всего, конечно, речь идет о проекте Восточный полигон. Напомним, что по утвержденной смете стоимость проекта оценивается в 562 миллиарда рублей. В паспорте проекта модернизации БАМа и Транссиба отмечено, что 110,2 млрд руб. должен выделить бюджет, 150 млрд руб. должны поступить из ФНБ, а затраты РЖД составят 302,2 млрд руб. Кроме того, паспорт проекта предусматривает увеличение пропускной способности на 66 млн тонн, а не на 55 млн, как предполагалось ранее. Увеличен и нормативный вес поезда с нынешних 5–6 тыс. тонн до 7,1 тыс. тонн, однако необходимым условием реализации этих планов является освоение машиностроительным комплексом выпуска вагонов с повышенной осевой нагрузкой, а также обеспечение этим парком Восточного полигона.

Кроме удовлетворения запросов внутренних потребителей транспортных услуг расширение пропускной способности магистралей в значительной мере направлено на дальнейшее развитие железнодорожного сообщения между Россией и Китаем. По словам президента компании РЖД Владимира Якунина, скоординированное развитие железных дорог двух стран — это важное условие для расширения внешнеэкономических связей между другими странами Европы и Азии. «По мере раз-

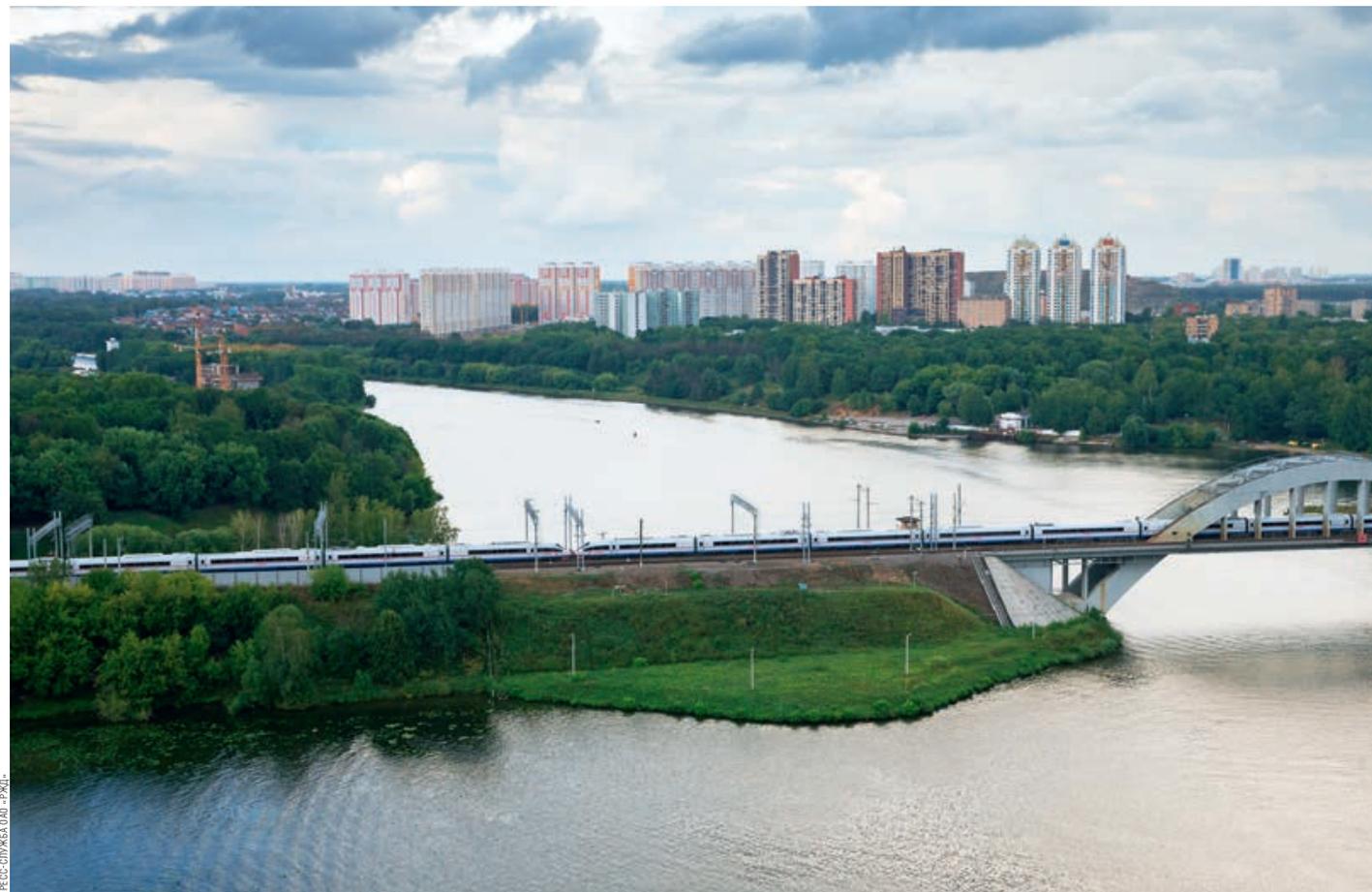
Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Business Guide-Транспортное инфраструктурное строительство)

Владимир Желонкин — президент ИД «Коммерсантъ»
Павел Филенков — генеральный директор ИД «Коммерсантъ»
Азер Мурдалиев — 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»
Ольга Соломатина — 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



РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА ТРЕБУЕТ ВЛОЖЕНИЙ НЕ МЕНЕЕ 1-1,5% ВВП

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

→ вития торгово-экономических связей со странами АТР, и в первую очередь с Китаем, повышается актуальность развития Восточного полигона сети российских железных дорог», — отмечает глава ОАО РЖД. Аналитики солидарны с оценками РЖД, указывая, что именно в Юго-Восточной Азии формируется новый центр мировой экономики. «Вообще есть общее замедление темпов экономического роста во всем мире. Но при этом, скажем, страны Азиатского региона тем не менее демонстрируют все-таки достаточно большой рост на фоне общемировых тенденций», — отмечает руководитель Института проблем естественных монополий Юрий Саакян. — Спрос на российскую продукцию есть, поэтому крайне важно понимать риски, возникающие в связи с наличием узких мест. Если в целом погрузка по сети снизилась, то в направлении портов она не осталась на прежнем уровне, а по ряду показателей даже выросла». По его словам, необходимость модернизации БАМа и Транссиба, то есть так называемого Восточного полигона, подкрепляется расчетами. В частности, Юрий Саакян указывает, что на дальневосточной дороге грузооборот вырос к уровню 2013 года примерно на 12,5%, по БАМу — на 15%. «Потребность в этих магистралях, в их расширении у экономики есть. У грузовладельцев есть спрос, они, соответственно, заинтересованы вывозить свою продукцию, а железная дорога уже не может с этим справиться», — уверен эксперт.



ПРЕСС-СПИКЕР ОАО РЖД

НЕ ЗАПНУТЬСЯ О СТЫКИ

Если же рассматривать проблему шире, то очевидно, что не только на Дальнем Востоке проблема припортовых участков является актуальной. По сути, это является глобальным вызовом для России и главным условием развития ее транзитного потенциала. В условиях усиления международной конкуренции и реализации ряда амбициозных международных проектов наша страна не может потерять своих лидирующих позиций при формировании транспортного коридора, соединяющего Азиатско-Тихоокеанский регион и страны Европейского союза.

Вопросы финансирования этих проектов, естественно, остры, и споры вокруг них не прекращаются. Но следует учитывать позицию, высказанную на заседании дискуссионного экономического клуба «Диалог» генеральным директором Федерального центра проектного финансирования Александром Баженовым: «Развитие инфраструктуры не может окупаться за счет тарифной выручки и коммерческих услуг в принципе. Есть исследования Организации по экономическому сотрудничеству и развитию, есть исследования Международного валютного фонда, которые пытаются оценить связь между развитием инфраструктуры, экономическим ростом, ростом доходов бюджета. Они показывают: инфраструктура окупается (даже в наиболее развитых рынках) не за счет коммерческих услуг потребителям, которые начинают ею пользоваться. Она окупается за счет результатов экономического роста. Факт заключается в том, что расчет за железные дороги должен привязываться к определенным результатам экономического развития на уровне регионов или страны в целом».

Если же вернуться к проблемам собственно транспорта, то в качестве одного из приоритетов развития участники рынка называют обеспечение перевозок контейнерных грузов через российские порты Дальнего Востока из северо-восточных провинций Китая на юг страны, в Японию, Южную Корею и другие государства. Речь идет о тех регионах КНР, которые не имеют прямого выхода к морю. Кроме того, одним из ключевых проектов развития припортового железнодорожного сообщения является модернизация инфраструктуры в районе порта Усть-Луга. «Этот порт является уже третьим по грузообороту в Европе и имеет потенциал к дальнейше-

МАСШТАБНЫЕ СТРОЙКИ — ГЛОБАЛЬНЫЙ ВЫЗОВ ДЛЯ РОССИИ И ГЛАВНОЕ УСЛОВИЕ РАЗВИТИЯ ЕЕ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА

му наращиванию мощностей. Для России это означает рост грузопотоков на Запад через Калининград, а также выполнение установки главы государства на реализацию транспортного единства страны», — отметил господин Якунин. Он напомнил, что одним из приоритетов деятельности РЖД в ближайшей перспективе правительство РФ определило развитие порта Тамань и реконструкцию железнодорожных подходов к нему, включая строительство нового обхода Краснодара. Федор Пехтерев отмечает, что реализация инфраструктурных проектов РЖД станет ключевым моментом, определяющим развитие всего региона в целом. «Потребность предприятий реального сектора в транспортных услугах вырастет в ближайшие годы не менее чем на 20–30%, и мы должны быть готовы к тому, чтобы обеспечить ее удовлетворение», — уверен эксперт.

НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ СОТРУДНИЧЕСТВА

Особое внимание в нынешнем году, будет уделено международным проектам. В частности, начались работы по модернизации железнодорожной инфраструктуры в Сербии, кроме того, подготовлен бизнес-план проекта строительства линии «широкой колеи» от Братиславы до Вены. «Продолжим работы по созданию железнодорожной инфраструктуры на острове Калимантан в Индонезии и ожидаем возможного развития контракта на строительство во Вьетнаме. Будет также обсуждаться целесообразность участия России в лице РЖД в приватизации греческих железнодорожных активов», — заявил президент РЖД.

Главным направлением работы в сфере пассажирского сообщения Владимир Якунин считает проект высокоскоростного движения между Москвой и Казанью, а также увеличение скорости движения скоростных поездов «Сапсан» между Москвой и Санкт-Петербургом. Приоритетом работы РЖД в столичном регионе будет развитие пригородного железнодорожного сообщения в рамках программы развития Московского транспортного узла, включая запуск регулярного пассажирского движения на Малом кольце Московской железной дороги.

Отметим, что столь серьезные задачи и масштабные вложения осуществляются в условиях режима жесткой экономии, о которой неоднократно заявляло руководство страны. В частности, необходимо напомнить о нулевой индексации железнодорожных тарифов, что серьезно усложнило поиск финансовых ресурсов. Одним из ключевых условий выполнения поставленных задач является детальная проработка всех возникающих вопросов. И в первую очередь формирование конкурентной среды.

Действительно, в отличие, например от Deutsche Bahn, который практически полностью замыкает на себе функции заказчика и подрядчика, на сети РЖД формируется и развивается система аутсорсинга. По мнению аналитиков, сфера инфраструктурного строительства на железнодорожном транспорте является одной из наиболее прозрачных и открытых в российской экономике. Несколько десятков компаний обеспечивают реализацию проектов со стадии разработки первичной документации до сдачи в эксплуатацию. Это не только позволяет существенно сэкономить денежные средства, но и обеспечить исключительно высокое качество проводимых работ.

Всего в реализации инфраструктурных проектов РЖД (с учетом субподрядов) вовлечено свыше 500 организаций, и это, пожалуй, наиболее конкурентный сегмент в строительном секторе. «Конкурсные процедуры вполне прозрачны, но даже с учетом того, что мы уже не первый год на рынке и имеем сложившуюся репутацию, каждый раз с некоторым трепетом подаем заявку на участие, поскольку в данном случае прежние заслуги имеют мало значения: побеждает сильнейший», — отмечает топ-менеджер одной из таких компаний. Но, уменьшая значения вклада каждого из участников рынка в формирование нового облика российских железных дорог, специалисты все-таки выделяют несомненных лидеров.

Например, ОАО «РЖДстрой» участвует в реализации проектов стратегической важности: подготовка инфраструктуры Сочи к проведению зимних Олимпийских и Паралимпийских игр в 2014 году, развитие интермодальных перевозок во Владивостоке и Казани в рамках подготовки к Саммиту АТЭС и Летней универсиаде.

ОАО «Росжелдорпроект» — крупнейшая компания на рынке проектно-изыскательских работ для железно-

дорожного транспорта России. «Росжелдорпроект» принимал участие в ключевых проектах по реализации транспортной составляющей олимпийских объектов Сочи-2014, таких как проектирование и изыскательские работы по совмещенной автомобильной и железной дороге Адлер— горноклиматический курорт «Альпика-Сервис», строительство сплошного второго пути на участке Сочи—Адлер—Веселое, строительство новой железнодорожной линии Адлер—аэропорт Сочи. По всем этим объектам компания выступила генеральным проектировщиком. В портфеле реализованных проектов — участие в организации интермодальных перевозок на участке от железнодорожной станции Казань до международного аэропорта Казань для транспортного обеспечения Всемирной летней универсиады-2013, а также участие в организации интермодального железнодорожного сообщения с Белорусского, Павелецкого и Киевского вокзалов в московские аэропорты Шереметьево, Домодедово и Внуково. Не менее важными для компании являются выполненные проектные работы по объектам «Реконструкция участка Москва—Санкт-Петербург для организации скоростного движения пассажирских поездов со скоростями движения до 250 км/ч» и «Организация скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург—Булловская Октябрьской железной дороги». Сегодня «Росжелдорпроект» принимает активное участие в проектах реконструкции и развития Московского железнодорожного узла и развития БАМа и Транссиба.

Также одной из наиболее крупных строительных организаций, участвующих в создании транспортной инфраструктуры страны, является компания «Трансжострой». В ее состав входит более 20 организаций для выполнения всего комплекса работ по проектированию и строительству железных и автомобильных дорог, объектов промышленного и гражданского назначения, а также предприятия по производству строительных материалов и конструкций. Компания принимала и принимает участие в строительстве объектов транспортной инфраструктуры для Олимпиады 2014 года в городе Сочи, Универсиады 2013 года в городе Казани, объектов Московской, Приволжской, Северо-Кавказской, Октябрьской и Забайкальской железных дорог.

Очень интересно участие группы компаний «Афина Паллада». Многопрофильный холдинг, работающий в десятках сфер — от научно-технических разработок и масштабных промышленных проектов до сельского хозяйства, в полной мере использует свой опыт при выполнении заказов от РЖД. Одним из лидеров в секторе мостостроения является УСК «Мост». Только за последние два года сданы десятки объектов от олимпийского Сочи до острова Русский во Владивостоке. К уже завоевавшему заметное место относится Группа компаний 1520, известная модернизацией инфраструктуры для скоростного движения на маршруте Москва—Санкт-Петербург, организацией интермодальных перевозок до Казани, работой по проекту подходов к портам Финского залива. Однако можно сказать, что в сегменте строительства и модернизации железнодорожной инфраструктуры сложилась уникальная для России конкурентная среда, где присутствуют многопрофильные строительные холдинги, обладающие мощной научно-технической и производственной базой.

Не вызывает сомнений, что в сфере модернизации инфраструктуры железнодорожного транспорта в ближайшей перспективе предстоят большие перемены. Развитие страны предопределяет необходимость развития данного сектора. Новые вызовы, безусловно, стимулируют отрасль к консолидации, объединению ресурсов, внедрению новых технологий и бережливому строительству. ■

СЕРГЕЙ ДОНСКОЙ, МИНИСТР ПРИРОДНЫХ РЕСУРСОВ И ЭКОЛОГИИ РОССИИ

В 2013 году на государственный баланс были поставлены такие месторождения нефти, как имени Савостьянова с запасами 160,2 млн тонн, им. Н. Лисовского (Преображенское) — 113,5 млн тонн, Санарское — 94,6 млн тонн — Иркутской области, Байкаловское — 51,9 млн тонн —

в Красноярском крае, Колтогорское — 35,5 млн тонн — в Ханты-Мансийском АО. Есть успехи и в открытии газовых месторождений. На баланс поставлены месторождение Южно-Кириновское с запасами 259,9 млрд куб. м в Охотском море, Северо-Русское — 49,0 млрд куб. м — в Ямало-Ненецком автономном округе, Южно-Кыпаканское — 43,9 млрд куб. м — в Ямало-Ненецком автоном-

ном округе, Абаканское — 31,9 млрд куб. м — в Красноярском крае. В начале 2014 года были открыты два месторождения, достаточно крупных по запасам: Оуриновское с извлекаемыми запасами нефти 34 млн тонн и Западно-Колтогорское с извлекаемыми запасами нефти 15 млн тонн. Для поддержания текущего уровня добычи углеводородного сырья и нивелирования

отраслевых рисков мы изучаем наиболее эффективные способы государственных вложений в геологоразведочные работы. Например, мы планируем концентрировать бюджетные средства в наиболее перспективных территориях, где находится большое количество локализованных инелокализованных ресурсов углеводородного сырья и где велика вероятность средних и крупных открытий.

Выделено пять таких зон — потенциально новых центров нефти- и газодобычи. Три из них в Западной Сибири, одна в Восточной Сибири и одна в Прикаспийском регионе. Знания о ресурсном потенциале этих зон будут получены в ближайшие несколько лет. Это позволит принимать взвешенные решения по строительству необходимой инфраструктуры и социально-экономическому развитию.

ВАЛЕНТИН ТАЗЕТДИНОВ, УПРАВЛЯЮЩИЙ ДИРЕКТОР ОАО «ЧЕЛЯБИНСКИЙ ТРУБОПРОКАТНЫЙ ЗАВОД»

С модернизацией Транссиба и Байкало-Амурской магистрали связаны ожидания не только жителей Сибири и Дальнего Востока, но и других регионов России. Совершенствование инфраструктуры позволит в разы увеличить грузооборот. И это придаст мощнейший им-

пульс для развития экономики страны. То, что расширенные возможности транспортной системы будут востребованы, очевидно. Так, с началом выполнения контракта по проекту «Сила Сибири» ОАО «Газпром» на ЧТПЗ больше чем в два раза увеличилось производство труб, более чем в четыре раза возрос оборот вагонов. Решить такую сложную и важную для нашей компании проблему было бы невозможно

без тесного взаимодействия с нашим стратегическим партнером Южноуральской железной дорогой, которая не только своевременно вывела на должный уровень работу на станциях, прилегающих к предприятию, но и помогает нам в организации маршрутных отправок готовой продукции. Модернизация Транссиба и БАМа позволит сделать взаимодействие регионов России более оперативным и эффективным.

ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ РАЗВИТИЯ СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ

В ЧИСЛЕ ПРИОРИТЕТНЫХ ПРОЕКТОВ — РАЗВИТИЕ БАМА И ТРАССИБА, ВЫСОКОСКОРОСТНАЯ МАГИСТРАЛЬ МОСКВА–КАЗАНЬ, РАЗВИТИЕ МОСКОВСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА, СТРОИТЕЛЬСТВО ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ЮГЕ И СЕВЕРО-ЗАПАДЕ РОССИИ.



КТО СТРОИТ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ОБЪЕКТЫ В РОССИИ

РЖД-СТРОЙ (дочернее общество ОАО РЖД)
– Строительство и реконструкция транспортной инфраструктуры
– В структуру РЖД-СТРОЙ входят 16 строительно-монтажных трестов, управляющих линейными предприятиями, 3 специализированных филиала, а также Дирекция выделенных проектов
– В 2013 году сдано в эксплуатацию 280 км пути, 22 мостовых сооружения, 534,5 км высоковольтных линий электропередач, 3728 км линий связи, СЦБ, 202 железнодорожных вокзала и депо.

ГРУППА КОМПАНИЙ 1520
– Модернизация железнодорожного пути на участке Санкт-Петербург—Бусловская.
– Модернизация инфраструктуры для скоростного движения на маршруте Москва—Санкт-Петербург.
– Организация интермодальных перевозок до станции Казань и до международного аэропорта Казань.
– Участие в строительстве четвертого главного пути Москва—Крюково.
– Участие в проекте Мга—Гатчина—Ивангород—подходы к портам Финского залива.

ТРАНСЮЖСТРОЙ
– Комплексная реконструкция участка Карымская—Забайкальск
– Совмещенная (автомобильная и железная) дорога Адлер — горноклиматический курорт «Альпика-Сервис»
– Участок Белгородской объездной автомобильной дороги Разумное—Северюково—Новосадовый
– Организация железнодорожного сообщения Сочи—Адлер—аэропорт «Сочи»

РОСЖЕЛДОРПРОЕКТ
– Проектирование проектов «Совмещенная (автомобильная и железная) дорога Адлер—горноклиматический курорт «Альпика-Сервис» и «Организация железнодорожного сообщения Сочи—Адлер—аэропорт Сочи».
– Комплексная реконструкция железнодорожной магистрали Санкт-Петербург—Москва под скоростное движение пассажирских поездов.
– Организация скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург—Бусловская Октябрьской железной дороги.
– Строительство и реконструкция объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта в рамках программы «Развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона ОАО РЖД».
– Реконструкция и развитие Малаго кольца Московской железной дороги.
– Организация пассажирского движения.

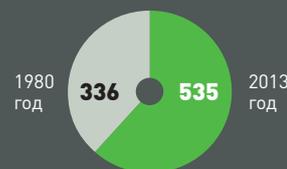
АФИНА ПАЛЛАДА
– Реконструкция моста через реку Уча (в рамках проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Московской жд на Ярославском направлении. Строительство IV главного пути Мытищи—Пушкино». Общая масса конструкция моста — 400 тонн, протяженность 80 км.
– Входящий в структуру холдинга «Афина Паллада» проектный институт «Сибгипротранс» (г. Новосибирск) стал одним из ведущих подрядчиков по проекту строительства специализированного угольного порта в Приморском крае.

ГРУППА КОМПАНИЙ СК МОСТ
– 22 железнодорожных моста на трассе Адлер—«Альпика-Сервис» в Сочи.
– Железнодорожный тоннель №1 Северо-Кавказской железной дороги.
– Богучанская ГЭС, Загорская ГАЭС-2.

ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН: ИНВЕСТИЦИИ И РАСПРЕДЕЛЕНИЕ В 2013–2017 ГОДАХ (МЛРД.РУБ.)



ГРУЗОБОРОТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НА ВОСТОЧНОМ ПОЛИГОНЕ СТРАНЫ (МЛРД ТОННОКИЛОМЕТРОВ)



РОСТ ДОЛИ ГРУЗОБОРОТА Ж/Д ТРАНСПОРТА НА ВОСТОЧНОМ ПОЛИГОНЕ СТРАНЫ В ОБЩЕМ ГРУЗОБОРОТЕ РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (%)



С 2014 ПО 2017 ГОД НА ВОСТОЧНОМ ПОЛИГОНЕ БУДЕТ ПОСТРОЕНО И РЕКОНСТРУИРОВАНО



Будет построен новый Байкальский тоннель протяженностью 6,7 км

«НАМ НУЖНЫ РЕШИТЕЛЬНЫЕ ПРЕОБРАЗОВАНИЯ» СЕГОДНЯ ПРОЕКТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, В ТОМ ЧИСЛЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ, МНОГИМИ КРИТИКУЮТСЯ ЗА ИХ ВЫСОКУЮ СТОИМОСТЬ И НЕОЧЕВИДНЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЭФФЕКТЫ. О ТОМ, ПОЧЕМУ ОНИ НЕОБХОДИМЫ И МОГУТ СТАТЬ ДРАЙВЕРАМИ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ, В ИНТЕРВЬЮ BUSINESS GUIDE РАССКАЗАЛ ВЛАДИМИР ЯКУНИН, ПРЕЗИДЕНТ ОАО РЖД.

BUSINESS GUIDE: Как вы считаете, нужны ли вообще крупные инфраструктурные проекты в сложной экономической ситуации и способны ли они принести весомый экономический эффект?

ВЛАДИМИР ЯКУНИН: Вы знаете, исторически развитие России как великой державы всегда осуществлялось через глобальные проекты, которые, по сути своей, и были проектами развития инфраструктуры. Мы построили ДнепроГЭС и Магнитку, освоили атом, подняли целину, проложили БАМ, первыми полетели в космос. Современная Россия также готова и стремится к продолжению этой традиции.

Без развития существующей инфраструктуры предельный экономический рост в России не сможет превысить 3% в год — это вывод, сделанный Министерством экономического развития. Поэтому основой развития страны должно стать развитие инфраструктуры, в том числе транспортной, железнодорожной. Особенно важно учитывать и то, что географическое положение России позволяет нам выступать в качестве узловой точки торговых и транспортных путей между Европой и Азией, играть роль геоэкономического интегратора.

В соответствии с параметрами, обнародованными Всемирным банком, инфраструктурный фактор на 40% определяет конкурентоспособность экономики страны. Поэтому нам нужны решительные преобразования, направленные на формирование новых точек инфраструктурного роста, способных обеспечить гарантированный макроэкономический эффект в масштабах государства. ОАО РЖД является исполнителем нескольких перспективных проектов, реализация которых будет определять будущее и транспортную систему, и социально-экономического развития не только нашей страны, но и макрорегионов АТР—ЕС.

В первую очередь речь идет о проекте развития инфраструктуры Восточного полигона сети железных дорог, в который входит Байкало-Амурская и Транссибирская железнодорожные магистрали. Сегодня этот проект прошел всестороннюю экспертизу, в том числе на площадке «Открытого правительства» и экспертного сообщества, признана его бюджетная эффективность в объеме свыше 140 млрд руб. Одно лишь объявление о планах по развитию БАМа привело к увеличению заявок грузоотправителей, так что экономический эффект очевиден.

Более того, формирование на территории Сибири и Дальнего Востока интегральной инфраструктурной, научно-производственной и социальной системы вдоль БАМа и Транссиба будет способствовать формированию новой парадигмы развития этого огромного региона — Транс-Евразийского пояса. История показывает, что именно такие мегапроекты способны за счет концентрации усилий различных сфер экономики, политических интересов, социальных групп, национальных суверенных интересов дать толчок глобальному развитию.

ВГ: Модернизация БАМа и Транссиба, строительство нового транспортного коридора, который свяжет Восток и



ВЛАДИМИР ЯКУНИН: ИСТОРИЧЕСКИ РАЗВИТИЕ РОССИИ КАК ВЕЛИКОЙ ДЕРЖАВЫ ВСЕГДА ОСУЩЕСТВЛЯЛОСЬ ЧЕРЕЗ ГЛОБАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ, КОТОРЫЕ, ПО СУТИ СВОЕЙ, И БЫЛИ ПРОЕКТАМИ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Запад — почему именно сейчас понадобилась реализация данного проекта? Какие слабые места в современной экономике поможет восполнить данный проект?

В. Я.: Правительство России в качестве одной из приоритетных задач определило развитие Сибири и Дальнего Востока и ускоренный рост ВРП сибирских и дальневосточных регионов в течение ближайших 10–15 лет. С учетом имеющихся у нас заявок крупнейших промышленных предприятий, которые реализуют мощные инвестиционные проекты в этом регионе, мы видим реальность решения этой задачи. Но для этого необходимо существенное усиление железнодорожной инфраструктуры региона.

Кроме того, проекты развития инфраструктуры, расположенной на международном транспортном коридоре «Восток—Запад», способны стать дополнительным драйвером экономического развития. В первую очередь за счет реализации транзитного потенциала нашей страны. Несмотря на значительные темпы прироста железнодорожного транзита — за последние четыре года он вырос в полтора раза, потенциал далеко не исчерпан.

По Транссибирской магистрали — основе коридора «Восток—Запад» — в сообщении между Западной Европой и Азией сегодня перевозится не более 1% от общего контейнерного грузопотока. В то же время транзитные перевозки 600–800 тыс. контейнеров в год, по оценке экспертов, способны принести российским транспортным компаниям дополнительную выручку в размере порядка \$2 млрд.

Но для комплексной реализации транзитного потенциала необходима реализация целого ряда проектов развития. Это и строительство железнодорожного Северного широтного хода, обеспечивающего освоение месторождений и транспортное обслуживание территорий Ямало-Ненецкого автономного округа. Он позволит перераспределить грузопотоки, частично разгружая Транссиб в его европейской части. Еще одно необходимое направление, стимулирующее экономический рост, — это усиление подходов к российским портам для реализации экспортного потенциала страны, транспортное обеспечение Крыма.

В целом, по оценкам экспертов, реализация пакета перспективных стратегических железнодорожных проектов способна обеспечить дополнительный прирост ВВП к 2020 году не менее чем на 1,1–2,5%. Это признало и Минэкономики России, которое в прогнозе до 2030 года определило развитие железнодорожной

отрасли в качестве обязательного элемента форсированного сценария развития экономики.

ВГ: Кто должен быть заинтересован в реализации такого масштабного проекта, как Восточный полигон, помимо железнодорожной отрасли? Сегодня много разговоров о сокращении софинансирования проекта из бюджетных средств. Есть такая опасность в будущем?

В. Я.: Социально-экономическое развитие Сибири, Дальнего Востока и Байкальского региона — это государственная стратегия: решение этой масштабной задачи возможно только при активной поддержке государства. Как подчеркнул в своем обращении к Федеральному собранию Владимир Владимирович Путин, «развитие Дальнего Востока является приоритетом нашей экономической политики на весь XXI век».

Принята государственная программа «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона», разработанная Минвостокразвития. Она предусматривает комплексное освоение минерально-сырьевой базы восточной части России. В этом вопросе степень участия железнодорожного транспорта является основополагающей. Уже сегодня освоение угольных и рудных месторождений сопряжено с увеличением нагрузки на железнодорожный транспорт. В настоящее время вывоз сырья производится здесь с месторождений угля, железной руды и минерально-строительных материалов: в 2012 году началась отгрузка каменного угля с Эльгинского и Апсатского месторождений, активно ведется освоение Эльгестского каменноугольного месторождения в Республике Тыва. Крупнейшие промышленные компании имеют намерения по разработке новых железорудных и каменноугольных месторождений этого региона.

Все это требует соответствующих инфраструктурных возможностей, в том числе за счет соответствующего развития БАМа и Транссиба. Отмечу особо: мы прошли долгий путь, приводя объективную доказательную оценку перспектив этого проекта, которая переселила критику отдельных экономистов. Правительством РФ было одобрено выделение средств из Фонда национального благосостояния на развитие инфраструктуры Восточного полигона. В том числе потому, что недостаточное развитие инфраструктуры, включенной в систему международных транспортных коридоров, в самом ближайшем будущем окажет серьезное негативное влияние и на перспективы социально-экономического развития страны и конкурентоспособность транспортной системы России на глобальном евроазиатском рынке транспортных услуг.

ВГ: Что может послужить драйвером российской экономики при успешной реализации проекта «Восточный полигон» — комплексная развитая транспортная инфраструктура или то, что с ней напрямую соприкасается: месторождения, природные ресурсы? Или социальная жизнь региона, поскольку в настоящее время одной из приоритетных задач, о которых еще в мае текущего года говорил Владимир Путин, является освоение территорий

БЕЗ РАЗВИТИЯ СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЕЛЬНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РОСТ В РОССИИ НЕ СМОЖЕТ ПРЕВЫСИТЬ 3% В ГОД. ПОЭТОМУ ОСНОВОЙ РАЗВИТИЯ СТРАНЫ ДОЛЖНО СТАТЬ РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ, В ТОМ ЧИСЛЕ ТРАНСПОРТНОЙ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ



ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА

Сибири и Дальнего Востока с привлечением туда человеческого капитала, стимулированием по миграции новой рабочей силы и пр.?

В. Я.: Все перечисленное имеет значение. В 1984 году, когда состоялась укладка последнего, знаменитого «Золотого звена» Байкало-Амурской магистрали и по новой железной дороге до Комсомольска-на-Амуре пошли первые поезда, мало у кого возникали сомнения в важности и необходимости строительства БАМа. В советские годы понимание экономического значения этого проекта шло рука об руку с социальным освоением Дальнего Востока — все мы помним энтузиазм строителей БАМа, когда молодые пары прямо со стройки уезжали в ЗАГСы, играли свадьбы, заводили семьи и обустроили свой быт в этих красивейших и богатейших ресурсами местах.

Сегодня мы также видим правильность такого подхода, и нагляднее всего это подтверждает статистика. Если в 1980 году грузооборот железнодорожного транспорта на Восточном полигоне страны составлял 336 млрд тоннокилометров, то в 2013 году он достиг 535 млрд тоннокилометров. Увеличение практически в два раза! Не говоря уже об удвоении за этот период его доли в общем грузообороте всех российских железных дорог с 11,5% в 1970 году до 24,4% в 2013 году.

Богатейшая ресурсная база восточной части России располагает большими запасами угля, руд, нефти, газа, калийных солей, золота, платины, алмазов, других ресурсов. При необходимом развитии транспортной инфраструктуры регион может стать одним из крупных альтернативных источников импортных поставок продукции в страны АТР, конкурентоспособных к продукции из Австралии, Индонезии, Бразилии и других стран.

Одна только реализация проекта развития БАМа и Транссиба обеспечит заказ для отечественной промышленности в объеме порядка 200 млрд руб. и позволит создать дополнительно около 40 тыс. рабочих мест на стадии строительства. Произойдет формирование новых промышленных кластеров, требующих привлечения трудовых ресурсов, будет развиваться транспортная доступность региона для населения. Социальное значение этого проекта трудно переоценить.

ВГ: Как в будущем проект модернизации двух крупнейших магистралей страны отразится на перевозках и перевозчиках?

В. Я.: Перспективы развития коридора «Восток—Запад» связаны в том числе с развитием и совершенствованием технологии перевозок крупнотоннажных контейнеров ускоренными поездами. С учетом быстро растущего спроса на данные услуги и требований клиентов постоянно расширяется перечень маршрутов их следования: контейнерные поезда доставляют груз от российских портов на Тихом океане до крупнейших городов России и до западных границ страны. Эта технология позволяет не только существенно сократить время доставки грузов из Азии в Европу, но и обеспечить ритмичность и регулярность поставок.

Разработана и успешно внедряется программа «Транссиб за семь суток», которая предполагает движение ускоренных контейнерных поездов с маршрутной скоростью до 1,2 тыс. км в сутки. Она позволяет привлечь на направление «Восток—Запад» часть контейнеропотока в сооб-



СОВМЕЩЕННАЯ ДОРОГА АДЛЕР—«АЛЬПИКА-СЕРВИС» СВЯЗАЛА БЕРЕГ ЧЕРНОГО МОРЯ С ГОРНЫМИ ВЕРШИНАМИ КРАСНОЙ ПОЛЯНЫ

щении между странами Юго-Восточной Азии и Европы, транспортируемого в настоящее время по традиционному морскому маршруту через Суэцкий канал. Для привлечения дополнительных грузопотоков транзитных грузов ОАО РЖД активно сотрудничает с зарубежными партнерами, заинтересованными в повышении глобальной конкурентоспособности железнодорожного транспорта. В этом вопросе мы находим полное понимание с нашими коллегами и в Международном союзе железных дорог, и на других представительных площадках.

ВГ: Все перечисленные вами проекты касаются грузовых перевозок, а есть ли инфраструктурные проекты развития в пассажирском сегменте? Насколько велика их экономическая целесообразность?

В. Я.: Да, такие проекты существуют, и они направлены прежде всего на повышение транспортной доступности и связанности регионов России между собой. Такое развитие имеет особое значение для стимулирования роста валовых региональных продуктов.

Например, развитие высокоскоростных магистралей в России. Пилотным здесь является проект магистрали Москва—Нижегород—Казань протяженностью 770 км, в регионах прохождения которой проживают около 25 млн человек. Ее строительство сыграет заметную роль в стимулировании экономической активности

регионов: в ходе строительства будет создано 370 тыс. рабочих мест более чем в 20 отраслях экономики. В первые 12 лет эксплуатации ожидается совокупный дополнительный прирост ВВП России на 11,7 трлн руб., рост налоговых поступлений на 3,8 трлн руб., чтократно превышает стоимость строительства.

ВГ: Насколько широко используется механизм государственно-частного партнерства в России в сфере транспортного строительства и в каких сегментах он успешнее всего применяется?

В. Я.: Прежде всего надо отметить, что для полноценного развития железнодорожной отрасли ресурсов ОАО РЖД недостаточно и привлечение государственно-частного партнерства — это самый перспективный способ развития. О том, что железные дороги привлекательны как объект инвестиций, красноречиво свидетельствует история успешных займов нашей компании на международных долговых рынках — крупнейшие инвесторы доверяют ОАО РЖД деньги на длительный срок.

Но для широкого применения ГЧП при реализации инфраструктурных проектов существует ряд структурных ограничений. Прежде всего частный капитал отпугивают очень длительные сроки окупаемости: в ряде регионов, например на Дальнем Востоке, горизонт окупаемости превышает 20 лет. При этом создание железнодорожной инфраструктуры в таких сложных геологических условиях — это очень капиталоемкое дело, а возврат вложенных средств затруднен в силу того, что рост тарифов на услуги железнодорожной инфраструктуры сдерживается со стороны государства. Это, пожалуй, главный фактор, почему частные инвесторы идут в инфраструктуру достаточно тяжело.

Не последнюю роль в сдерживании частных инвестиций играют особенности имеющейся правовой базы, которая пока еще представляет весьма ограниченные возможности для государственно-частного партнерства и нуждается в дальнейшем развитии. Отечественное законодательство, например, не позволяет отчуждать инфраструктуру железнодорожного транспорта, и частному капиталу, по сути, предлагается инвестировать в государственную собственность.

ВГ: Какие можно назвать эффективные примеры развития железнодорожной инфраструктуры на основе ГЧП из уже реализованных РЖД проектов? Каким образом строилось их финансирование?

В. Я.: Хорошие примеры действительно есть, они связаны в основном с новым строительством, а также со строительством сопутствующей инфраструктуры, например вокзальных комплексов. И если частному инвестору в нынешних обстоятельствах не будет интересен проект строительства второго пути БАМа, то железная дорога Кызыл—Курагино от угольных месторождений до точки примыкания к Транссибу может быть построена за счет использования механизмов ГЧП.

ВГ: Какие решения приняты по развитию транспортной инфраструктуры БАМа? Есть ли заключенные контракты привлечения частных инвестиций на эти цели?

В. Я.: Проект развития БАМа является стратегическим с точки зрения устойчивости социально-экономического развития региона, обеспечения геостратегических долгосрочных интересов России. На уровне государства инвестирование средств в его развитие даст колоссальный мультипликативный эффект. К сожалению, колоссальные сроки окупаемости делают практически невозможным привлечение частных средств. Более того, подобные проекты экономически неэффективны и для ОАО РЖД как коммерческой организации, главной целью которой, и это записано в уставе, является извлечение коммерческой прибыли.

Именно поэтому вопросы субсидирования подобных проектов относятся к компетенции государства. Одним из механизмов государственной поддержки для реализации проекта является введение инвестиционной составляющей в тарифы на грузовые перевозки с адресным направлением полученных дополнительных средств на развитие магистрали. Однако профинансировать весь проект только за счет роста тарифной нагрузки на пользователей не представляется возможным. В этой связи крайне важен баланс тарифных решений и прямых мер государственной поддержки.

Интервью записала ОЛЬГА МЕЛЬНИКОВА



РАЗВИТИЕ ПАССАЖИРСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОБЕСПЕЧИТ ПОВЫШЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ И СВЯЗАННОСТЬ РЕГИОНОВ

ФОРМИРОВАНИЕ НА ТЕРРИТОРИИ СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ИНТЕГРАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРНОЙ, НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ И СОЦИАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ ВДОЛЬ БАМА И ТРАНССИБА БУДЕТ СПОСОБСТВОВАТЬ ФОРМИРОВАНИЮ НОВОЙ ПАРАДИГМЫ РАЗВИТИЯ ЭТОГО ОГРОМНОГО РЕГИОНА — ТРАНС-ЕВРАЗИЙСКОГО ПОЯСА

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА

«СОЗДАНА ЭФФЕКТИВНАЯ СИСТЕМА РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ КАПИТАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА»

О ПОДГОТОВКЕ ОТРАСЛИ И ЕЕ СТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА К МАСШТАБНЫМ ПРОЕКТАМ, ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ СО СТОРОННИМИ ДЕВЕЛОПЕРСКИМИ КОМПАНИЯМИ РАССКАЗАЛ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ОАО РЖД ОЛЕГ ТОНИ.

BUSINESS GUIDE: Отразилась ли реформа железнодорожной отрасли на ее строительном комплексе, какие цели преследовались и как вы оцените их достижение?

ОЛЕГ ТОНИ: Безусловно, реформирование коснулось и строительного комплекса. С преобразованием Министерства путей сообщения в ОАО РЖД в 2003 году было необходимо создать основу для привлечения внешних инвестиций в строительство объектов железнодорожной инфраструктуры. Также началась работа по повышению эффективности реализации функций заказа и исполнения проектов.

Мы сформировали новые структуры и службы, разработали регламенты взаимодействия между ними, была внедрена отраслевая сметно-нормативная база, произошли обновление и модернизация производственных фондов. В 2006 году были созданы дочерние общества ОАО «РЖДстрой» и ОАО «Росжелдорпроект», которые являются конкурентоспособными участниками профильного рынка как в России, так и за рубежом. Эти компании уже зарекомендовали себя как ответственные исполнители работ в сфере капитального строительства, занимающие устойчивое положение на рынке.

Проводимая политика по развитию данных компаний позволила привлечь интерес со стороны инвесторов. В мае 2009 года был проведен открытый аукцион по продаже 50% + одной акции ОАО «Росжелдорпроект», реализация сделки привлекла в ОАО РЖД дополнительные финансовые ресурсы.

Самое главное, в итоге была создана эффективная система реализации проектов в сфере капитального строительства, позволяющая обеспечивать реализацию комплексных проектов высокой сложности. Эта система доказала свою устойчивость даже в период неблагоприятной рыночной конъюнктуры как внутрироссийского, так и международного рынка.



ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

«СОЧИНСКИЕ ПРОЕКТЫ ДАЛЕКО НЕ ЕДИНСТВЕННЫЕ, РЕАЛИЗОВАННЫЕ НАМИ ЗА ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ. МОЖНО ОТМЕТИТЬ ЗАПУСК ВО ВЛАДИВОСТОКЕ И В КАЗАНИ ПРИНЦИПИАЛЬНО НОВОГО ИНТЕРМОДАЛЬНОГО СЕРВИСА – ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ЭКСПРЕССА ДО АЭРОПОРТА ГОРОДА»

BG: Говоря о проектах высокой сложности, вы имеете в виду олимпийскую стройку?

О. Т.: Подготовку транспортной инфраструктуры к зимним Играм 2014 года в Сочи стоит отметить особо. Проект был реализован в рекордно короткие сроки — за пять лет и четыре месяца, что меньше нормативных сроков строи-

тельства почти на три года. За период строительства олимпийских объектов был выполнен огромный объем работ. Созданная транспортная система с поставленными задачами полностью справилась, что во многом подтверждает имидж ОАО РЖД как надежной, клиентоориентированной и высокотехнологичной компании.

Кроме того, олимпийское строительство позволило превратить Сочи в уникальный спортивный центр высочайшего уровня. К примеру, новый вокзал Адлера уже превратился в одну из достопримечательностей города. Для его создания были использованы новейшие архитектурные решения, зеленые технологии, новации в сфере энергоэффективности, а также обеспечена безбарьерная среда. Город не только преобразился как курорт, но и стал современным деловым и культурным центром, в котором есть все для полноценного отдыха и занятий спортом, для проведения бизнес-форумов.

Но сочинский проект далеко не единственный, реализованный нами за последние годы. Можно отметить запуск во Владивостоке и в Казани принципиально нового интермодального сервиса — железнодорожного экспресса до аэропорта города. Осуществляется реализация проектов по развитию железнодорожных подходов к портам Усть-Луга, Ванино, Советская Гавань, снятию ограничений пропускной способности по всей сети.

Был открыт новый Кузнецовский тоннель длиной почти 4 км, позволивший сократить протяженность железнодорожной линии Комсомольск-на-Амуре—Советская Гавань и существенно увеличить пропускную способность на данном направлении. Значительный объем работ развернут по улучшению транспортного обслуживания московского мегаполиса, развитию БАМа, Транссиба, а также реализации зарубежных инфраструктурных проектов, в том числе в Сербии и Корее.

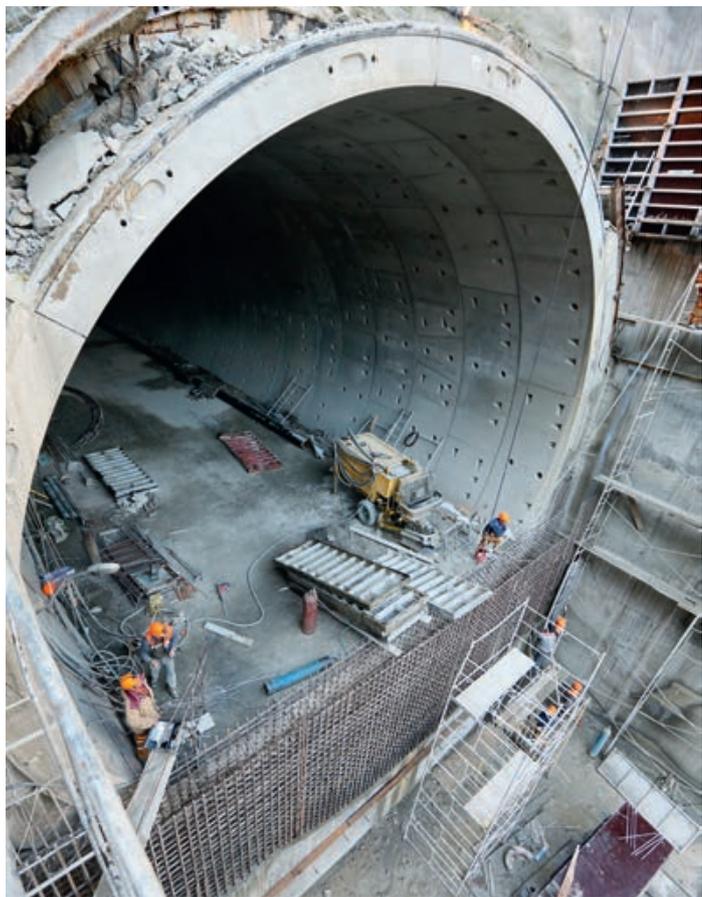
BG: Реконструкция БАМа и Транссиба станет самым сложным проектом для ОАО РЖД? Какие работы здесь уже ведутся?

О. Т.: Учитывая климатические условия Сибири и Дальнего Востока, очень жесткие сроки реализации и объемы строительных работ — проект действительно сложный. К концу 2017 года в соответствии с планом мы должны завершить строительство и реконструкцию 92 станций и 47 разъездов, более 460 км вторых путей, порядка 680 км автоблокировки, 19 тяговых подстанций, более 350 км контактной сети. Один из сложнейших вопросов — это строительство нового Байкальского тоннеля длиной почти 7 км, а всего в планах 980 объектов железнодорожной инфраструктуры.

В 2013 году ОАО РЖД приступило к выполнению строительного-монтажных работ по развитию Восточного полигона, в сжатые сроки было организовано производство работ на западном участке БАМа, проведена подготовительная работа по строительству Байкальского тоннеля. В целях координации деятельности участников данного проекта создана специализированная дирекция.

Но я бы не сказал, что другие проекты уступают ему в сложности — например, в Москве ведутся реконструкция и развитие Малого кольца Московской железной дороги и радиальных направлений. Здесь работа осуществляется в условиях плотной застройки и развития улично-дорожной сети города, сложнейших пересечений инженерных и иных сетей. Требуется проработка вариантов использования надпутевого пространства, обеспечения доступной среды для маломобильных групп населения и многое другое. Мы ведем эти работы в тесном сотрудничестве с властями Москвы и Московской области, другими причастными структурами и ведомствами.

Интервью записала ОЛЬГА МЕЛЬНИКОВА



ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

ТОННЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС №3 НА СОВМЕЩЕННОЙ ДОРОГЕ АДЛЕР—«АЛЬПИКА-СЕРВИС» ПРИЗНАН «ПРОЕКТОМ ГОДА» НА КОНКУРСЕ ВСЕМИРНОЙ ТОННЕЛЬНОЙ АССОЦИАЦИИ В 2011-ОМ ГОДУ



СУММАРНАЯ МОЩНОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОВЫХ ДВОРОВ ИМЕРЕТИНСКОЙ НИЗМЕННОСТИ СОЧИ 15 МЛН ТОНН В ГОД

ДЕНЬГИ — ИНФРАСТРУКТУРА — ДЕНЬГИ

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА В ПОСЛЕДНИЕ ДВА ГОДА АКТИВИЗИРОВАЛО РАБОТУ ПО РЕАЛИЗАЦИИ МАСШТАБНЫХ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПРОЕКТОВ. ВСМ, ТРАНССИБИРСКАЯ И БАЙКАЛО-АМУРСКАЯ МАГИСТРАЛИ, КЕРЧЕНСКИЙ МОСТОВОЙ ПЕРЕХОД — САМЫЕ СВЕЖИЕ ИЗ МЕГАСТРОЕК, КОТОРЫЕ ЛИБО УЖЕ В ПРОЦЕССЕ РЕАЛИЗАЦИИ, ЛИБО НА БЛИЗКИХ ПОДХОДАХ К ГОРЯЧЕЙ ФАЗЕ. ПРИЧЕМ ВСЕ ЭТО ПРОИСХОДИТ НА ФОНЕ РЕЦЕССИИ И ПРИЗНАКОВ ПРИБЛИЖАЮЩЕГОСЯ КРИЗИСА. ПАРАДОКСА ЗДЕСЬ НЕТ: ТРАТЫ НА ИНФРАСТРУКТУРУ В ПЕРИОД СПАДА НЕ ТОЛЬКО УМЕСТНЫ — ОНИ НЕОБХОДИМЫ. ИВАН СЕМЕНОВ

В рамках двух федеральных целевых программ по развитию транспортной системы России — ныне действующей (на 2010–2015 годы) и предыдущей (2002–2010 годы) — Минтрансу вместе с причастными структурами и компаниями, в первую очередь РЖД, удалось реализовать ряд масштабных проектов, некоторые из них имели для страны имиджевый характер. Речь, в частности, идет о подготовке транспортной инфраструктуры к проведению Всемирной Универсиады в Казани, Олимпийских игр в Сочи, строительстве нового Кузнецовского тоннеля и др.

Некоторые идеи были успешно претворены в жизнь на региональном уровне, например возведение Пассажирского порта или платной городской автомагистрали «Западный скоростной диаметр» в Санкт-Петербурге, модернизация ряда крупных аэропортов при активном привлечении внебюджетного финансирования.

На заседании дискуссионного экономического клуба «Диалоги» директор Института экономики РАН Руслан Гринберг отметил: «Постепенно пробивает себе дорогу идея, что инвестирование в инфраструктурные проекты необходимо и, по существу, безальтернативно». Идею поддержал министр экономического развития Алексей Улюкаев: он предложил 100% Фонда национального благосостояния инвестировать именно в крупные инфраструктурные проекты.

Развитие инфраструктуры — это и расшивка узких мест в экономике, и одновременно важный шаг к привлечению частных инвестиций. Есть, конечно, и сторона, очевидно привлекательная для рядовых граждан — пользователей этой самой инфраструктурой. Если в свое время скоростные «Сапсаны» между Москвой и Санкт-Петербургом воспринимались некоторыми как некая роскошь, равно как и «Аллегро», курсирующий между северной столицей и Хельсинки, то сегодня они уже стали привычным средством передвижения, притом весьма популярным.

По мнению экспертов, национальной экономике требуется в первую очередь расширить пропускные способности коридоров, соединяющих грузообразующие регионы с портами северо-запада, юга и Дальнего Востока, создать логистическую сеть, позволяющую вывезти продукцию добывающей и перерабатывающей промышленности с новых месторождений и производств в Сибири и на Дальнем Востоке. Кроме того, существует серьезная необходимость в перестройке транспортных узлов крупных мегаполисов, в первую очередь Москвы и Санкт-Петербурга.

На заседании дискуссионного экономического клуба «Диалоги», на площадке которого активно обсуждают вопросы реализации инфраструктурных проектов, Ивао Охаси, советник по Японии и странам АТР Ассоциации индустриальных парков, отмечал, что, транспортные и, шире, инфраструктурные коридоры давно и заслуженно считаются важными стимулами развития всей прилегающей к ним экономики и соответствующих регионов. Например, в Японии сложилась модель ускорения роста отдельных территорий на базе трех факторов: высокоскоростные магистрали, соединяющие индустриальные парки и туристические центры. Та же модель хорошо зарекомендовала себя и в странах Юго-Восточной Азии, с которыми Япония активно сотрудничает.

В этой связи не стоит удивляться указанию президента страны Владимира Путина, который поручил в 2013 году изыскать средства на реализацию проектов по модернизации Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей. В настоящее время общая сумма инвестиций, согласован-



ЭКСПЕРТЫ ПОЛАГАЮТ, ЧТО ГОСУДАРСТВО СОВЕРШЕННО ЛОГИЧНО ТРАТИТСЯ НА ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ, — ТАК ОНО СТИМУЛИРУЕТ ВНУТРЕННИЙ СПРОС

ная властями, составляет 562 млрд руб., часть из которых будет предоставлена Фондом национального благосостояния и федеральным бюджетом. При этом планируется, что грузопоток будет значительно больше, чем тот, который обсуждался еще год назад. В настоящее время можно оперировать следующими цифрами: до 2020 года грузопоток на восточном направлении вырастет на 66 млн тонн вместо прошлогоднего прогноза в 55 млн тонн. Вывоз этого дополнительного объема возможен за счет увеличения грузовой нормы поездов, при этом необходимым условием является полное обеспечение вагонного парка на Восточном полигоне новыми вагонами с повышенной осевой нагрузкой. Для этого, в свою очередь, требуются частные инвестиции в обновление производственных мощностей со стороны машиностроителей и в обновление вагонного парка со стороны его собственников.

Но сводить значимость этого проекта исключительно к перевозке грузов значит обеднять его. Это не только транспортный проект, но и социально-экономический.

В рамках программы по Восточному полигону планируется до 2017 года построить и реконструировать 92 станции, 47 развязок, более 460 км вторых путей, выполнить строительство нового Байкальского тоннеля протяженностью 6,7 км.

В том, что касается других регионов, следует отметить инвестиционный проект «Комплексная реконструкция участка Мга—Гатчина—Веймарн—Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива». Он реализуется в целях подготовки железнодорожной инфраструктуры на ближних подходах к порту Усть-Луга, который в будущем будет переваливать около 100 млн тонн грузов в год. Для сравнения: крупнейший на сегодня многопрофильный российский порт на Балтике Санкт-Петербург обрабатывает ежегодно около 60 млн тонн.

На региональном уровне уже идет реализация проекта «Развитие Московского транспортного узла», который был утвержден в конце 2013 года и предусматривает инвестиции в размере 1,8 трлн руб. Стоит отметить системность концепции, которая не просто перечисляет количество ки-



лометров автомобильных и железных дорог, взлетно-посадочных полос, которые необходимо построить, а увязывает все это в единый транспортный узел с акцентом на мультимодальность, иными словами, стыкует различные виды перевозки. На примере Москвы и Московской области мы, очевидно, увидим разные, в том числе нестандартные, решения, которые затем могут быть реализованы в других регионах. Речь идет прежде всего о таких вопросах, как вынос грузового движения за черту крупных городов, строительство мультимодальных центров, в которых пассажир может пересесть с пригородной электрички на, скажем, метро или автобус, а сама электричка из привычного способа добраться на дачу превращается в средство передвижения еще и внутри городской среды.

Наиболее вероятный «преемник» московских решений — Санкт-Петербург, который, как и столица, начинает сталкиваться с перегруженностью основных городских магистралей. В настоящее время обсуждаются корректировки в Программу развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года, при этом дискуссии по данному вопросу разворачиваются весьма жаркие.

Из всех проектов, финансирование которых так или иначе проходит через Минтранс, целесообразность в нынешних непростых экономических условиях не вызывает только строительство Керченского мостового перехода — в силу понятных геополитических причин. С остальными на первый взгляд можно было бы и подождать, раз уж в стране определенная напряженность с деньгами. Однако эксперты полагают, что государство совершенно логично тратится на транспортную инфраструктуру, указывая на то, что тем самым оно стимулирует внутренний спрос. Так, генеральный директор Института экономики и развития транспорта Федор Пехтерев отметил, что в результате модернизации БА-Ма и Транссиба общие поступления в бюджет России за 30 лет составят около 486 млрд руб. Период окупаемости бюджетных инвестиций в эти проекты составит 20 лет — вполне приемлемый срок, если судить по международной практике, не говоря уже о том, что ФНБ, например, продолжит получать дивиденды от привилегированных акций РЖД. Да и о имидже в глазах бизнеса и рядовых пользователей инфраструктуры забывать нельзя.

На примере развития Московского транспортного узла можно показать, что столица получит не только гармонич-

ное развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта и внутригородских пассажирских перевозок, но и новые точки экономического роста: в городе будет создано более 10,4 тыс. современных рабочих мест, в том числе около 4 тыс. — в перевозках пассажиров. Кроме того, за счет электрификации Малого кольца Московской железной дороги значительно улучшится экологическая обстановка и повысится привлекательность территорий зоны тяготения. У москвичей появится более 350 возможных вариантов пересадок при перемещении по городу, существенно уменьшится нагрузка на центральную часть города и увеличится связность транспортной сети. Городская железнодорожная система обеспечит освоение пиковых пассажиропотоков при интервалах движения до 6 минут, ведь все грузовое и технологическое движение выведется на новый строящийся путь.

Немаловажным фактором, например, является то, что все масштабные транспортные строительные проекты, реализованные в последние годы, не заставили Минтранс, а значит, и правительство в целом, что называется, краснеть перед публикой. Даже крайне напряженная стройка в Сочи, где пришлось применить еще не апробированные в мировой практике технологии и вообще принимать множество оперативных решений буквально «на коленке», — и та заслужила высокие оценки со стороны взыскательных гостей и контролеров. Транспорт, напомним, работал во время Олимпийских и Паралимпийских игр в Сочи как по часам, не допустив хоть сколь-нибудь заметных сбоев. Очевидно, что после серьезнейшего олимпийского теста у государства появилось больше оснований доверять средства из ФНБ и федерального бюджета железнодорожникам и строителям автомобильной инфраструктуры. ■

ВЛАСТИ И БИЗНЕС ПРИВЫКЛИ К МЫСЛИ, ЧТО СТРОИТЕЛЬСТВО И ОБНОВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ — ДЕЛО НЕ ТОЛЬКО НЕОБХОДИМОЕ, НО И ВЫГОДНОЕ



АЛЕКСАНДР МИШАРИН: НЕЛЬЗЯ СОКРАТИТЬ РАССТОЯНИЕ, НО ВРЕМЯ ПУТИ — ВПОЛНЕ

В ОАО РЖД СОСТОЯЛОСЬ ЗАСЕДАНИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА ПО ВОПРОСАМ СКОРОСТНОГО И ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИИ. ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ МОСКВА—КАЗАНЬ ОБЕЩАЕТ СТАТЬ ПЕРВЫМ ШАГОМ ПО «ШЕЛКОВОМУ ПУТИ XXI ВЕКА».

Участие в заседании совета приняли представители исполнительных и законодательных органов власти, руководители субъектов РФ, представители иностранных государств, промышленных и предпринимательских кругов, научного и экспертного сообщества. Делегацию ОАО РЖД возглавил первый вице-президент компании Александр Мишарин.

Инфраструктурный проект строительства ВСМ позиционируется прежде всего как социально ориентированный. В текущем году он называется в качестве основного кандидата для финансирования из ФНБ. Создание сети высокоскоростного и скоростного движения учтено в Прогнозе социально-экономического развития РФ, актуализированной Транспортной стратегии России и Генеральной схеме развития сети железных дорог. К 2030 году предполагается построено более 4,2 тыс. км высокоскоростных линий.

Пилотная линия ВСМ Москва—Казань протяженностью 770 км внесена в схему территориального планирования РФ и проходит по территории семи субъектов РФ. Это 15 остановок в пяти крупных и десяти региональных городах. Это зона притяжения регионов с населением около 30 млн человек и часовая доступность городов. К примеру, от Москвы до Казани можно будет доехать за три с половиной часа, от Нижнего Новгорода до Чебоксар — домчаться за час, а до Казани — за полтора. Востребованность такого ускоренного сообщения между городами не вызывает сомнений: регулярно авиаперевозками пользуется лишь 5% россиян, билеты же на скоростные «Сапсаны» между Москвой, Петербургом и Нижним Новгородом неизменно остаются дефицитом. Ежегодный пассажиропоток на ВСМ в первые годы эксплуатации оценивается в 10,5 млн человек.

Консорциум ведущих российских институтов просчитал макроэкономические эффекты от ввода ВСМ: они значительно превысили инвестиции в строительство магистрали. Результаты исследований подтверждены Минэкономики России. По словам советника президента РФ Сергея Глазьева, окупиться проект обещаеткратно: ожидаемый налоговый эффект составляет 3,8 трлн руб. Разработчики пошли по пути глубокой локализации, учитывая межотраслевые обратные связи, способные дать позитивный эффект для экономического роста. На сегодняшний день завершено обоснование инвестиций по строительству ВСМ, проект прошел все возможные проверки. И даже строчка в бюджете на проектирование трассы уже имеется. Поэтому сейчас работа направлена главным образом на определение источников финансирования.

В условиях снижения темпов роста экономики проект создания сети ВСМ может стать мощным стимулом к развитию всей страны. Финансовая модель первого проекта Москва—Казань показывает: благодаря различным эффектам государство вернет свои субсидии уже к 2025 году. Общий прирост ВВП за счет агломерационных

ФИНАНСОВАЯ МОДЕЛЬ ПЕРВОГО ПРОЕКТА МОСКВА — КАЗАНЬ ПОКАЗЫВАЕТ, ЧТО БЛАГОДАРИЯ РАЗЛИЧНЫМ ЭФФЕКТАМ ГОСУДАРСТВО ВЕРНЁТ СВОИ СУБСИДИИ УЖЕ К 2025 ГОДУ

ЕЖЕГОДНЫЙ ПАССАЖИРОПОТОК НА ВСМ В ПЕРВЫЕ ГОДЫ ЭКСПЛУАТАЦИИ ОЦЕНИВАЕТСЯ В 10,5 МЛН ЧЕЛОВЕК



ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

эффектов, обусловленных в числе прочего ростом производительности труда и повышением деловой активности, составит более 11 трлн руб. Страна получит новое масштабное производство с привлечением новых технологий, появится новое поколение профессионалов в сфере производства, строительства, транспорта. По подсчетам того же консорциума ведущих институтов во главе с Центром стратегических разработок, на этапе строительства ВСМ Москва—Казань будет создано более 370 тыс. рабочих мест — как в семи субъектах прохождения трассы, так в других, где будет размещено производство техники и сопутствующих материалов.

Свою «теоретическую часть» проект успешно прошел и готов к выходу в практическую плоскость. «Мы убеждаемся в том, что проект уже вступает в определенную стадию реализации и значительно продвинулся с точки зрения экономического обоснования, регионы очень активно включились в эту работу», — отметил председатель совета, первый заместитель председателя Государственной думы РФ Александр Жуков.

«На сегодняшний день проект находится в высокой степени готовности», — подтвердил Александр Мишарин. — Выбрана организационно-правовая схема с использованием механизма концессии как одного из наиболее эффективных механизмов государственно-частного партнерства в инфраструктурных проектах, готова одобренная на разных уровнях финансовая модель. Возможно, в нее еще будут внесены некоторые изменения в части увеличения доли средств ФНБ над бюджетными. Этот вариант мы будем обсуждать с будущими инвесторами проекта. Должен сказать, что нам необходимо сблизить регионы, и если сократить расстояние мы не можем, то сократить время в пути — вполне».

Инвестиционная привлекательность проекта обещает стать высокой. Во всяком случае, предварительное маркетинговое road-show в Москве вызвало однозначный интерес потенциальных партнеров, в том числе многих европейских и восточных консорциумов. Среди гостей были

отмечены не только представители финансовой и инфраструктурной отраслей из России, но и финансовых, транснациональных и промышленно-строительных альянсов со всего мира. Не говоря уже о «Немецкой инициативе» и ряде французских компаний, с которыми ОАО РЖД традиционно сотрудничает.

Отдельно стоит сказать о перспективах развития новых направлений сотрудничества со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. В частности, китайские партнеры выражают наиболее горячую готовность вхождения в проект, в том числе инвестициями. В начале текущего года стало известно о новом масштабном замысле — Транс-Евразийском поясе развития, который будет отличаться от традиционного инфраструктурно-логистического проекта ОАО РЖД. Ведутся переговоры о развитии целого высокоскоростного международного транспортного железнодорожного коридора Москва—Екатеринбург—Астана—Урумчи—Пекин, который значительно ускорит перемещение и пассажиров, и грузов, сблизит российский, казахский и китайский бизнес и будет способствовать развитию новых совместных проектов этих стран.

«Партнерство с Поднебесной не просто политический шаг, это работа с профессионалами, сеть высокоскоростных магистралей которых развивается наиболее динамично в мировом масштабе», — подчеркивает Алек-

ФСК СНАБДИТ ЭНЕРГИЕЙ БАМ И ТРАНССИБ

ФСК ЕЭС ожидает одобрения заявки на финансирование проекта по строительству энергетической инфраструктуры по обеспечению развития Восточного полигона (модернизация БАМа и Транссиба) из средств Фонда национального благосостояния. Оценочная стоимость проектов — 141 млрд руб., из которых 56 млрд руб. предполагается

профинансировать из ФНБ. Благодаря реализации проектов мощность энергетического комплекса РЖД увеличится на 381 МВт. В рамках проекта компания планирует построить транзитную линию 500 кВ Усть-Илимская ГЭС—Усть-Кут—Нижнеангарск—Чара, которую будет обеспечивать подстанция 500 кВ «Усть-Кут» мощностью 501 МВА. На подстанции будет установлен управляемый

шунтирующий реактор 500 кВ для компенсации реактивной мощности. Подобный же центр питания будет создан в Республике Бурятия — подстанция 500 кВ «Нижнеангарская», на которой дополнительно установят статический тиристорный компенсатор. Подстанции соединит линия электропередачи 500 кВ. Для обеспечения внешнего электроснабжения инвестиционных проектов Восточной Сибири и связи с Объ-

единным высокоскоростной транспортный коридор Москва—Пекин протяженностью 7769 км пройдет через территорию сразу трех государств — России, Казахстана и Китая. Общее время пути займет 38 часов. По территории России новый «шелковый путь» свяжет центр, Поволжье и Уральский экономический регион, затем эстафету примет Казахстан. Третий отрезок пути пройдет из западной части территории КНР в северную — через Урумчи на Пекин.

По итогам заседания Общественный совет рекомендовал предусмотреть в 2015 году в проекте бюджета РФ выделение средств в размере 6 млрд руб. для организации инженерных изысканий и начала проектирования ВСМ Москва—Казань. В случае принятия положительного решения правительством РФ о финансировании проекта совет рекомендовал ОАО РЖД приступить к началу изысканий, разработке документации по планировке территории и проектированию. ■

диненной энергосистемой Востока планируется вдоль Байкало-Амурской магистрали построить линию электропередачи напряжением 500 кВ «Нижнеангарская»—«Чара». Согласно инвестпрограмме, строительство завершится в 2024 году.

Согласно инвестпрограмме, строительство завершится в 2024 году.



«СКОРОСТЬ ДОЛЖНА СТАТЬ КОНКУРЕНТНЫМ ПРЕИМУЩЕСТВОМ»

РЫНОК СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СТАНОВИТСЯ ВСЕ БОЛЕЕ КОНКУРЕНТНЫМ. ПРИ ЭТОМ ГОСУДАРСТВО, КАК ЗАКАЗЧИК БОЛЬШИНСТВА ОБЪЕКТОВ, ВСЕ ЧАЩЕ ДИКТУЕТ ПОДРЯДЧИКАМ СВОИ ПРАВИЛА ИГРЫ. РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ СДЕЛАЛИ СТАВКУ НА «ТИТУЛЬНЫЕ» КОНТРАКТЫ, ЖЕСТКИЕ ТРЕБОВАНИЯ КОТОРЫХ СТИМУЛИРУЮТ КОМПАНИИ К ОБЪЕДИНЕНИЮ. ГРУППА КОМПАНИЙ 1520 КОНСОЛИДИРУЕТ ПОД ЕДИНЫМ БРЕНДОМ СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНЫЕ ТРЕСТЫ, ПРЕДПРИЯТИЯ, РАЗРАБАТЫВАЮЩИЕ И ПРОИЗВОДЯЩИЕ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ, ПРОЕКТНО-ИЗЫСКАТЕЛЬСКИЕ КОЛЛЕКТИВЫ И НАМЕРЕНА ВЫХОДИТЬ НА ТЕНДЕРЫ КАК ЕДИНАЯ СТРУКТУРА. ОБ ОСОБЕННОСТЯХ КОНКУРЕНТНОЙ СРЕДЫ НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА И ПЕРСПЕКТИВАХ ОБЪЕДИНЕННОЙ СТРУКТУРЫ РАССКАЗАЛ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ГК 1520 ЮРИЙ ОБОДОВСКИЙ.

BUSINESS GUIDE: Почему предприятия, которые раньше многие годы успешно работали в отдельных строительных сегментах, потребовалось объединить в единую группу?

ЮРИЙ ОБОДОВСКИЙ: Решения диктуются экономической целесообразностью. Как частная компания, мы стремимся к сокращению расходов. В общем-то это проблема любых больших коллективов. Аппарат управления в каждом отдельном предприятии занимался дублирующими функциями, такими как привлечение финансирования, управление денежными потоками, наем и обучение персонала. Мы оптимизировали эти функции, объединили активы. Это дает нам дополнительное преимущество, и сегодня мы готовы выполнять практически полный комплекс работ, начиная от проектирования, производства материалов, строительства и монтажа, заканчивая сервисным обслуживанием.

BG: Какие активы в итоге объединит ГК 1520?

Ю. О.: В области строительства наша специализация — это автоматика, телемеханика, электрификация и общестроительные работы, работа с землей — земполотно, строительство искусственных сооружений, то есть весь комплекс строительных работ по железнодорожной инфраструктуре. 11 строительных территориальных филиалов Объединенной строительной компании 1520 по всей территории России, и в каждом есть специалисты с многолетним опытом, техника, необходимая для выполнения этих работ. Конечно, в каждом регионе своя специфика, свои потребности. Соответственно, мы распределяем и свои мощности. Так, например, над реализацией проекта по реконструкции БАМа трудится ударный батальон «Бамстроймеханизация», который выиграл тендеры на ряд объектов строительства на БАМе и Транссибе и уже приступил к выполнению работ. Базируется он в Тынде. Кстати, в том же регионе, на Дальнем Востоке, мы сейчас готовим к запуску еще одну площадку по ремонту и обслуживанию автомотрис — дрезин если попросту. У нас их больше, чем у какой бы то ни было частной компании в России. В целом это и есть контур группы компаний 1520. Всего более 10 тыс. сотрудников по всей стране.

BG: Набор активов говорит о том, что вы целенаправленно приобретали их, чтобы консолидировать в холдинг, который может выполнять комплексные проекты «под ключ» на железнодорожной инфраструктуре.

Ю. О.: Мы работаем не только с РЖД. Среди наших клиентов — Росавтодор, ведущие частные российские компании — Магнитка, НЛМК, «Металлоинвест», ЛУКОЙЛ и многие другие. Хотя железные дороги, безусловно, это наш стратегический приоритет. Мы не занимались скучной активностью. Мы приобрели компетенции. И это был последовательный процесс. Начинать с получения специализации в области автоматики и телемеханики — системы управления, централизации. У нас не было задачи приобрести актив, мы всерьез занимались развитием той или иной компетенции. К тому же сама жизнь подсказывала эти решения. Например, РЖД активно работают над уве-



ФОТО: СЛУЖБА ГК 1520

ЮРИЙ ОБОДОВСКИЙ: «МЫ СТАРАЕМСЯ ИДТИ НА ШАГ, НА ДВА ВПЕРЕДИ, ЧТОБЫ РАБОТАТЬ В СФЕРЕ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ»

личением грузопотока. При этом рост количества подвижного состава, перевозящего грузы, приводил к разрушению полотна. Мы предложили ряд решений, которые позволили сократить дистанцию между составами путем внедрения других алгоритмов и систем автоблокировки, централизации, то есть управления движением. В результате интервал между составами сокращается, достигается конечная цель — увеличение грузопотока. Затраты примерно в пять раз меньше, чем если идти по пути простого увеличения количества путей.

Следующим шагом стало приобретение компетенций в области работ на контактной сети железных дорог. Начали смотреть на компании с этим видом деятельности. Естественно, внимательно изучили ключевые проблемы и инвестировали в оснащение современными машинами и механизмами. За счет этого нам удалось занять достойное место в сфере работ по модернизации и капитальному ремонту контактной сети. Собираемся и дальше развивать это направление — инвестируем в НИОКР по разработке деталей контактной сети. Опять же исходим из банальной логики: сейчас вся контактная сеть рассчитана на максимальную скорость 160 км/ч (так и называется — КС-160), но скорость движения поездов растет. А значит, и требования к деталям контактной сети другие. Мы начали разрабатывать новые материалы и технологии и уже в текущем году покажем первые образцы нашей инициативной

разработки — КС-250. Стараемся идти на шаг, на два вперед, чтобы остаться в этом сегменте, когда начнутся проекты высокоскоростного движения.

BG: Ставка на комплексность тоже пришла со временем?

Ю. О.: Ставка на комплексность — это в первую очередь результат оптимизации управления. Развивая автоматику и телемеханику, мы в целях наиболее эффективного использования трудовых коллективов пришли к тому, что нужно заняться и связью. Потому что бригада, которая так или иначе вышла на линию для работы с кабелем, может устанавливать и обслуживать оборудование связи — после соответствующей подготовки, естественно. Именно на таком подходе основывается логика комплексных проектов, позволяющая одному коллективу выполнять целый комплекс задач. Это позитивный опыт, это выгодно всем: и заказчику, и подрядчику. Объединение определенных видов работ позволяет РЖД эффективнее использовать окна (остановка движения на определенном участке. — **BG**) не только для модернизации полотна, но и оборудования связи, контактной сети.

BG: Почему назвали просто ГК 1520 — без всяких приставок?

Ю. О.: Мы долго фантазировали на эту тему, потому что сегодня существует большое количество компаний, которые в своем названии имеют «монтаж», «строй», и в общем-то такие вещи не позволяют иметь узнаваемый бренд независимо от того, что компания имеет большой опыт работы. 1520 — ширина железнодорожной колеи в России — для нас некий информационный код, «1520» без комментариев, у нас нет приставки ни «строй», ни

«монтаж», а просто «1520». Такое вот решение. Мне кажется, достаточно удачное, потому что все, кто работает с железной дорогой, понимают, что это обозначает. Нам это название понравилось, акционеры проголосовали, и мы подняли этот флаг. Как единое целое, как ГК 1520 мы только в начале пути.

BG: Многие строительные компании сейчас стремятся получить так называемые титульные контракты. Что они собой представляют? «Титул» отличается от контракта жизненного цикла?

Ю. О.: Пока это не одно и то же. Разница в том, что в контракте жизненного цикла подразумевается, что подрядчик в будущем осуществит и сервисное обслуживание объекта или оборудования. Сейчас же заказчики выставляют на торги подрядчикам титульные контракты, где четко фиксируется конечная стоимость проекта, в которую подрядчик должен уложиться, там перечислены все виды работ по модернизации, строительству того или иного участка железнодорожного пути или автодороги. Заказчик от «титулов» получает прямую выгоду — конечную цену, и в общем-то все риски лежат на владельце «титула»: генподрядчик несет ответственность за весь проект в целом.

BG: Введение «титульных» проектов каким-то образом изменило рынок? И что это дало для вас?

Ю. О.: «Титулы» стимулировали рынок к консолидации, потому что это денежная история. Компаниям для участия в торгах на «титульные» проекты необходимо обладать существенными оборотными средствами, банковскими гарантиями. Для заказчика также важно, чтобы «титулам» соответствовали мощные компании с большим и специализированным коллективом, со своими оборотными средствами, с машинами и механизмами. Таким образом, жизнь сама нас подтолкнула к консолидации.

BG: Какие известные «титулы» в активе вашей команды?

Ю. О.: Например, модернизация железнодорожного пути на участке Санкт-Петербург—Бусловская. Модернизация инфраструктуры для скоростного движения на маршруте Москва—Санкт-Петербург. Организация интермодальных перевозок до станции Казань и до международного аэропорта Казань. Участие в строительстве четвертого главного пути Москва—Крюково. Важный проект участка Мга—Гатчина—Ивангород — подходы к портам Финского залива. Это знаковые «титулы». Все остальное было не

РАЗВИВАЯ АВТОМАТИКУ И ТЕЛЕМЕХАНИКУ, МЫ В ЦЕЛЯХ НАИБОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРУДОВЫХ КОЛЛЕКТИВОВ ПРИШЛИ К ТОМУ, ЧТО НУЖНО ЗАНЯТЬСЯ И СВЯЗЬЮ





УНИКАЛЬНЫЙ РАСКАТОЧНЫЙ КОМПЛЕКС TESMES СОКРАТИЛ РАБОТУ В «ОКНАХ» В ДВА РАЗА ЗА СЧЕТ СКОРОСТИ МОНТАЖА И ДЕМОНТАЖА КОНТАКТНОЙ СЕТИ

→ столь значительным и связано с тем, что до введения титульных проектов были в основном программы обновления, модернизации, разбитые на небольшие объекты.

ВГ: Если говорить в целом, не только про титулы, насколько высока конкуренция за подряды РЖД с учетом того, что это монозаказчик?

Ю. О.: Конкуренция достаточно высокая. Надо понимать, что торги проходят по принципу аукциона, где есть жесткие требования, предъявляемые к компаниям, связанные с безопасностью движения. Мы знаем ряд таких компаний: «Стройтрест», «Росжелдорстрой», «УСК-Мост», «Афина Паллада», «Трансжострой» и ряд других. Это компании, которые имеют большой опыт работы, умеют строить и считать, умеют правильно структурировать свои силы и мощности.

ВГ: Это соответствует зарубежной практике? Есть ли у них конкурентный спектр подрядных организаций, в количестве он сопоставим с российской практикой?

Ю. О.: Не соответствует. В Европе мы столкнулись с другим подходом, когда спросили тот же Deutsche Bahn: «А кто у вас строит?» Надо понимать, что Deutsche Bahn пережил реструктуризацию и состоит из ряда компаний, но по факту строит тот же Deutsche Bahn, какая-то одна из его компаний. А кто обслуживает? Тоже Deutsche Bahn. Подождите, а где же конкурентная среда? Они говорят: «А зачем? У нас есть лимит строительства, мы знаем, что дешевле, чем за 100 руб., это не построить, мы уже давно это поняли».

ВГ: У вас есть опыт работы в других странах с колеей 1520? Могли бы вы об этом рассказать?

Ю. О.: 1520 сейчас участвует в большом тендере в Монголии. В качестве инженеринговой компании, которая готова поставлять и закрывать сектор автоматизации и телемеханики. Мы там конкурируем с Siemens. Считаем, что наши решения более эффективны, потому что имеем

КОНКУРЕНЦИЯ ДОСТАТОЧНО ВЫСОКАЯ. ТОРГИ ПРОХОДЯТ ПО ПРИНЦИПУ АУКЦИОНА, ГДЕ ЕСТЬ ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К КОМПАНИЯМ ЖЕСТКИЕ ТРЕБОВАНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С БЕЗОПАСНОСТЬЮ ДВИЖЕНИЯ

большой опыт работы с колеей 1520. Это определенный плюс. Работали также в Азербайджане и Казахстане, в последнем победили в составе консорциума по строительству магистралей скоростного движения. Там наше оборудование на 100% обеспечивает процесс диспетчеризации. По сути, это наш первый опыт — Казахстан, Азербайджан, Монголия. Мы расширяем рынки сбыта, потому что действительно много вкладываем в НИОКР, и наши высокотехнологичные разработки пользуются спросом. Занимаемся, по сути, экспортом технологий. Сегодня ведем переговоры о привлечении нас в качестве подрядчиков строительства в Индии.

ВГ: Отечественных транспортных строителей тем не менее нередко критикуют за высокую стоимость работ. Зачастую приводятся цифры, доказывающие, что в других странах стоимость возведения 1 км железнодорожного полотна или автостреды дешевле.

Ю. О.: Это далеко не так. Есть несколько факторов, определяющих цену объектов. И если их сравнить, то не всегда окажется правдивым тезис о «дорогостоящем» километре пути у нас. Совершенно очевидно, что климатические условия в Сибири и на Дальнем Востоке таковы, что строить там дешевле, чем в Центральном регионе, просто невозможно. Те же надбавки к заработной плате, короткий период, когда можно выполнять строительно-монтажные работы. Прибавьте сюда стоимость материалов — а требования, которые предъявляются к материалам, используемым при строительстве в Сибири, существенно жестче, поскольку должны выдерживать годовые перепады температур до 100 градусов. Помимо этих факторов есть еще одна важная составляющая. Стоимость во многом определяется техническими требованиями к материалам и технологиям. К сожалению, порой это имеет избыточный характер. Возьмем, к примеру, требования, которые предъявлялись к деталям контактной сети. Их срок службы определялся в 50 лет. Сегодня, когда технологии и производство материалов динамично развиваются, очевидно, что 50 лет — это избыточные требования. Через 15–20 лет службы оборудование морально устаревает. Тем более что капитальный ремонт и модернизация участков, как правило, проходят однократно как раз в 15–20 лет. Нам удалось убедить заказчика, и мы перешли при изготовлении некоторых деталей контактной сети с чугуна на литье на штамповку. Это позволило снизить их стоимость на 30%. Снизились и трудоемкость изготовления, что позволило размещать производства в регионах, и это, в свою очередь, сократило транспортные расходы.

Другой пример: внедрение современных светодиодных светофоров было ограничено техническими требованиями, которые запрещали применять светодиодную лампочку, потому что уровень света позволял видеть желез-

нодорожную колею с пролетающего самолета. В общем, это были требования образца ТУ 1946 года, подразумевавшие, что вражеский самолет, пролетающий над нашей инфраструктурой, не должен видеть какие-либо сигнальные огни. Пришлось доказывать, что современные средства позволяют уже видеть это не только с самолета, но и со спутника и наш светодиодный светофор не будет являться каким-то дополнительным демаскирующим фактором.

Есть и более понятные широкой аудитории вещи. В Европе, скажем, нет антивандальных требований к объектам и оборудованию. Таблички «Не влезай, убьют!» европейскому обывателю достаточно. А у нас выстраивается «китайская стена» вокруг опасного объекта. Дверь ставится такая, чтобы кто-нибудь ее не утащил. Мы вынуждены предусматривать дополнительную защиту в связи с особенностями менталитета русского человека, чтобы не оторвали, не украли, не забрали.

Но ситуация меняется, работа по снижению избыточных требований, снижению стоимости и повышению эффективности строительства ведется. Может быть, не так быстро, но темпы этой работы в основном завязаны на высокие требования по безопасности движения. И внесение изменений — это прежде всего задача ответственных за это государственных органов.

ВГ: Технологии у нас сильно отстали?

Ю. О.: Далеко не во всем. За исключением технологий высокоскоростного движения, думаю, мы все-таки находимся на европейском уровне. И многие разработки отечественные. В том числе и нашей компании. Привожу пример. Опоры, которые мы привыкли видеть вдоль железнодорожного полотна, на которых крепится контактная сеть. Раньше что делали? Их не демонтировали, а сбивали. Из земли торчали пенек, который тихонечко со временем засыпали. Представьте, сколько таких пеньков накопилось со времен СССР. Потом с этой проблемой столкнулись путейцы, которым при расширении трасс, при их модернизации приходилось действовать фактически вручную, так как не было специального оборудования. Так вот для решения этой проблемы мы создали механизм, который сегодня дробит эти пеньки внутри, разрушая их. Инженеры нашей компании изобрели и создали ряд особых технологических механизмов, которые на базе стандартной техники, выпускаемой Тихорецким заводом, решают различные технологические задачи, существенно удешевляющие строительство.

ВГ: Строительство — капиталоемкая отрасль. Если крупные холдинги сами готовы инвестировать средства в развитие технологий, то какова должна быть их рентабельность? Можете ее назвать?

Ю. О.: Рентабельность на «титулах» — 5–7%, и мы считаем, что это нормальная рентабельность. Конечно, хочется

зарабатывать больше. Но заказчик всегда четко выставляет стоимость объекта на торгах, так как стоимость работ плюс-минус тарифицирована и рассчитана. И как бы мы ни фантазировали, все равно заработок будет в этих пределах. Может быть больше, но только за счет технологических решений, которые мы применяем. Чаше бывают обратные случаи, когда проектно-сметная документация имеет неточности. К примеру, кто-то недолжным образом провел изыскания и мы получили болотистую местность вместо стандартных полевых условий. У нас появляются дополнительные затраты. Поэтому рентабельность остается в названных пределах.

ВГ: У ГК 1520 каждое подразделение по своему роду деятельности привлекает тех или иных ученых разрабатывать уникальное оборудование? Или у вас есть единый инженеринговый научный центр?

Ю. О.: Мы столкнулись с тем, что разрозненные затраты на НИОКР были неэффективными и съедали плановую прибыль. Поэтому мы консолидируем разработки в единый научный дивизион. Российские компании, к сожалению, не могут пока сравниться с западными компаниями, которые вкладывают сотни миллионов долларов в разработки. Пока мы делаем лишь первые шаги исходя из условий, которые диктует жизнь. В основном работаем над сокращением эксплуатационных расходов, потому что именно это в первую очередь интересует заказчика. Для себя установили планку: НИОКР должны окупаться в срок до восьми лет.

ВГ: 1520 сама стимулирует создание новых технологий. А вы уверены, что расходы окупятся?

Ю. О.: Собственная технология — это всегда уникальное конкурентное преимущество. Мы разработали механизмы, которые испробовали, в частности, на строительстве олимпийских объектов в Сочи. Для монтажа опор как в скальные породы, так и в болота, в воду — куда угодно... Есть технологии для демонтажа старых фундаментов — они совершенно точно найдут применение на Восточном полигоне при модернизации БАМа и Транссиба. Могу точно сказать, что таких машин и механизмов нет ни у кого, кроме нас. Фактически именно это и позволяет нам иметь дополнительную прибыль, это и есть гарантия окупаемости.

ВГ: Если говорить о материальных издержках, наверное, так и есть. Но ведь какие-то технологии помогают строителю экономить время, а сегодня скорость работ учитывается в тендерах?

Ю. О.: Скорость работ должна стать конкурентным преимуществом. Для этого и приобретаются машины и механизмы, позволяющие сократить работу в технологических окнах, когда останавливается движение на каком-то участке железной дороги. Нередки случаи, когда по регламенту для производства работ положено четырехчасовое окно, а начальник службы или главный инженер дороги говорит: извините, ребята, у вас есть максимум два часа. И монтажные группы у нас превращаются практически в спецподразделения, которые должны за 45 секунд одеться, обуться и выбежать на линию, произвести работы в два раза быстрее, а потом также оперативно свернуться. При стандартно существующей во многих организациях практике выполнить свою работу качественно и уложиться в выделенное время крайне трудно. Поэтому, проанализировав всю технологическую цепочку, мы решили механизировать некоторые процессы. Привлекли в качестве партнера итальянскую компанию Тесмес и предложили заказчику интересное решение, когда два барабана ставятся на одной платформе раскаточного комплекса: один наматывает старый провод, а второй тут же раскручивает новый под постоянным натяжением. Мы успешно адаптировали механизм на нашу колею, обучили специалистов, инвестировали в сертификацию. И теперь мы на наших платформах смогли сократить работу в окнах в два раза за счет скорости монтажа и демонтажа контактной сети.

Но, как известно, не за все и не всегда воздается сразу. Казалось бы, экономия во времени должна была отразиться в денежном эквиваленте. Мы говорим заказчику: слушайте, ура, мы сократили время для работ в два раза! На что нам отвечают: «Ну, молодцы». Так, может, за это дорожке заплатить? На что заказчик отвечает: «Нет, наоборот, теперь эти работы должны стоить дешевле». Так что над мотивацией генподрядчиков по приобретению новых машин и механизмов, которые стоят миллионы евро, еще нужно поработать. Для подрядчиков важно, чтобы благой порыв не обернулся замороженными инвестициями и дополнительными рисками.

Интервью записал СЕРГЕЙ ЧЕРЕШНЕВ



ИНФРАСТРУКТУРНАЯ КОНКУРЕНЦИЯ

ЕСЛИ В ЗАРУБЕЖНОЙ ПРАКТИКЕ РЫНКУ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРИСУЩА ОДНОРОДНОСТЬ: ПРОЕКТЫ В ОСНОВНОМ ДОСТАЮТСЯ КРУПНЕЙШЕМУ ИГРОКУ, ТО РОССИЙСКАЯ СФЕРА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ОТЛИЧАЕТСЯ КОНКУРЕНТНОЙ СРЕДОЙ.

ЗА РЕАЛИЗАЦИЮ ТАКИХ МАСШТАБНЫХ ПРОЕКТОВ, КАК РЕКОНСТРУКЦИЯ ТРАНССИБА И БАМА, СОРЕВНУЮТСЯ ЛИДЕРЫ СЕГМЕНТА, СРЕДИ КОТОРЫХ «РЖДСТРОЙ», ТРАНСЮЖСТРОЙ, ГРУППА КОМПАНИЙ 1520, «АФИНА ПАЛЛАДА» И ДРУГИЕ КОМПАНИИ. МАРИЯ КАРНАУХ

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

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

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

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

МРСК ЦЕНТРА ВНЕДРЯЕТ СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

→ ские работы по 982 объектам. Порядка 800 будет выполнено силами «Росжелдорпроекта» — лидера на рынке проектно-исследовательских работ для железнодорожного транспорта России.

КЛЮЧЕВЫЕ ПРОЕКТЫ Реконструкция Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей вызвана необходимостью увеличить их пропускную способность. На сегодняшний день она составляет около 100 млн тонн в год для Транссиба и около 10 млн тонн — для БАМа. После модернизации общий показатель двух магистралей вырастет до 185 млн тонн. Увеличение мощностей необходимо из-за растущего грузопотока региона, напоминают в РЖД. По данным компании, если в 1970 году грузооборот Восточного полигона составлял 288 млрд ткм, то в 2013 году рост составил 87% — до 535 млрд ткм. Из общего объема 48% приходится на уголь, 19% — на нефтепродукты, по 5% на руду, лес и черные металлы. «Реализация проекта даст возможность освоения дополнительного ежегодного грузопотока в объеме порядка 66 млн к 2020 году в интересах следующих грузоотправителей: ТЭПК, СУЭК, ГМК «Норникель», УК «Колмар», БГК, «Евраз», ГМК «Тимир», «Мечел» и других», — отмечают в РЖД.

Именно поэтому развитие инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей является одним из приоритетных направлений для ОАО РЖД, подчеркнули в компании. «Наряду с Транссибирской магистралью БАМ служит вторым сквозным выходом России к Тихому океану. Кроме того, БАМ — составная часть комплексного проекта по освоению значительных природных богатств Восточной Сибири и Дальнего Востока, и, наконец, магистраль имеет военно-стратегическое значение как рокадная железная дорога», — отметили в РЖД.

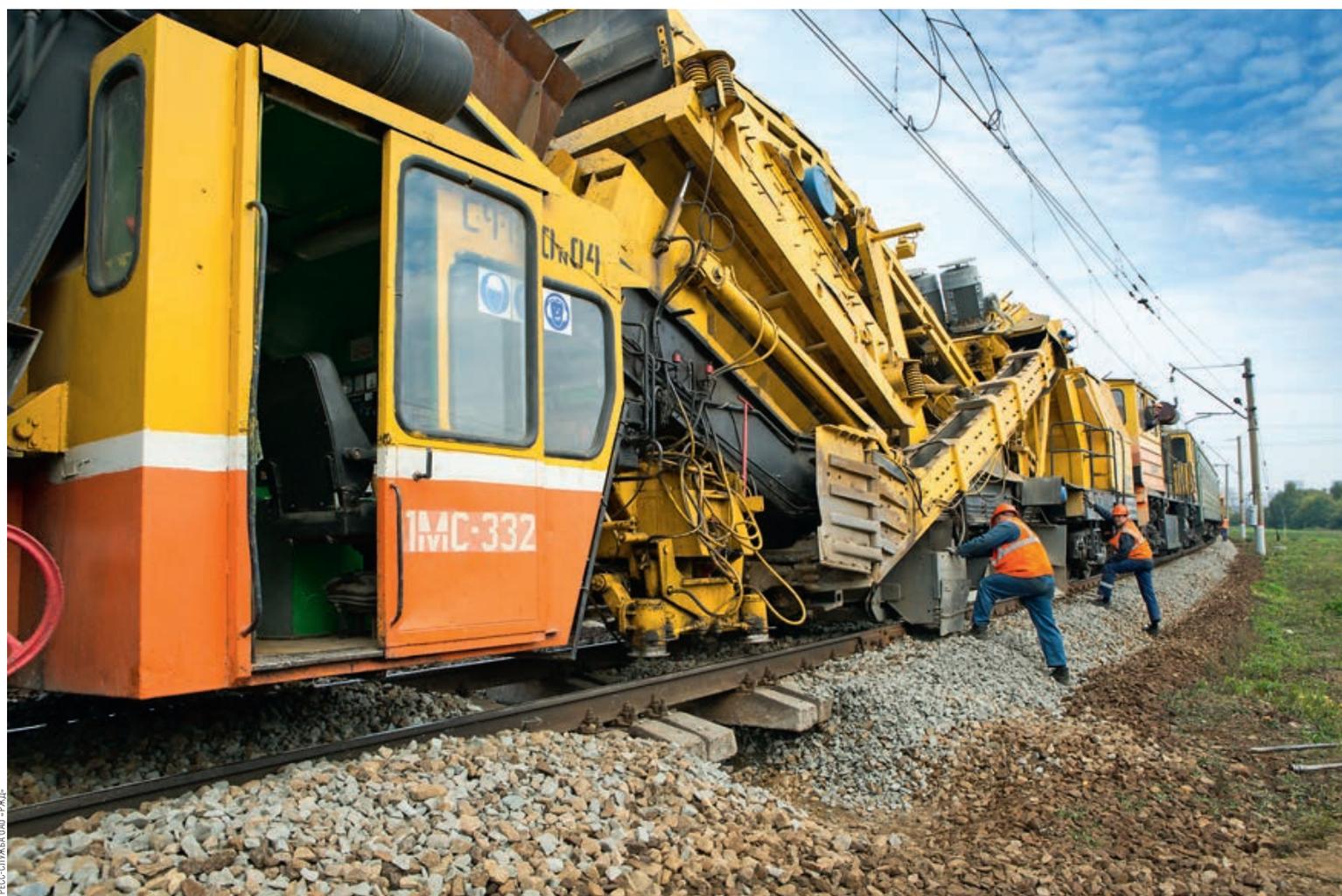
Модернизация одной из самых протяженных железнодорожных линий в мире (БАМ проходит по территории Иркутской, Амурской областей, Бурятии и Якутии) включает в себя строительство и реконструкцию 92 станций, 47 разъездов, более 460 км вторых путей, около 680 км автоблокировки, порядка 19 тяговых подстанций и более 350 км контактной сети. Как поясняют в РЖД, планируется усилить устройства электроснабжения, реконструировать сортировочные, пограничные, предпортовые и припортовые станции.

По мнению экспертов, строительство БАМа стимулирует экономическое развитие региона: по подсчетам специалистов, только реализация проекта по модернизации железнодорожной инфраструктуры обеспечит заказ для отечественной промышленности в объеме порядка 200 млрд руб. и даст возможность создать до 40 тыс. дополнительных рабочих мест на стадии строительства.

Работы в рамках реконструкции Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей уже идут. Так, за первое полугодие текущего года подготовлено 450,2 тыс. кв. м земляного полотна, проведена укладка верхнего строения пути (46 км), 23 стрелочных комплектов. На участке, где возводится новый Байкальский тоннель Восточно-Сибирской железной дороги, построены временные здания и автодороги. До конца года планируется построить четыре разъезда на перегонах Шиверы — Аку и Таку — Куанда участка Лена — Хани Восточно-Сибирской железной дороги и на перегонах Учугей — Десс и Мирошниченко — Молдавский Дальневосточной железной дороги, а также возвести станцию Рязановка Дальневосточной железной дороги. Всего будет введено в эксплуатацию порядка 16 км станционных путей (сумма основных фондов составит 2,28 млрд руб.).

ИННОВАЦИИ Для современного строительства необходимы современные методы. Среди зарубежных ноу-хау, осваиваемых в российском строительстве, — технология пути пониженной вибрации LVT. «Система LVT со-

ИЗ-ЗА ОТСУТСТВИЯ ДОРОГ СОБСТВЕННИКИ НЕ РАЗРАБАТЫВАЮТ БОЛЕЕ 20 ОТКРЫТЫХ МЕСТОРОЖДЕНИЙ ПОЛЕЗНЫХ ИСКОПАЕМЫХ: ОСНОВНАЯ МАССА РАСПОЛОЖЕНА В ВОСТОЧНОЙ ЧАСТИ РФ



В БОЛЬШИНСТВЕ СТРАН В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СЛОЖИЛАСЬ СИТУАЦИЯ, БЛИЗКАЯ К МОНОПОЛИИ. В РОССИИ У ДОЧЕРНЕЙ СТРУКТУРЫ ГОСКOMPАНИИ РЖД «РЖДСТРОЙ» КОНКУРЕНТОВ ХВАТАЕТ

стоит из бетонного блока, эластичной прокладки и резинового чехла, которые замоноличены в реармированный бетон, — пояснил начальник дирекции по комплексной реконструкции железных дорог и тропишеству объектов железнодорожного транспорта «ДКРС-Сочи» Евгений Солнцев. — Эластичная прокладка под блоком обеспечивает распределение нагрузки аналогично балласту и понижает уровень низкочастотных вибраций. Подрельсовая подкладка, в свою очередь, понижает уровень высокочастотных вибраций».

Впервые LVT применил «РЖДстрой» в 2013 году при строительстве ВСП (верхнее строение пути) в туннелях во время работ на Северо-Кавказской железной дороге: габарит туннеля увеличился настолько, что он смог пропустить двухэтажные вагоны. Устройство ВСП на основе блоков LVT также использовалось при возведении новой линии Московского метрополитена «Юго-Западная» — «Тропарево». В дальнейшем технологию LVT будут применять при строительстве туннелей для ВСМ (высокоскоростных железнодорожных магистралей).

Наиболее яркие примеры применения инноваций в российском инфраструктурном строительстве были реализованы во время олимпийской стройки: масштабные проекты получили внимание профессионального сообщества на международном уровне. «Русские строители уже завоевали золотую олимпийскую медаль в дисциплине „тоннелестроение“, — заявил тогда председатель правления компании Herrenknecht (лидера по производству тоннельного оборудования) Мартин Херренкнехт. Речь идет

ОЛЕГ МАКАРОВ, УПРАВЛЯЮЩИЙ ДИРЕКТОР СИБУРА ПО ПЛАНИРОВАНИЮ, ЛОГИСТИКЕ И ПОДДЕРЖКЕ ПРОДАЖ Сегодня Азиатско-Тихоокеанский регион является крупнейшим растущим рынком, представляющим российскую промышленность возможность диверсификации и роста объемов экспортных поставок, в том числе это актуально

для активно развивающейся нефтехимической отрасли. В частности, в июле СИБУР выполнил первую поставку сжиженного углеводородного газа (СУГ) в Китай по железной дороге в танк-контейнерах с последующей их транспортировкой на автоплатформах по территории Китая. Также СИБУР и «Газпром» сегодня обсуждают возможность реализации проектов строительства газоперерабатывающего и га-

прежде всего о самом протяженном и сложном в инженерно-геологическом плане комплексе тоннелей №3 совмещенной дороги. Он включает в себя автодорожный тоннель (длина 3,2 тыс. м и диаметр 13 м), железнодорожный тоннель (длина 4,47 тыс. м и диаметр 10 м) плюс два сервисно-эвакуационных тоннеля общей длиной 6 км. Главным вопросом во время проектирования стала стабилизация оползневого склона. Для минимизации рисков была создана международная рабочая группа при участии сотрудников швейцарской Amberg Engineering Ltd. Вместе с ними российские специалисты создали специальную технологию для прохождения карстовых зон (часть горного массива, породы в котором подвержены влиянию воды).

Достижения «олимпийской команды» были оценены на международной конференции по тоннелестроению в 2011 году. «Участники конференции ознакомились с ходом строительства тоннелей и сделали вывод, что на сегодняшний день технические и проектные решения строительства совмещенной дороги не имеют аналогов в мировой практике тоннелестроения, — подчеркнул Евгений Солнцев. — Специалисты отметили необходимость использования российского опыта внедрения инноваций в мировом тоннелестроении». Напомним, проект строительства тоннелей на совмещенной дороге стал лучшим проектом года на конкурсе Всемирной тоннельной ассоциации в 2011 году.

Если строительство тоннелей могли оценить в основном специалисты, то олимпийские вокзалы привлекли внимание широкой аудитории. При создании уникальных проектов, аналогов которых нет в России, были использованы новейшие энергосберегающие технологии. Так, «Олимпийский парк» стал единственным в РФ вокзалом, получившим сертификат по международным экостандартам BREEAM Bespoke. На кровле «Олимпийского парка» и

зохимического комплексов в Амурской области. Поэтому модернизация Восточного полигона железных дорог выглядит логичным решением, позволяющим увеличить экспорт продукции в первую очередь в направлении Китая. Кроме того, экспортный потенциал российской нефтехимии сегодня в определенной степени сдерживается в связи с нехваткой мостов и отсутствием перевалочных терминалов,

в частности для сжиженного углеводородного газа (СУГ), как на море, так и на сухопутной границе с КНР. Модернизация логистической инфраструктуры на данном направлении положительно скажется как на нефтехимической отрасли, так и на развитии Дальневосточного региона в целом.

вокзала Адлера были установлены гелиоколлекторы, нагревающие до 70% горячей воды. Освещение станции и платформ обеспечивается солнечными модулями, вырабатывающими электричество. Наконец, параметры микроклимата в каждом помещении регулируются системой диспетчеризации. Светопрозрачные конструкции состоят из стекла с солнцезащитными элементами, которые задерживают до 95% солнечной энергии — система предотвращает перегрев помещения летом и позволяет экономить электроэнергию на кондиционировании воздуха внутри помещения.

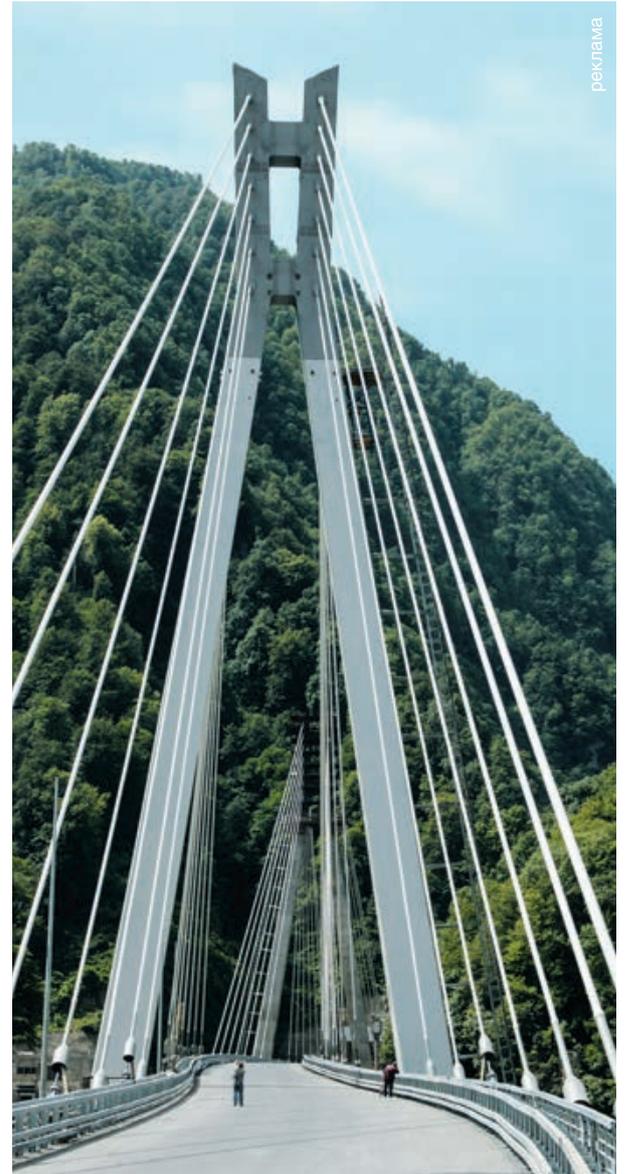
Всего же на создание новой транспортной инфраструктуры Сочи было потрачено свыше 300 млрд руб. — значительная часть этих средств была инвестирована в комплексный проект, ставший самым масштабным в новейшей истории РФ: совмещенная автомобильная и железная дорога Адлер — Красная Поляна со строительством второго железнодорожного пути на участке Сочи — Адлер — Веселое. Генеральным проектировщиком этого уникального проекта выступила компания «ОАО „Росжелдорпроект“». Было построено 46 км автомобильной дороги с шестью развязками, 48 км электрифицированной однопутной железной дороги в горном направлении и 32 км дороги в Прибрежном кластере, 5 новых станции, а также искусственные сооружения (мосты и тоннели) — 41 автодорожный мост, 47 железнодорожных мостов и эстакад, 14 тоннелей общей длиной более 27 км.

Технологии, опробованные в Сочи, будут применяться в реализации других масштабных проектов — реконструкции БАМа, Транссиба, строительстве ВСМ Москва — Казань и Керченского моста. Особенно активно инновации будут применяться в пока еще новом для российской инфраструктуры формате — высокоскоростных железнодорожных магистралей, говорят эксперты. ■

РАФ ШАКИРОВ, ПРЕЗИДЕНТ ДИСКУССИОННОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО КЛУБА «ДИАЛОГИ»

Есть исследования МВФ, которые опосредуют связь между развитием инфраструктуры, экономическим ростом, ростом доходов бюджета и соответствующей взаимосвязью. И на самом деле они показывают, что в большинстве своем инфраструктура окупается (даже в наиболее развитых

рынках) не за счет коммерческих услуг потребителям, которые начинают ею пользоваться. Она окупается за счет результатов экономического роста. Собственно инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры, в том числе железных дорог, окупаются за счет результатов экономического роста. Роста в регионах и в целом по стране.



ОАО «РОСЖЕЛДОРПРОЕКТ» — ЛИДЕР
НА РЫНКЕ ПРОЕКТНО-ИЗЫСКАТЕЛЬСКИХ
РАБОТ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА РОССИИ



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