

НОВАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ЕВРАЗИИ

НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ:
У РОССИИ ЕСТЬ ШАНС ЗАНЯТЬ
СВОЮ УНИКАЛЬНУЮ НИШУ
В ИНФРАСТРУКТУРНОМ
СУПЕРПРОЕКТЕ КИТАЯ / 4
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН:
НЕРИТМИЧНОСТЬ
БЮДЖЕТНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ
ПРОЕКТА ГРОЗИТ СРЫВОМ
СРОКОВ СТРОИТЕЛЬСТВА / 10
ПРИГОРОДНОЕ СООБЩЕНИЕ:
ПРАВИТЕЛЬСТВО, НАКОНЕЦ,
НАШЛО СПОСОБ ЗАСТАВИТЬ
РЕГИОНАЛЬНЫЕ ВЛАСТИ
ПЛАТИТЬ ЗА ЭЛЕКТРИЧКИ / 14



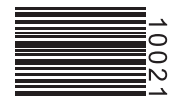
Четверг, 18 июня 2015
Тематическое приложение
к газете «Коммерсантъ» №21

Коммерсантъ

BUSINESS GUIDE

РЖД

4601865-000295



10021

РЕКЛАМА



2-5 СЕНТЯБРЯ 2015

Экспериментальное кольцо ОАО «ВНИИЖТ»
Россия, г. Москва, Щербинка

ЮБИЛЕЙНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ САЛОН ТЕХНИКИ И ТЕХНОЛОГИЙ

Генеральный партнер



ОАО «РЖД»

Международный партнер



ТРАНСМАШХОЛДИНГ

Партнер



УРАЛВАГОНЗАВОД

Спонсор регистрации



ОБЪЕДИНЕННАЯ
ВАГОННАЯ
КОМПАНИЯ

ПАО «НПК ОVK»

При поддержке



Торговый дом РЖД

Генеральные информационные партнеры



Гудок
издательский дом



ПАРТНЕР

Railvolution

Организатор



+7 (495) 988-18-00
www.expo1520.ru



АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«НОВАЯ ТРАНСПОРТНАЯ
ИНФРАСТРУКТУРА ЕВРАЗИИ»

МЕЖДУ НЕБОМ И ЗЕМЛЕЙ

Если смотреть на Россию через призму ухудшения отношений с западными странами, то ее геополитический «поворот на Восток» может показаться каким-то вынужденным шагом, попыткой заместить вакуум внешних инвестиций, пришедших ранее с Запада, финансированием из «рога изобилия» распухшей от прибыли экономики Китая.

Если же взглянуть на нашу страну с точки зрения происходящего в странах Востока, то сегодняшнее внимание России к инфраструктурным проектам в Азии выглядит внезапным осознанием реального положения дел на континенте, где геополитические амбиции Поднебесной уже формируют принципиально новый экономический каркас для масштабного межстранового развития. Может быть, зря Россия тратила время и силы на то, чтобы склонить высокомерный Запад к равноправному сотрудничеству, упуская при этом возможности влиться в интеграционные процессы на Востоке?

Наверное, оба этих взгляда не вполне отражают истинный потенциал сотрудничества с Россией в глобальном аспекте. Осложнения политических отношений с Западом отнюдь не станут преимуществом для интеграции в инфраструктурную парадигму Юго-Восточной Азии, а стратегическое партнерство с Китаем вряд ли позволит России решить свои экономические проблемы за его счет. Очевидно, что России давно пора перестать крутить головой по сторонам и повернуться лицом к себе, интересам собственных граждан и собственному инфраструктурному развитию. Тогда и партнеры — как с Запада, так и с Востока — подтянутся.

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Business Guide-Новая транспортная инфраструктура Евразии)

Владимир Желонкин — президент АО «Коммерсантъ»

Мария Комарова — генеральный директор АО «Коммерсантъ»

Азер Мурсалиев — шеф-редактор АО «Коммерсантъ»

Сергей Яковлев — главный редактор газеты «Коммерсантъ»

Анатолий Гусев — автор дизайн-макета

Павел Кассин — директор фотослужбы

Валерия Любимова — коммерческий директор АО «Коммерсантъ»

Рекламная служба:

Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353

Алексей Харнас — руководитель службы «Издательский синдикат»

Алексей Екимовский — выпускающий редактор

Ольга Боровягина — 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: АО «Коммерсантъ».

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: «Сканвеб Аб».

Адрес: Корьяланкату 27, Коувола, Финляндия

Тираж: 75000. Цена свободная

Рисунок на обложке: Мария Заикина

РОССИЯ ВЫХОДИТ НА ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ИНИЦИАТИВЫ КИТАЯ ПО ИНФРАСТРУКТУРНОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ ЕВРАЗИИ ОТКРЫВАЮТ ДЛЯ РОССИИ ВОЗМОЖНОСТЬ ВКЛЮЧИТЬСЯ В МАСШТАБНЫЙ ПРОЦЕСС ЭКОНОМИЧЕСКОГО МОДЕЛИРОВАНИЯ НА ВСЕМ КОНТИНЕНТЕ, НО ПРИ ЭТОМ НЕ ПРЕПЯТСТВУЮТ РЕАЛИЗАЦИИ СОБСТВЕННЫХ КОНЦЕПЦИЙ И ПРОЕКТОВ ТРАНСЪЕВРАЗИЙСКОГО МАСШТАБА.

ВИКТОР АНОСОВ

Накануне празднования Дня Победы в Москве, 8 мая, главы России и Китая среди прочих двусторонних соглашений подписали документ, который может надолго определить внешнеполитический курс российского государства. Владимир Путин и Си Цзиньпин выпустили совместное заявление, в котором говорится о синхронизации интеграционных процессов в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС), куда входят Россия, Казахстан, Белоруссия, Армения и Киргизия, с китайским проектом «Экономический пояс Шелкового пути». Как заявил после церемонии глава российского государства, экономические проекты ЕАЭС будут «гармонично дополнять» китайские интеграционные инициативы. «По сути, речь идет о выходе в перспективе на новый уровень партнерства, подразумевающего общее экономическое пространство на всем Евразийском континенте», — отметил Владимир Путин.

КОРИДОРНАЯ ГЕОПОЛИТИКА Для понимания важности этих заявлений следует пояснить, что упомянутое название китайского проекта лишь одна из двух частей масштабного замысла КНР под названием «Один пояс — один путь». Этот концептуальный суперпроект способен за полтора десятилетия преобразить экономическую карту современного мира. В рамках данной концепции путь — это масштабное развитие «Морского Шелкового пути», соединяющего Китай и Европу через Индийский океан. Несмотря на то что уже сейчас в грузовых контейнерных перевозках на этом маршруте обращается около \$1 трлн, экономика Китая и сопредельных стран требует радикального развития портовой инфраструктуры и новых судоходных путей. Центральным проектом морского Шелкового пути может

стать строительство судоходного канала через Малайский полуостров в Таиланде, что сократит расстояние между портами Юго-Восточной Азии и Европы на 1–1,2 тыс. км и избавит от прохода через Малаккский пролив.

Сухопутная часть суперпроекта Шелкового пути — «Экономический пояс» — еще более масштабный инфраструктурный проект, ориентированный на строительство высокоскоростных транспортных сетей на территории всего евразийского континента, сопряженных с созданием новых центров промышленного роста и социального благополучия. Проект предусматривает инфраструктурное развитие сразу нескольких экономических коридоров между Азией и Европой, из которых лишь в одном — Северном — предполагается участие России. Он проходит по линии от Пекина по территории Западного Китая, Казахстана и далее по территории России до Балтийского моря с ответвлением на Белоруссию, Польшу и Германию. Основу этого пояса составят железнодорожные и автомобильные магистрали, плотность которых на всей протяженности коридора должна существенно возрасти, генерируя возможности для комплексного экономического развития прилегающих территорий.

В основу китайского трансконтинентального суперпроекта легли еще несколько стратегических осей, вдоль которых должны развиваться инфраструктура, промышленность, расти городские агломерации и межкультурное взаимодействие. Крупнейший в истории Евразии инфраструктурный бум запланирован по линиям Бангладеш—Китай—Индия—Мьянма, Китай—Пакистан (Белуджистан), Китай—Таджикистан—Иран и другим направлениям от Пекина до Западной Европы. Самый длинный сухо-

путный пояс экономической мощи Евразии, согласно китайской концепции, протянется от Пекина до самого Лондона, что потребует использования возможностей и преимуществ развитой транспортной инфраструктуры Европы, включая тоннель под Ла-Маншем.

ВСТРЕЧНЫМ КУРСОМ С китайской инициативой тесно связан и идет как бы навстречу по Шелковому пути российский проект «Транс-Евразийский пояс Razvitie» (ТЕПР), приверженцем и соавтором которого является президент ОАО «Российские железные дороги» Владимир Якунин. Отечественная концепция во многом отличается от китайской, но весьма созвучна по подходам с китайским суперпроектом Шелкового пути и имеет ту же геополитическую направленность на интеграционные процессы в пределах евразийского континента. Российский Шелковый путь традиционно тяготеет к железнодорожным магистралям, но при этом предпочитает развитие вдоль них всех остальных видов инфраструктуры: трубопроводной, электроэнергетической, телекоммуникационной, промышленной и социальной. Так или иначе уже реализуемые отечественные проекты коренной модернизации БАМа и Транссиба и проекты развития скоростного пассажирского движения имеют своей основной предпосылкой появление вдоль этих транзитных каналов целых кластеров промышленных предприятий и городских агломераций.

«„Пояс Razvitie“ — это не транзитный коридор, безразличный к территории, по которой он проходит, — поясняет суть российского мегапроекта Владимир Якунин. — „Пояс Razvitie“ отличается от понятий „страновой



РОССИЙСКИЕ ПРОЕКТЫ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОРГАНИЧНО ВПИСЫВАЮТСЯ В КИТАЙСКИЙ СУПЕРПРОЕКТ «НОВОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ»

ГЕОПОЛИТИКА

→ мост“ и „коридор развития“ — в данном случае они включаются внутрь этого концепта, интегрируются в нем и выступают в виде отдельных аспектов». По его словам, Россия занимает 30% территории Евразии и благодаря этому объективно является «коммуникационным ядром» между странами Азии и экономическими центрами в Европе. Она находится в центре транспортных и энергетических интересов трех больших регионов — Западной Европы, Северной Америки и Юго-Восточной Азии — и может за короткий срок стать центральным элементом этой супер-системы экономического и социального развития, к которой будут также тяготеть Индия, Иран, арабский мир, постсоветские республики Азии.

ИНФРАСТРУКТУРНАЯ ПЛАНЕТА Если реализуется целый ряд инвестиционных проектов в рамках единой концепции, можно достичь более высокого эффекта от инвестиций, равно как и защитить экономику от опасных перекосов, излагает основные принципы современного инфраструктурного планирования руководитель московского филиала японского Исследовательского института Номура Ивао Охаси. Он отмечает, что сегодня весь мир озабочен вопросами транспортных коридоров. «Европейская концепция предполагает принцип четырех свобод: свободного перемещения товаров, людей, услуг и капитала. В Азии разработана и воплощается в жизнь концепция единого свободного транспортного пространства „Бесшовная Азия“ (Seamless Asia)», — рассказывает эксперт.

По мнению Ивао Охаси, концепция ТЕПР, предложенная группой российских ученых и экономистов, как раз один из таких комплексных проектов, сформированных на современных принципах экономической науки. «Первая и самая очевидная цель ТЕПР — развитие транзитного потенциала России за счет перевозок грузов и людей между Европой и Юго-Восточной Азией по своей территории. Вторая — развитие промышленности и городских агломераций в пределах тяготения транзитных транспортных магистралей», — отмечает он, подчеркивая, что не стоит увлекаться решением одной задачи в ущерб решению другой.

«Это для России и большой риск, — отмечает господин Охаси. — Чем дольше транзитный коридор действует, тем больше будет оборот товаров с большой добавленной стоимостью между Европой и Азией. Этот процесс не будет приводить к генерации добавленной стоимости товаров, произведенных на территории России, хотя спрос на российское сырье у западных и восточных стран по-прежнему останется. Так что в этом случае зависимость экономики России от спроса на сырье в других странах сохранится», — предостерегает Россию японский эксперт. Именно поэтому крайне важно развивать промышленность в рамках «Экономического пояса», стремясь обеспечить развитие не только конечных пунктов транспортных магистралей, но и городов на всем протяжении этого пути, которые станут самостоятельными центрами потребления и производства товаров, говорит Ивао Охаси.

КИТАЙСКАЯ ДОМИНАНТА По мнению авторов проекта ТЕПР, российские инфраструктурные инициативы не противоречат и не конкурируют с концепцией китайского Шелкового пути, а дополняют ее, хотя лидерство Китая в процессе инфраструктурного переустройства Евразии выглядит бесспорным. Кому как не крупнейшей экономике региона, доказавшей на практике свои экстраординарные возможности, быть локомотивом процесса создания инфраструктурной сети в масштабах всего континента. Кроме того, китайскому бизнесу, перешедшему на новый уровень эволюции, становятся тесны национальные границы — он ищет возможности для прорыва в глобальный экономический процесс, к которому усиленно готовился все последние годы. Во многом международные эксперты связывают возрождение Шелкового пути с желанием Китая потеснить гегемонию США и других западных стран в глобальном геополитическом пространстве, привлекая на свою сторону все большее число государств континента через интеграционные экономические проекты.

Между тем официальные лица КНР при каждом упоминании о проекте Шелкового пути не устают подчеркивать его сугубо мирный и партнерский характер. «Мы готовы сотрудничать со всеми заинтересованными партнерами и международными организациями, в первую очередь крупнейшими нашими соседями в лице России и Индии, объединенными усилиями, сообща выступать за взаимный выигрыш в XXI веке. Это не соло Китая, это общий

симфонический концерт всех наших партнеров», — отметил на одном из брифингов глава МИД Китая Ван И. Министр добавил, что Китай готов также «развивать сотрудничество со всеми государствами, расположенными вдоль этого маршрута».

России в этом глобальном евразийском экономическом оркестре предстоит сыграть если не первую скрипку, то уж точно не остаться на подпевках. Пусть еще не определены доли учредителей в инфраструктурном банке и не подписаны обязывающие документы между всеми государствами, но функциональная составляющая российской территории на трассе нового Великого шелкового пути очевидна даже при беглом взгляде на карту континента. Экономика нашей страны наиболее развита в европейской части и в целом обеспечена инфраструктурой автомобильных и железных дорог, электроэнергетическим и коммунальным хозяйством. Здесь высоки доля городских агломераций и плотность населения в целом, благодаря чему Россия имеет достаточно устойчивые экономические связи с Европой, подкрепленные многолетним успешным сотрудничеством с западными соседями.

ДЛЯ ОБЩЕГО РАЗВИТИЯ Теперь же Россия имеет шанс стать связующим мостом на пути экономического сотрудничества с восточными странами, замкнув на своей территории разорванные сегодня инфраструктурные звенья глобальной бизнес-сети в масштабах всего континента. Так или иначе, этому стратегическому выбору подчинены практически все уже реализуемые отечественным правительством инфраструктурные и бизнес-проекты, каждый из которых органично вписывается в контекст обсуждаемых в Азии интеграционных экономических процессов.

Одним из таких первых проектов развития можно назвать создание Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК), бизнес которой будет основан на развитии транзита грузов из Китая через территорию России, Казахстана и Белоруссии в адрес европейских потребителей. Суть проекта — собрать активы в сфере контейнерных перевозок стран Таможенного союза в единую производственную компанию, которая будет предоставлять логистические решения фактически на всем протяжении нового Великого шелкового пути.

Как поясняют в компании, помимо преимуществ на уровне железнодорожной отрасли, которые будут получены благодаря эффекту масштаба и консолидации производственных и финансовых ресурсов в объединенной компании, создание ОТЛК будет иметь и позитивный макрoэкономический эффект. Согласно расчетам, проведенным с участием Boston Consulting Group, за счет развития перевозок и дополнительной загрузки смежных отраслей, таких как транспортное машиностроение, строительство, производство материалов и других, к 2020 году будет обеспечен дополнительный вклад в ВВП РФ в размере \$5 млрд и создано больше 17 тыс. рабочих мест, отмечают в пресс-службе ОТЛК, добавляя, что положительный эффект почувствуют и экономики других стран Таможенного союза.

Еще один масштабный проект, который будто создан для инфраструктурного сотрудничества России и Китая, — первая высокоскоростная железнодорожная линия Москва—Казань, которая затем будет продолжена до Екатеринбурга и Челябинска, чтобы впоследствии уйти на территорию Казахстана и достигнуть Пекина. Создаваемая таким образом новая транспортная система длиной около 7 тыс. км повлечет резкое увеличение коэффициента мобильности как российского, так и китайского населения. А одно только это по всем экономическим законам будет способствовать развитию экономических связей и радикальному росту количества бизнес-проектов, реализуемых на территории крупнейшего континента планеты. ■

РОССИЯ ЗАНИМАЕТ 30% ТЕРРИТОРИИ ЕВРАЗИИ И БЛАГОДАРЯ ЭТОМУ ОБЪЕКТИВНО ЯВЛЯЕТСЯ «КОММУНИКАЦИОННЫМ ЯДРОМ» МЕЖДУ СТРАНАМИ АЗИИ И ЭКОНОМИЧЕСКИМИ ЦЕНТРАМИ В ЕВРОПЕ



МНЕНИЕ

ИНВЕСТИЦИИ В ИНФРАСТРУКТУРУ — ИНСТРУМЕНТ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ

РОССИЯ СЕГОДНЯ НЕ ОТСТАЕТ ОТ БОЛЬШИНСТВА РАЗВИТЫХ СТРАН ПО УРОВНЮ ИНВЕСТИЦИЙ В ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ, НО ДЛЯ КАЧЕСТВЕННОГО РЫВКА В РАЗВИТИИ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ЭКОНОМИКЕ ЭТОГО НЕДОСТАТОЧНО, УБЕЖДЕН ПРЕЗИДЕНТ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ», ДОКТОР ПОЛИТИЧЕСКИХ НАУК ВЛАДИМИР ЯКУНИН. В СВОЕЙ СТАТЬЕ ОН РАССКАЗЫВАЕТ О ТОМ, НАСКОЛЬКО ВАЖЕН ДЛЯ НАШЕЙ СТРАНЫ ОСОЗНАННЫЙ КОНЦЕПТУАЛЬНЫЙ ПОХОД К ВЛОЖЕНИЯМ В ИНФРАСТРУКТУРУ НА ФОНЕ ГЛОБАЛЬНЫХ ИЗМЕНЕНИЙ ГЕОПОЛИТИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА НА ВОСТОКЕ И ЗАПАДЕ ЕВРАЗИЙСКОГО КОНТИНЕНТА.

Экономика Российской Федерации, как и экономики многих стран мира, переживает непростые времена. В условиях нестабильной и все более усложняющейся геополитической обстановки и связанных с ней ограничений на первый план в качестве наиважнейших выдвигаются задачи развития страны за счет собственных ресурсов, подъема национальной экономики, отказа от неэффективных экономических моделей и теорий. В экономической политике особую значимость приобретают вопросы обновления и развития инфраструктуры, реализации задуманных и перспективных масштабных инфраструктурных проектов.

Во всем мире учеными и экспертами подтверждается, что направление инвестиций в инфраструктуру и их увеличение — это действенный, эффективный, проверенный временем и многими странами, а также — что важно — надежный способ стимулирования экономического роста в государстве. Решение серьезных и все более обостряющихся мировых проблем, связанных с инфраструктурой, — важнейшая предпосылка для дальнейшего экономического роста и развития. Вложение инвестиций в транспортную инфраструктуру в краткосрочной перспективе создает новые рабочие места, решает социальные вопросы, в среднесрочной перспективе стимулирует экономический рост региона, территорий, а в долгосрочной перспективе создает такой эффект, при котором снижаются транспортные издержки в целом, экономика демонстрирует уверенные показатели роста и, как следствие, улучшается ка-

чество жизни населения в целом. В непростых финансово-экономических условиях именно вложения в инфраструктуру помогут быстрее диверсифицировать направления развития экономики, поэтому участие и поддержка государства на начальном этапе жизненно необходимы.

Поскольку в настоящее время глобальная экономика продолжает оставаться в состоянии застоя, потребности в инфраструктурных инвестициях в мире огромны. Особенно эта потребность чувствуется в Азии. В этих условиях создание Китаем Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ) представляется весьма своевременным и разумным. А учитывая небывалый интерес к новому финансовому институту в мире, который также выражается в попытках отдельных государств воспрепятствовать реализации этой инициативы, АБИИ сможет ускорить начавшиеся интеграционные процессы в мире, способствовать переносу центра деловой активности в Азию. Страны Азии преодолевают исторически присущую им отчужденность, уходят от закрытости и замкнутости, понимают необходимость развития регионального партнерства и экономики региона. Развитие, модернизация и объединение инфраструктур — ключевая задача для стран Азии, реализовывать которую в финансовом плане призван АБИИ.

Активное участие в реализации поистине глобальных инфраструктурных проектов демонстрирует инициатор создания АБИИ Китай, который в настоящее время внедряет новую масштабную стратегию «Один пояс — один

ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ВКЛАД Программа Китая по возрождению Великого шелкового пути уже подкрепляется реальными источниками финансирования. Еще в 2013 году во время визита председателя КНР Си Цзиньпина в Индонезию генсек ЦК Компартии Китая объявил о создании Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ), который аккумулирует финансовые воз-

можности всех стран региона для инвестиций в инфраструктуру и проекты экономической интеграции на всей Евразии: о Тихого океана до Балтийского моря. Летом 2014 года Китай предложил Индии присоединиться к проекту создания банка и увеличить его предполагаемый уставный капитал вдвое — с \$50 млрд до \$100 млрд, а уже в октябре соответствующий меморан-

дум о намерениях подписали представители 21 страны, претендующей на роль учредителей банка: Китая, Индии, Таиланда, Малайзии, Сингапура, Филиппин, Пакистана, Бангладеш, Брунея, Камбоджи, Казахстана, Кувейта, Лаоса, Мьянмы, Монголии, Непала, Омана, Катар, Шри-Ланки, Узбекистана и Вьетнама. Всего на сегодняшний день список потенциальных учредителей банка насчитывает уже

57 государств мира — 36 государств из Азии и 21 страну из Европы. Среди первых заявок на участие в качестве учредителей АБИИ подали 17 стран ЕС, среди которых наиболее финансово обеспеченные экономики Франции, Германии, Португалии, Италии, Великобритании. Тем не менее, согласно обнародованным принципам формирования уставного капитала АБИИ, 75% инвестиций будет закреплено за

путь», объединяющую в себе крупнейшие геополитические инфраструктурные проекты: «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века». «Экономический пояс Шелкового пути» включает в себя три приоритетных направления:

Китай—Центральная Азия—Россия—Европа (Балтийское море);

Китай—Центральная Азия—Западная Азия—Персидский залив—Средиземное море;

Китай—Юго-Восточная Азия—Южная Азия—страны Индийского океана.

Стратегия «Один пояс — один путь» имеет огромное значение для развития всей Евразии, это важный шаг в процессе экономической и транспортной интеграции Европы и Азии. По сути, эта стратегия представляет собой абсолютно новую модель международных отношений, основанную на принципах открытости и инклюзивности, взаимной выгоды и взаимных предпочтений для всех ее участников.

«Экономический пояс Шелкового пути» во многом коррелирует с российским глобальным проектом «Транс-Евразийский пояс Развитие», который предполагает развитие инфраструктуры, формирование международных транспортных коридоров, создание новых отраслей промышленности и новых научно-технологических инженерных городов вдоль БАМа и Транссиба. «Один пояс — один путь» во многих моментах совпадает с замыслом России о «Транс-Евразийском поясе Развитие». Обе стратегии — российская и китайская — ориентированы на формирование альтернативной модели глобального солидарного и интегрального развития экономик и социальной сферы всех заинтересованных участников. Для России также важно развивать железнодорожные магистрали в АТР и в Европе. Сотрудничество с Китаем в области железных дорог является одним из главных направлений совместной работы.

Создание инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования — как в России, так и в Китае — традиционно являлось прерогативой государства, как и развитие любой крупной инфраструктуры. Мировой опыт показывает: инвестиции в инфраструктуру железнодорожного транспорта общего пользования, несмотря на высокую капиталоемкость и длительные сроки окупаемости, могут быть интересны для частных инвесторов как инструменты вложения длинных денег при условии обеспечения гарантии приемлемого (расчетного) уровня рентабельности. Динамичное развитие железнодорожного транспорта генерирует мультипликативный эффект в основных отраслях российской экономики — черной металлургии, машиностроении, электротехнической промышленности, строительном производстве. Поэтому одним из ключевых инструментов стабилизации экономики могут стать финансовые вложения государства в крупные инфраструктурные проекты. Реализация таких проектов, с одной стороны, будет способствовать росту национального богатства, свяжет государственные вложения на длительный срок и, следовательно, нивелирует риск возрастания инфляции, а с другой стороны, сформирует реальный фундамент модернизации экономики.

Ввиду высокой капиталоемкости некоторые инфраструктурные объекты в силу объективных причин не способны обеспечить тот уровень доходности, который заинтересует инвестора, привлечет капитал, поэтому их реализацию берет на себя государство, например строительство малоинтенсивных, но необходимых железнодорожных путей, строительство высокоскоростных магистралей (ВСМ). Так, строительство ВСМ является очень дорогим инфраструктурным проектом, сроки окупаемости зачастую оказываются слишком продолжительными, чтобы заинтересовать потенциальных частных, в том числе иностранных, инвесторов. По многим проектам существует риск, что они могут и не окупиться. О средних сроках окупаемости одно-

странами Азии и лишь остальные 25% могут быть распределены между заинтересованными странами других частей континента. Россия стала официальным кандидатом на получение статуса учредителя этого нового международного института развития в апреле нынешнего года, причем проходит по «азиатской квоте» учредителей. Это означает, что у нашей страны в этом межнациональ-

ном финансовом институте развития будет не менее привилегированный статус, чем у того же Китая, Индии или других стран на востоке Евразии. Впрочем, таким же особым «азиатским» статусом среди учредителей банка обладает Австралия, которая является одним из ключевых геополитических партнеров в странах Азиатско-Тихоокеанского региона. Примечательно, что высок интерес к финанси-



РАЗВИТИЕ, МОДЕРНИЗАЦИЯ И ОБЪЕДИНЕНИЕ ИНФРАСТРУКТУР — КЛЮЧЕВАЯ ЗАДАЧА ДЛЯ СТРАН АЗИИ, ПОЛАГАЕТ ПРЕЗИДЕНТ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» ВЛАДИМИР ЯКУНИН

значно судить также сложно, поскольку для каждого проекта эта окупаемость, как правило, индивидуальна. Именно поэтому во всем мире проекты строительства высокоскоростных магистралей являются социально-экономическими проектами и по большей части финансируются государством. Государства не ставят самоцелью окупаемость проекта, она не является критерием для оценки проектов ВСМ. Единственный критерий — социально-экономическая эффективность, которая проявится в виде создания новых рабочих мест, стимулирования развития смежных отраслей экономики, повышения мобильности населения, в виде импульса к развитию территорий, по которым проходят высокоскоростные магистрали.

Реализация строительства ВСМ в России поставит страну в один ряд с мировыми высокотехнологичными державами, решая в то же время важнейшую социально-экономическую задачу по повышению мобильности населения. В Российской Федерации не первый год идет обсуждение внедрения ВСМ на своей территории, прорабатывались различные варианты: до 2013 года наиболее вероятным был вариант строительства ВСМ-1 (Москва—Санкт-Петербург). Однако в мае 2013 года планы по строительству ВСМ подверглись корректировке и был отобран для проработки и строительства вариант ВСМ-2 (Москва—Казань), который находится в высокой степени предпроектной проработки, в ближайшее время должен определиться подрядчик на проведение изыскательских и проектных работ.

ВСМ Москва—Казань — это один из первых этапов строительства единого транспортного коридора «Экономического пояса Шелкового пути», который свяжет Европу с Азиатско-Тихоокеанским регионом. Он увеличит мобильность населения российских регионов и даст импульс созданию крупных агломераций вдоль всей магистрали. При этом путь от Москвы до Пекина сократится со 130 до 30 ча-

сов. До Нижнего Новгорода и Казани из столицы России можно будет добраться за несколько часов. По самым консервативным прогнозам, магистраль будет перевозить до 16 млн человек в год. В регионах, через которые она пройдет, проживает около 100 млн человек — две трети населения страны. Строительство магистрали будет способствовать внедрению инновационных технологий в строительстве, машиностроении, дальнейшему развитию ИТ-технологий. Высокие технологии — основа ВСМ, поскольку речь идет о скоростях движения поездов от 200 до 400 км/ч. Основные технические параметры ВСМ-2 уже определены на предпроектной стадии и рекомендованы для дальнейшей проработки, подготовки необходимой документации и начала этапа проектирования магистрали. В настоящее время ОАО «Скоростные магистрали» подвело итоги открытого конкурса по выбору проектировщика магистрали с учетом выделения из бюджета 3 млрд руб. и 1 млрд руб. — из бюджета ОАО РЖД.

Масштабные инвестиции требуются практически во всех сегментах инфраструктуры. Расходы на инфраструктуру в Российской Федерации в соответствии с запланированными бюджетами, стратегическими документами и инвестиционными программами до 2020 года предположительно составят около 3,6–4,2% от ВВП, или 3,2–3,6 трлн руб. ежегодно. Всего до 2020 года объем инфраструктурных инвестиций составит 22,5 трлн руб., или около 2,2% от мировых инвестиций в инфраструктуру.

Уровень инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры в Российской Федерации близок к уровню инвестирования в странах с развитой инфраструктурой — около 3% от ВВП, что уже достаточно для поступательного развития, но не для качественного рывка. Государства с развитой инфраструктурой тратят на ее поддержание и развитие в среднем 2,5–3% от ВВП ежегодно, что соответствует рекомендациям Всемирного банка. Традиционными источниками финансирования инфраструктурных программ в Российской Федерации являются федеральный и региональные бюджеты, Фонд национального благосостояния (ФНБ), собственные и заемные средства естественных монополий и хозяйствующих

субъектов, направляемые на реализацию инвестиционных программ в пенсионные фонды и частный капитал. Для стимулирования экономического роста российское правительство приняло решение инвестировать в инфраструктуру средства ФНБ. Фонд национального благосостояния выделяет 150 млрд руб. на модернизацию железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей (так называемого Восточного полигона) с развитием пропускных и провозных способностей, еще столько же выделено на строительство Центральной кольцевой автодороги в Подмоскowie.

Каждый рубль инвестиций в железнодорожную инфраструктуру дает 1,46 руб. мультипликативного эффекта для ВВП страны. В случае инвестирования государством в инфраструктуру Восточного полигона 260 млрд руб. поступления в бюджетную систему составят порядка 700 млрд руб. в ближайшие 30 лет, а валовой региональный продукт на Дальнем Востоке, по предварительной оценке, может вырасти на 25%.

Как показывает практика, существенное недофинансирование инфраструктуры железнодорожного транспорта, а также увеличение числа грузовых вагонов на дорогах приводит к возникновению узких мест, где скапливается значительное количество подвижного состава (особенно на подъездных путях к портам), возникают существенные трудности со сроками доставки грузов, с погрузкой, разгрузкой и работой отрасли в целом. В настоящее время на припортовых железных дорогах уже сформированы и функционируют логистические центры, которые позволяют регулировать сроки подачи вагонов на подъездные пути терминалов в зависимости от их востребованности под погрузку в текущий момент. Это отчасти позволяет избежать пробок до определенного момента накопления подвижного состава на подъездах к порту. Для полного исключения дефицита пропускных способностей на данных направлениях требуется реализовать комплексные проекты по развитию инфраструктуры, в том числе с привлечением механизмов государственно-частного партнерства. Такие узкие места существуют сегодня на Транссибе и БА-

Ме, их реконструкция должна способствовать устранению основной причины пробок на железнодорожных путях.

Мировой опыт показывает, что страны, в которых государственные инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры незначительны или отсутствуют, демонстрируют деградацию своих транспортных инфраструктур либо вынуждены передавать контроль над собственными транспортными системами крупным если не отечественным, то иностранным компаниям.

В Российской Федерации развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта — общегосударственная задача, где ОАО РЖД выступает знаковым, доминирующим участником отношений. На сегодняшний день именно железнодорожная отрасль выступает в качестве локомотива в деле успешного экономического развития Российской Федерации, постоянно и динамично развиваясь и совершенствуясь, дает мультипликативный эффект для экономики в целом, мощнейший импульс для развития смежных отраслям. Железнодорожный транспорт активно участвует в формировании федерального и региональных бюджетов, в создании общественного продукта и национального дохода страны. Обеспечение платежеспособного спроса на перевозки, рентабельное функционирование в условиях финансового кризиса и активных инфляционных процессов требуют огромных усилий. В этом смысле железнодорожный транспорт выступает в качестве одного из гарантов экономической безопасности страны, что позволяет с оптимизмом смотреть в будущее и быть готовым преодолеть все финансовые трудности, ограничения, санкции, выйти достойно из экономического кризиса, извлечь необходимые уроки с пользой для российской транспортной отрасли и экономики страны в целом. ■

РЕАЛИЗАЦИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ВСМ В РОССИИ ПОСТАВИТ СТРАНУ В ОДИН РЯД С МИРОВЫМИ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫМИ ДЕРЖАВАМИ, РЕШАЯ В ТО ЖЕ ВРЕМЯ ВАЖНЕЙШУЮ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКУЮ ЗАДАЧУ ПО ПОВЫШЕНИЮ МОБИЛЬНОСТИ НАСЕЛЕНИЯ

↑

ТРИЛЛИОН ЗА СКОРОСТЬ

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

ВЕРНИКА ДУБОВА

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

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

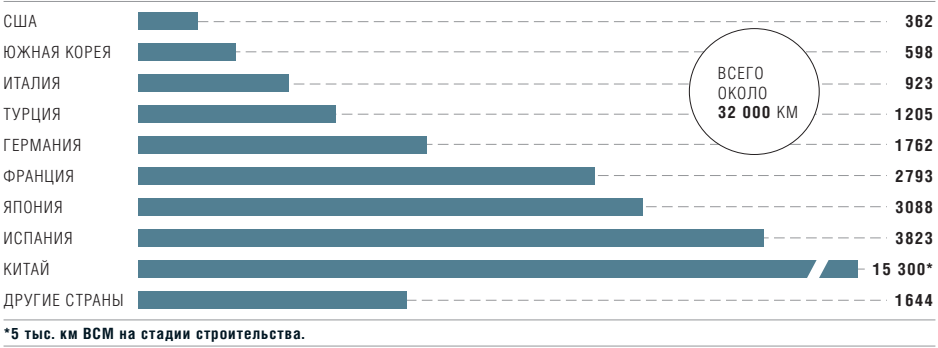
Как отмечает первый вице-президент РЖД, гендиректор ОАО «Скоростные магистрали» Александр Мишарин, для России этот проект имеет принципиальное значение с точки зрения освоения новых современных технологий и производств. «Создание интегрированной сети высокоскоростного и скоростного сообщения требует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

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

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

↑ ИНФРАСТРУКТУРА

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

«ЧЕМ БОЛЬШЕ ПАРТНЕРОВ, ТЕМ БОЛЬШЕ У НАС ВОЗМОЖНОСТЕЙ»

ПРОЕКТ СОЗДАНИЯ ОБЪЕДИНЕННОЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ КОМПАНИИ (ОТЛК) — ОДИН ИЗ ПЕРВЫХ ИНТЕГРАЦИОННЫХ БИЗНЕС-ПРОЕКТОВ НА ПРОСТРАНСТВЕ ЕВРАЗИИ. КАК РАССКАЗАЛ В ИНТЕРВЬЮ ВГ ПРЕЗИДЕНТ КОМПАНИИ ПЕТР БАСКАКОВ, В ОЖИДАНИИ ПОЛНОМАСШТАБНОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ АКТИВОВ РОССИИ, КАЗАХСТАНА И БЕЛО-РУССИИ МЕНЕДЖМЕНТ ОТСТРАИВАЕТ ПРОИЗВОДСТВЕННУЮ СИСТЕМУ БУДУЩЕГО ХОЛДИНГА.

BUSINESS GUIDE: ОТЛК создана в ноябре прошлого года, а контейнерные активы Казахстана и Белоруссии до сих пор не внесены в уставный капитал компании. Насколько ломается от этого бизнес-план проекта? Чем сейчас занимается менеджмент ОТЛК?

ПЕТР БАСКАКОВ: Ничего не ломается, по большому счету все идет так, как и планировалось. Согласно плану, с момента создания компании акционерам отведен двухлетний период на окончательное формирование активов ОТЛК. Внесение казахстанских и белорусских активов позволит нам принять окончательный вариант стратегии и прежде всего начать управлять совместными инвестициями в развитие компаний. Но пока у нас еще есть время для того, чтобы построить единую производственную систему в холдинге, ведь само по себе АО ОТЛК — это лишь холдинговая компания с элементами управления активами.

Чтобы действительно появился бизнес, нужно не просто зарегистрировать компанию, а создать производственную систему. Вот сейчас мы ее и создаем через тотальную регламентацию всех бизнес-процессов в головной и дочерних компаниях ОТЛК, четкое распределение функционала между подразделениями, занимаемся ликвидацией ненужных пересечений зон ответственности и так называемой внутренней конкуренции, создаем единую IT-систему для объединения всех коммерческих и информационных процессов между компаниями холдинга. При этом общая IT-система — это один из главных элементов нашей стратегии бизнеса в контейнерных перевозках.

Если бы мы занимались, например, автопроизводством, мы бы сделали то же самое: мы бы построили конвейер, рассчитали, как и в какой последовательности делать все операции по сборке автомобиля. Логистическая компания — это то же производство, тот же конвейер, где каждое звено делает только свою часть работы и при этом должно сконцентрироваться на качественном выполнении именно своей задачи.

Главная задача логистической компании — это производство и продажа логистического продукта. Чтобы создать этот продукт, мы должны обеспечить единое управление общими ресурсами: вагонами, контейнерами, терминалами, добиться их рационального использования не только на территории ЕАЭС, но и за его пределами. Кроме того, мы должны закупить услуги у железных дорог в регионах, где ОТЛК пока не присутствует, или заключить договор с агентом-экспедитором, который обеспечит необходимую нашим клиентам часть транспортной услуги. Сформированный логистический продукт — это обеспеченные ресурсами группы компаний ОТЛК потенциальные перевозки всех клиентов компаний, входящих в холдинг, включая экспортно-импортные и внутренние перевозки в наших трех странах.

ВГ: Разве ОТЛК создана не для развития транзита грузов между Азией и Европой?

П. Б.: Конечно, нет! Вернее, ОТЛК создана не только для транзита, хотя за последнее время он у нас увеличился в три раза... Если бы у нас была задача обеспечить только транзит грузов, то для этого не нужно было бы объединять активы транспортных компаний трех стран и создавать холдинг. Достаточно было бы просто создать компанию, которая смогла бы собрать услугу и зарабатывать деньги на имеющемся транзите. Но обеспечить развитие транзита до ощутимых, как мы говорим, промышленных объемов в отдельно взятой компании нереально. Сегодня объем этих перевозок все-таки крайне мал, а перспективы мы связываем с вопло-



щением идеи интеграции транзита в систему экспортно-импортных и внутренних перевозок. Я поясню.

Дело в том, что между перевозками грузов между Китаем и Европой имеется серьезный дисбаланс, то есть из Китая в Европу едет значительно больше грузов, чем в обратном направлении. Этот дисбаланс съедает всю экономику, поскольку расходы по переброске порожних контейнеров ложатся на плечи китайских заказчиков. На определенном этапе такая услуга перестает быть конкурентоспособной: по нашим подсчетам, в таком режиме можно перевозить в транзите около 100 тыс. контейнеров, а дальнейший рост будет невозможен: клиенты не будут массово покупать перевозку по этой цене.

ВГ: В чем же тогда секрет ОТЛК?

П. Б.: Чем вообще отличается крупная сетевая логистическая компания от небольшой? Организовать перевозку из точки «А» в точку «Б», обеспечив транспорт, — это самая элементарная задача, с которой может справиться даже начинающий специалист. Закупил у оператора маршрут — и торгуй себе, предлагай его клиентам, но рычаг оптимизации в этом случае недоступен. Но если формируется разветвленная сеть маршрутов, появляющаяся треугольниками, пятиугольниками связанных маршрутов и, соответственно, возможность снизить порожний пробег — вот тогда это эффективный крупный логист, сильная компания.

В ОТЛК мы хотим построить именно такую сеть, объединив в общую логистику все направления перевозок, обслуживаемых компаниями холдинга. Сейчас в «Трансконтейнере» около 300 тыс. различных направлений, а в ОТЛК добавляются компании, у которых еще порядка 100 тыс. направлений. И вот все эти 400 тыс. направлений — это наш объем потенциальных перевозок, наш ключевой актив. Дальше ОТЛК обеспечивает этот потенциальный объем ресурсами: вагонами, контейнерами, терминалами, провозными способностями инфраструктуры (с участием наших акционеров железных дорог), другими составляющими сервиса, объединив их все в общую производственную систему. Общая IT-система анализирует все эти маршруты и ресурсы, ликвидирует встречные порожние контейнеропотоки, оптимизирует загрузку мощностей и сформирует цену для клиента. Все это позволит радикально снизить себестоимость перевозки и, как результат, стоимость всей комплексной услуги для каждого клиента.

ВГ: То есть вы рассчитываете добрать недостающий для обратного транзита груз на попутных направлениях перевозок в других странах...

П. Б.: В этом и есть идея объединить все заказы и маршруты и тем самым максимально эффективно загрузить контейнеры, подвижной состав, терминалы и другие активы компаний, входящих в единую производственную систему ОТЛК. В результате наша общая себестоимость по перевозкам будет снижаться кратно и мы сможем за счет возросшей маржи предложить всем нашим клиентам привлекательную ставку, в том числе компаниям из Азии за транзит их грузов в Европу. Так что для ОТЛК не важно, что это будет за перевозка — транзит, экспорт или импорт. Для нас это объем, который мы должны обслужить. За счет синергии компаний мы сможем сделать транзит существенно дешевле, и тогда он будет расти значительно.

Повторюсь, мы хотим создать единую систему управления ресурсами, финансами, закупками, технологиями продаж, продвижением и всем остальным. Для компаний холдинга будет создана единая технология, общие регламенты для каждого рабочего места. Сегодня мы сделали такую систему в «Трансконтейнере», теперь переносим ее на другие компании холдинга.

ВГ: Насколько сложно будет внедрять эту систему в Казахстане и Белоруссии? Готовы ли они вообще к подобным коренным изменениям?

П. Б.: Мы еще до ноября совместно с нашими казахстанскими и белорусскими коллегами уже прорабатывали так называемую операционную модель ОТЛК, в которой прописаны основные правила работы для всех дочерних компаний. Детализацию завершили в текущем году. Противоречий больше нет, мы согласовали всю эту систему с акционерами, и буквально в мае она утверждена правлением ОТЛК. Таким образом, акционеры уже приняли стратегические решения о модели объединения производственных процессов и на уровне менеджмента они обязательны к исполнению. Например, «Кедентранссервис» уже практически готов к переходу на наши стандарты, хотя в тот период, когда «Трансконтейнер» владел контрольным пакетом компании, мы сами только отработывали свою систему, но многое у нас уже унифицировано. Чуть больше придется поработать белорусским коллегам, но и там менеджмент уже думает, как компания будет работать по современным технологиям.

ВГ: Когда все компании в периметре ОТЛК перейдут на общую производственную систему?

П. Б.: Полностью система будет спроектирована до конца года, все задействованные сотрудники головной и дочерних компаний перейдут на новые стандарты работы. К моменту внесения активов Казахстана и Белоруссии производственная система будет полностью готова: прописаны внутренние регламенты, согласованы протоколы обмена данными между IT-системами всех компаний для проведения их полной интеграции. Также будет спроектирована единая система KPI и другие инструменты управления, создана система менеджмента качества. Для меня в этом нового ничего нет, мы это прошли в «Трансконтейнере». Образно говоря, костюм уже шит, теперь его можно надеть на любого человека.

Кроме того, нужно понимать, что эти же строгие стандарты будут применяться не только в отношении наших дочерних компаний, а ко всем контрагентам, поставщикам и соисполнителям, которых мы привлекаем на коммерческой основе. Я не назначаю агента, например, в Африке, если он не будет соответствовать нашим требованиям по ка-

честву услуг. Если же у каких-то местных агентов чего-то не хватает, например оборудования, технологий, IT-обеспечения, то мы должны ему это предоставить, чтобы качество услуги для наших клиентов было ровно таким же, как в России, Европе, Китае или любом другом регионе присутствия ОТЛК. Таким образом, когда мы говорим о «системе ОТЛК», мы имеем в виду не только дочерние организации, но и всю сеть наших контрагентов и партнеров, их возможности и компетенции, которые соответствуют высоким запросам клиентов во всем мире.

ВГ: Каков предел этой синергии компаний в производственной системе ОТЛК?

П. Б.: Я уверен, что нам удастся построить хороший логистический сервис. За счет всех преимуществ, о которых я сказал, мы сможем предложить конкурентную цену, сэкономив издержки за счет объединения, по нашим расчетам, примерно на 25%. А при увеличении объема наша экономика будет еще больше улучшаться, поскольку в транспортном бизнесе высоки постоянные издержки, бороться с которыми можно только наращиванием объема грузовой работы. То есть после того как мы разработаем и поставим на ноги производственную систему ОТЛК, тогда уже можно будет озаботиться только наращиванием объемов перевозок и продажами.

ВГ: Вы уверены, что ОТЛК сможет выиграть конкуренцию с морскими линиями?

П. Б.: Мы не собираемся конкурировать с морскими линиями, у нас есть собственная ниша. Мы можем объединить сотни тысяч направлений в общую систему, которая оптимизирует нашу экономику. У морских сервисов такой возможности нет: они имеют один и тот же маршрут через Суэцкий канал и конкурируют на нем друг с другом. Так что мы не будем ни на кого оглядываться или догонять, мы просто будем развивать наш собственный бизнес и наращивать объемы перевозок, не конкурируя, а скорее дополняя морские контейнерные сервисы.

ВГ: Вы, вероятно, сейчас ведете множество переговоров в Европе. Как антироссийские санкции повлияли на интерес иностранцев к российской логистике и проекту ОТЛК?

П. Б.: Я вижу, что из-за санкций в конечном итоге упали товарооборот и общий объем перевозок. Но если судить именно по переговорам, а я общаюсь в том числе с западными компаниями, я не чувствую какого-то охлаждения. Наоборот, буквально каждая крупная логистическая компания предлагает услуги и хочет с нами работать, причем каждая хочет заключить с нами договор на особых условиях. Так что у нас есть возможность выбирать — и мы выбираем. Пытаемся делать так, чтобы никого не отпугнуть, но при этом не собираемся создавать каких-то «любимчиков». Наш стратегический принцип такой: чем больше партнеров, тем больше у нас возможностей, тем более качественный сервис мы можем предложить клиентам. Еще могу отметить, что сейчас у западных компаний есть желание больше работать с ОТЛК, чем с каждой из наших компаний по отдельности.

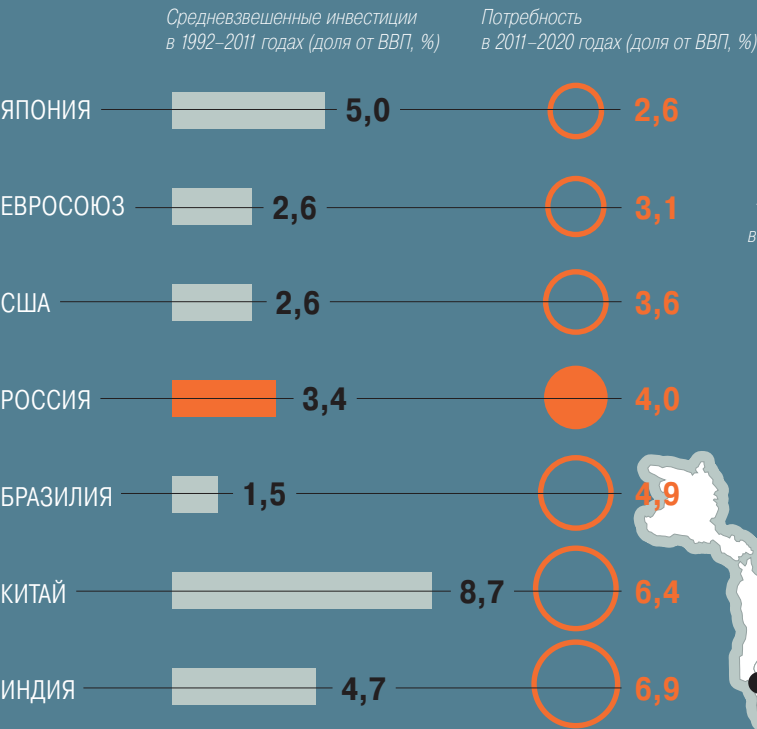
Ну и, конечно, очень большой спрос на наши услуги мы видим со стороны Китая. Там отдельные провинции развиваются и активно привлекают для создания производственных площадок инвесторов, которым в пакете предлагаются логистические возможности по доставке готовой продукции. Мы наблюдаем, как провинции уже между собой начинают конкурировать за наши сервисы. То есть мы видим колоссальный ресурс для расширения нашего бизнеса в этом регионе и, безусловно, будем его наращивать. ■

ИНФРАСТРУКТУРА — КЛЮЧ К РАЗВИТИЮ

АНАЛИЗ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В МИРЕ ПОКАЗЫВАЕТ, ЧТО ТЕ СТРАНЫ, КОТОРЫЕ АКТИВНО ВКЛАДЫВАЛИ В ИНФРАСТРУКТУРУ В ПРЕЖНИЕ ГОДЫ, СЕГОДНЯ ИЗБАВЛЕНЫ ОТ НЕОБХОДИМОСТИ ИНВЕСТИРОВАТЬ ОГРОМНЫЕ ДЕНЬГИ В ЕЕ ОПЕРЕЖАЮЩЕЕ РАЗВИТИЕ. РОССИЙСКИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ ПРИЗВАНЫ ЗАЩИТИТЬ РОССИЮ ОТ РИСКА ПОТЕРИ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ИЗ-ЗА ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ В БЛИЖАЙШЕМ БУДУЩЕМ

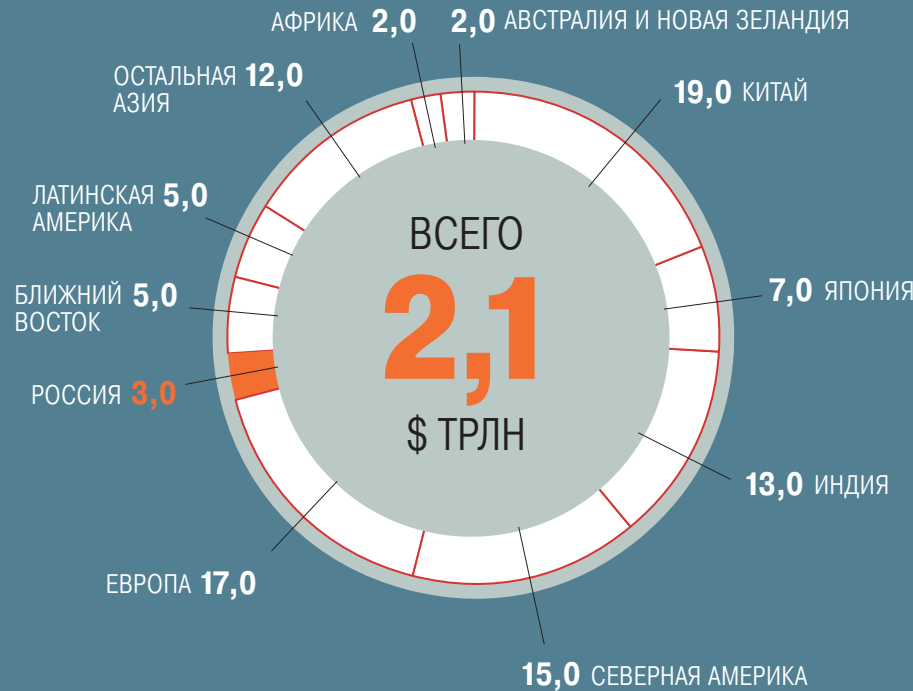
ИНВЕСТИЦИИ В ИНФРАСТРУКТУРУ

ИСТОЧНИК: ГАЗПРОМБАНК, MCKINSEY.



ИНВЕСТИЦИИ В ИНФРАСТРУКТУРУ В МИРЕ В 2014 ГОДУ (\$ ТРЛН)

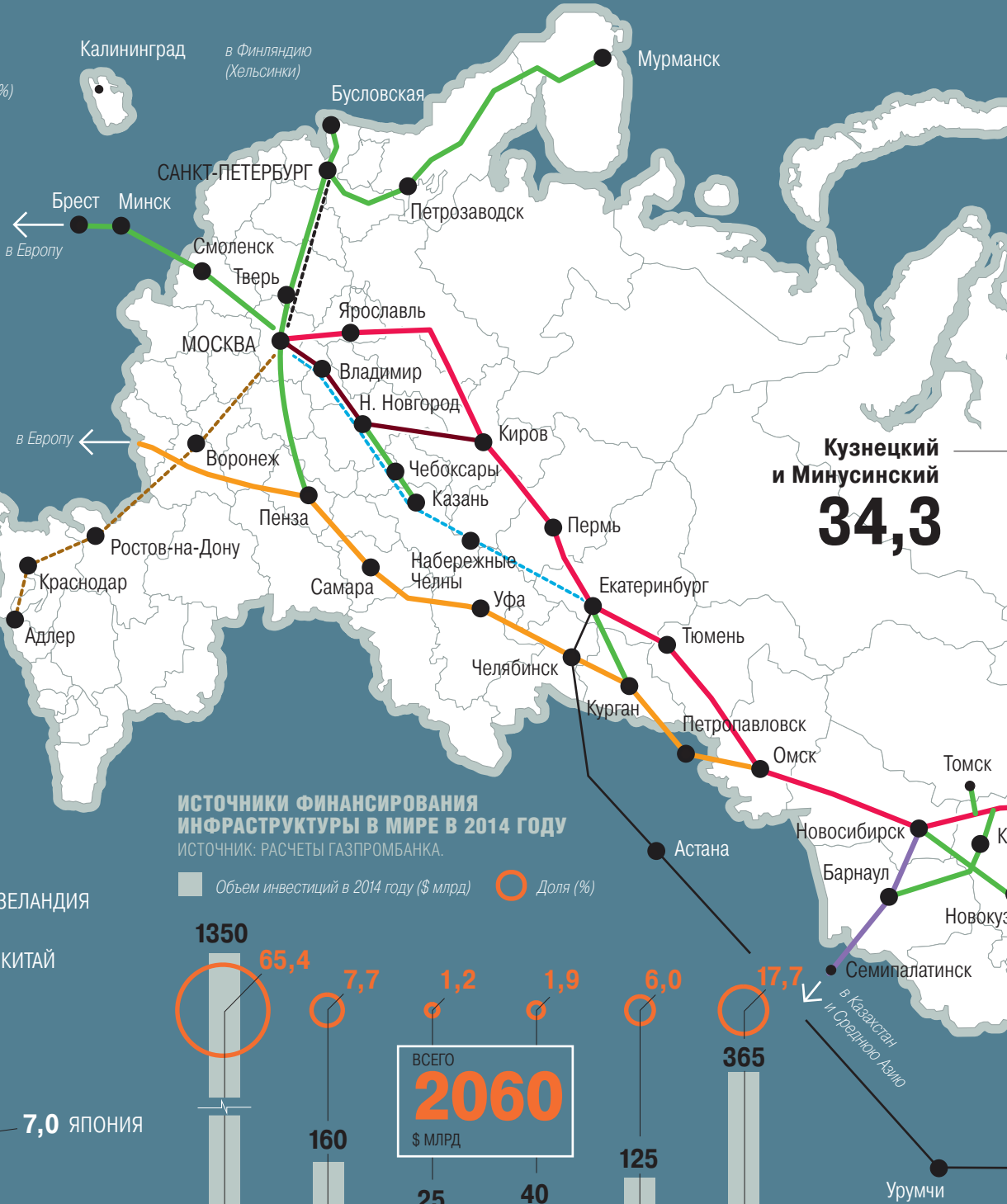
ИСТОЧНИК: ГАЗПРОМБАНК, MCKINSEY.

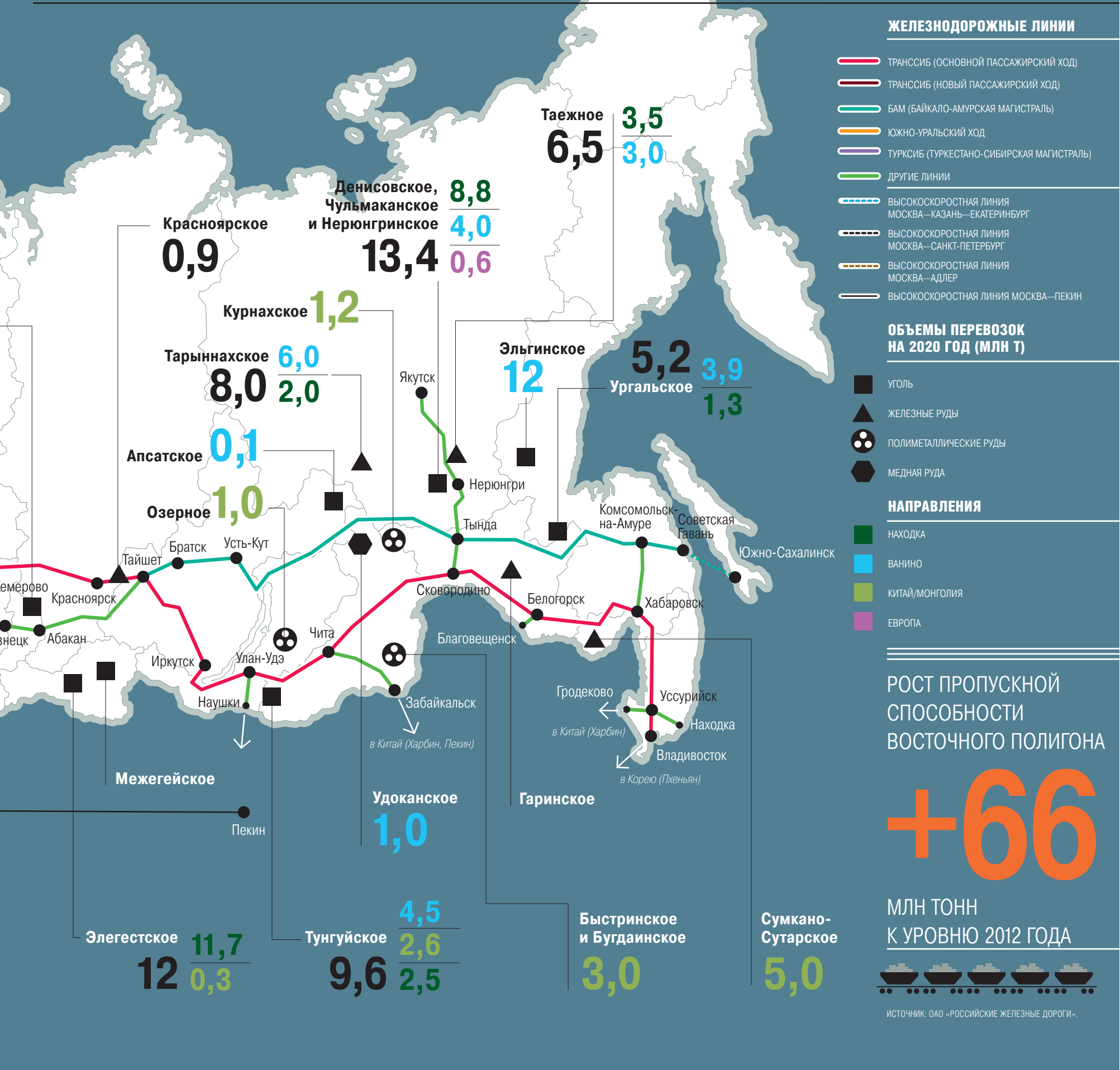
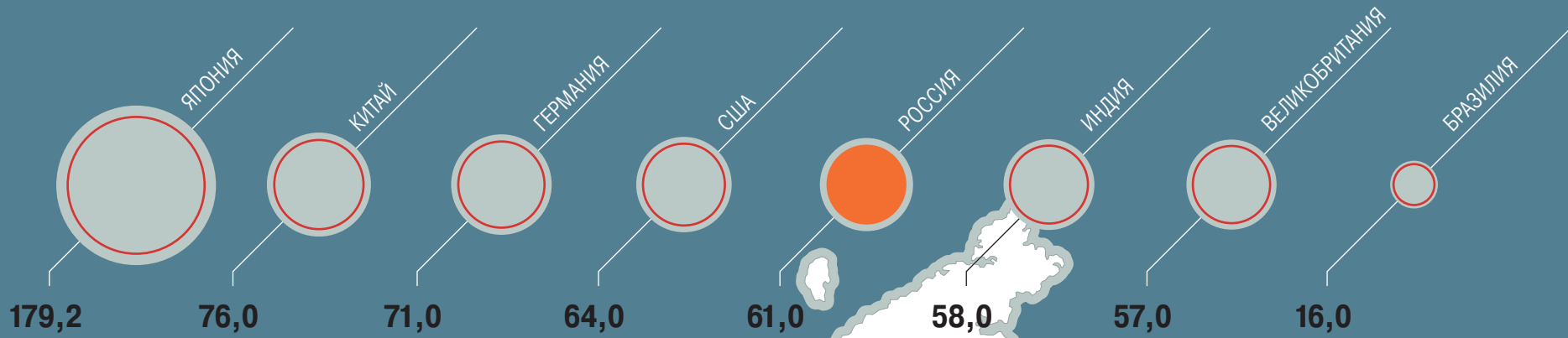


ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ В МИРЕ В 2014 ГОДУ

ИСТОЧНИК: РАСЧЕТЫ ГАЗПРОМБАНКА.

■ Объем инвестиций в 2014 году (\$ млрд) ○ Доля (%)





ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН: ФИНАНСИРОВАНИЕ БУКСУЕТ?

НЕСМОТРЯ НА ТО ЧТО УЖЕ ДАВНО НА ВЫСШЕМ УРОВНЕ ПРИНЯТЫ РЕШЕНИЯ ОБ ОСОБОЙ ЗНАЧИМОСТИ ПРОЕКТА РЕКОНСТРУКЦИИ БАМА И ТРАНССИБА ДЛЯ ЭКОНОМИКИ СТРАНЫ, ФИНАНСИРОВАНИЕ СТРОЙКИ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ НЕСВОЕВРЕМЕННО. ЭТО НЕ ТОЛЬКО МОЖЕТ ПОМЕШАТЬ СВОЕВРЕМЕННОМУ ВЫПОЛНЕНИЮ СТРОИТЕЛЯМИ ЗАДАЧ, ПОСТАВЛЕННЫХ РУКОВОДСТВОМ СТРАНЫ, НО И УХУДШАЕТ ФИНАНСОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ».

ГЕННАДИЙ САЗОНОВ

ПРОЦЕСС ПОШЕЛ Главная цель проекта «Восточный полигон» — устранить дефицит возможностей железнодорожной инфраструктуры в азиатской части России, который ощущается уже сейчас и становится тормозом для экономики. С учетом прогнозов развития отечественного реального сектора в богатом ресурсами макрорегионе Сибири и Дальнего Востока, а также интеграционных процессов экономик АТР, этот транспортный коридор приобретает особое экономическое значение для России. Согласно утвержденным планам, в результате реализации проекта к 2017 году возможности сети РЖД по перевозке грузов должны увеличиться на 66 млн тонн, что даст жизнь десяткам добывающих и промышленных проектов российского бизнеса в Сибири и на Дальнем Востоке России, а также импульс к росту международных проектов и деловых связей с ее восточными соседями.

Поиск источников финансирования в объеме необходимых 562,4 млрд руб. продолжался несколько лет и в прошлом году был окончательно завершен. Через выкуп привилегированных акций, выпускаемых РЖД в адрес Фонда национального благосостояния, будет привлечено 150 млрд руб., еще 110 млрд руб. компания получила в виде прямой бюджетной поддержки через увеличение уставного капитала.

Как сообщил в мае на круглом столе в ТПП РФ директор филиала РЖД «Дирекция развития железных дорог Восточного полигона» Вячеслав Рыбкин, к концу 2014 года было освоено 49,9 млрд руб., из них 3,6 млрд руб. бюджетной поддержки. На эти деньги реконструировано семь станций, введено в эксплуатацию 15,6 км дополнительных главных путей, реконструировано 1642 погонных метра малых и сред-

них искусственных сооружений, построено 10,6 тыс. кв. м технологического жилья, на 128 участках Восточного полигона проведена реконструкция почти 1 тыс. км железнодорожного пути. По его словам, завершённые работы уже увеличили пропускную способность магистрали на участке Тын-да—Комсомольск-на-Амуре на 8,6 млн тонн, на участке Комсомольск-на-Амуре—Ванино на 7,1 млн тонн, Тайшет—Бамовская — на 14,4 млн тонн, Бамовская—Волочаевка — на 4,2 млн тонн, Волочаевка—Находка — на 7,1 млн тонн.

ДЕНЬГИ ДЕШЕВЕЮТ Однако Вячеслав Рыбкин пожаловался на то, что финансирование проекта идет неритмично и не в полном объеме по вине правительственных структур. «К сожалению, деньги Фонда национального благосостояния, которые планировалось направить в 2014 году на выкуп первой эмиссии привилегированных акций в размере 50 млрд руб., были фактически получены только в середине марта текущего года», — сказал он, добавив, что все это время монополия финансировала работы за счет собственной инвестпрограммы, «которая тоже не резиновая», и к марту лимит возможностей РЖД был исчерпан. — Но мало того, что мы их получили со значительным опозданием, мы и расходовать их на сегодняшний день, к сожалению, не можем. Таким образом построены правила их использования, что все одобрения мы должны получать на правительственной комиссии по транспорту». Кроме того, по словам господина Рыбкина, в середине мая обнаружилось, что министерства экономического развития и финансов не представили положительных заключений на выделение средств ФНБ уполномоченному банку для выкупа инфраструктурные облигаций, несмотря на то что паспорт инвестиционного про-

екта утвержден премьер-министром Дмитрием Медведевым (в 2015 году монополия должна получить за счет этого источника 7,5 млрд руб. на подпроект реконструкции Восточного БАМа). «Вопрос остается: где мы возьмем эти 7,5 млрд руб.?» — недоумевает глава дирекции Восточного полигона.

Кроме того, ссылаясь на статистику Росстата, Вячеслав Рыбкин отмечает, что неосвоенные 50 млрд руб. ФНБ из-за инфляции уже «подешевели на 6–7%», тогда как материалы для строительства, наоборот, дорожают, причем гораздо быстрее (по данным господина Рыбкина, рост цен на материалы составляет от 30% до 100%). В пресс-службе РЖД пояснили, что обесценение средств господдержки из-за задержек с перечислением денег — одна из главных проблем проекта. «Данная тенденция неизбежно ведет к необходимости пересмотра стоимости отдельных объектов, что при ограниченности бюджета ведет к потребности принятия непростых компромиссных технических решений, направленных на сохранение целевых показателей», — сообщили ВГ в компании.

Аналогичных проблем с финансированием в РЖД не исключают и в дальнейшем. «На финансирование проекта в текущем году планируется направить 21,48 млрд руб. из федерального бюджета, но до настоящего времени данные средства ОАО РЖД не получены», — сообщили в компании, добавив, что задержка предоставления государственной поддержки влечет за собой необходимость пересмотра сроков реализации мероприятий, целевых показателей инвестиционного проекта и графика строительства, а также создает риск неисполнения решений правительства РФ. «При этом следует учитывать негативные мультипликативные эффекты, связанные с сокращением объ-

ема инвестиционной программы ОАО РЖД, так как она неразрывно связана с комплексом производственных, строительных и научно-технических предприятий», — указывают в пресс-службе монополии.

РИСКИ НАКАПЛИВАЮТСЯ Тревогу железнодорожников по поводу сроков реализации проекта «Восточный полигон» разделяют и предприятия реального сектора, как крупные, так и малые, бизнес которых связан с железной дорогой. «Кровно заинтересован» в расширении пропускных способностей БАМа и Транссиба угольный гигант СУЭК, который ежегодно перевозит порядка 80 млн тонн угля по железным дорогам. По словам директора по логистике СУЭК Дениса Илатовского, информация о проблемах с финансированием Восточного полигона может повлечь за собой отказ ряда крупных угольных компаний от развития производства. По его словам, крупные угольные проекты «Мечела», «Сахатранса» или Тувинской энергетической промышленной компании синхронизированы со строительством морских терминалов по перевалке экспортной продукции, поэтому задержки в любой из частей комплексного проекта могут поставить под вопрос его реализацию в принципе.

«Развитие Восточного полигона, особенно БАМа и Транссиба, — это первоочередная задача для развития сети железных дорог, — уверен директор ЕВРАЗ ЗСМК по операционной деятельности дивизиона «Железнодорожный прокат» Алексей Головатенко. — И для нашей компании, и для экономики России в целом крайне важно получить возможность осуществлять транспортировку на новом, современном уровне. Без модернизации стальные магистрали будут тормозом на пути развития, ограничительным фактором, который мы неизбежно будем учитывать при корректировке своих планов».

Схожих позиций придерживается начальник отдела внешних отгрузок уральской производственно-добывающей компании ОАО «Ураласбест» Олег Мишанихин. «Наше предприятие стремится выйти на международный уровень, но зачастую вопрос поставок упирается в пропускные возможности железной дороги. Нередко приходится рассматривать очень сложные обходные схемы, которые не прибавляют привлекательности сотрудничеству с нами», — отмечает он. — Сегодня на фоне охлаждения на мировых товарных рынках особенно важно иметь вменяемые и незатратные способы доставки нашей продукции клиентам».

Для малого бизнеса не менее важно, чтобы железные дороги не стали помехой его развитию. «Зачастую задержки на сети лишают нас возможности осуществлять доставки», — констатирует Тимур Шарипов, директор дальневосточной компании WCA, занимающейся контейнерными грузовыми перевозками. — Отсутствие вменяемого сервиса приводит к тому, что клиенты выбирают альтернативные способы доставки, несмотря на то что логично было бы пустить груз по железным дорогам».

Задержки со строительством Восточного полигона, если они станут системной проблемой, могут обернуться для России и существенными геополитическими потерями. Интеграционные процессы в Юго-Восточной Азии, которые вдохновлены суперпроектом Китая по возрождению Шелкового пути, предполагают развитие целого ряда транспортных коридоров для наземной транспортировки грузов без транзита по территории России. Тем самым Россия может лишиться себя того макроэкономического эффекта от развития БАМа и Транссиба, который был запланирован на старте проекта, ведь азиатские страны вряд ли станут ждать, пока мы решим свои вечные проблемы. ■



«НУЖНО ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ПРЕЗУМПЦИИ ВИНОВНОСТИ ЗАКАЗЧИКА»

В УСЛОВИЯХ ЗАМЕДЛЕНИЯ ЭКОНОМИКИ ЖЕЛАЮЩИХ ПОСТАВЛЯТЬ ПРОДУКЦИЮ ДЛЯ НУЖД ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» СТАНОВИТСЯ ВСЕ МЕНЬШЕ, ОТМЕЧАЕТ В ИНТЕРВЬЮ ВГ НАЧАЛЬНИК ЦЕНТРА ОРГАНИЗАЦИИ ЗАКУПОЧНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» ИРИНА МИТИЧКИНА. ПО ЕЕ НАБЛЮДЕНИЯМ, КОНКУРЕНЦИЯ ЗА ЗАКАЗЫ НЕВЕЛИКА КАК СРЕДИ КРУПНЫХ ПОСТАВЩИКОВ, ТАК И СРЕДИ МАЛОГО БИЗНЕСА.

BUSINESS GUIDE: Какие виды закупок ОАО «Российские железные дороги» сконцентрированы под управлением филиала под вашим руководством, а какие выходят за пределы его сферы полномочий?

ИРИНА МИТИЧКИНА: Могу сказать, что с принятием нового положения о закупках РЖД, которое вступило в силу с 1 января, сегодня ни одна закупка в РЖД мимо нас не проходит. Причем речь идет не только о конкурсных закупках, но и о закупках на основании распорядительных документов. Поэтому мы на сегодняшний день видим полную картину — от плана закупок и до заключения договоров, реестр которых мы также ведем.

ВГ: Отражается ли на вашей деятельности рыночная конъюнктура? Например, сейчас наблюдается спад погрузки, снижаются ли объемы закупок РЖД?

И. М.: Нужно понимать, что специфика деятельности нашего центра, к счастью или к сожалению, никак не связана с доходной стороной деятельности компании. Мы начинаем свою работу на той стадии, когда бюджет уже спланирован и уже известна потребность в объемах закупок. Кстати, эта потребность отнюдь не всегда связана с объемом перевозочной работы, ведь есть объекты, которые необходимо содержать даже в том случае, если мы не ведем ни одной тонны груза. Прежде всего это инфраструктура железнодорожного транспорта, которая составляет основную долю нашего имущества, требующего постоянного поддержания в рабочем состоянии.

ВГ: Ставится ли вам задача сэкономить деньги РЖД?

И. М.: Безусловно. Но я очень не люблю слово «экономия», я предпочитаю слово «эффективность». Нам поставлена задача повышать эффективность расходимых средств, а возникающая при этом экономия, конечно же, очень важный показатель качества нашей работы. Но эффективность — это долгосрочный эффект, а не сиюминутный. В новом положении о закупках, например, теперь присутствует понятие стоимости жизненного цикла, которое стало одним из основополагающих критериев при проведении закупок. Попросту говоря, речь идет не о цене закупки, а о цене владения, включая стоимость обслуживания в процессе использования и утилизации.

ВГ: Как идут закупки на проект реконструкции БАМа и Транссиба?

И. М.: Проект «Восточный полигон» — большая работа. Уже проведено три крупных конкурса на строительство отдельных участков магистрали. Часть работ выполняет наша дочерняя компания «РЖД-Строй», для которой мы, в свою очередь, проводим конкурсы по выбору контрагентов для выполнения основного контракта.

ВГ: Насколько было много заявок на эти конкурсы?

И. М.: Заявок не очень много, но много их и не может быть. Это же не жилищное строительство, а очень специфические виды работ в достаточно сложных климатических условиях. Поэтому большого числа компаний, обладающих всеми необходимыми компетенциями, не может быть в принципе. Тем не менее все крупные конкурсы по «Восточному полигону» состоялись, конкуренция незначительная, но все же была.

ВГ: Всегда ли та или иная отрасль оказывается готова выполнить заказ РЖД?

И. М.: Вопрос нужно уточнить: готовы ли компании в принципе выполнить наш заказ или готовы ли они выполнить работу за те деньги, которые мы готовы за это заплатить? Если на первый вопрос можно однозначно ответить «да», то на второй скорее «нет». По первому кварталу 2015 года мы видим, что значительное количество



ПРЕСС-СЛУЖБА РЖД

закупочных процедур не состоялось. Они не состоялись не потому, что мы были чересчур придирчивы к документам, — на них попросту никто не пришел. И эта проблема действительно существует.

ВГ: Может, нужно сделать условия более привлекательными? Насколько РЖД мобильны в вопросе управления ценой закупок?

И. М.: Мы по-прежнему остаемся в рамках действия постановления правительства, которым нас обязали снизить цены на 100 наиболее значимых для ОАО РЖД видов продукции на 10% по отношению к 2014 году. А в 2014 году мы снижали на 10% к 2013 году... Статистика Росстата свидетельствует о том, что по целому ряду отраслей промышленности, где РЖД не являются ключевым потребителем продукции, а значит, не могут влиять на конъюнктуру этих рынков, рост цен на несколько процентных пунктов выше, чем действующие в ОАО РЖД цены поставок. Понятно, что эти рынки не будут продавать свою продукцию нам дешевле рыночной цены.

Получается, что мы можем повлиять на цену только на тех рынках, где мы доминируем как крупный покупатель, а отрасль зависит от наших закупок, хотя это граничит с нарушением антимонопольного законодательства.

ВГ: Что отвечают на это сами поставщики?

И. М.: Это деликатная тема, но могу привести такие цифры. В начале года мы направили письма в адрес около 200 компаний, поставляющих более или менее весомую в нашем бюджете продукцию, с просьбой сохранить цены поставки хотя бы на уровне 2014 года. 120 компаний ответили отказом в просьбе, а 80 — даже не стали отвечать. И я не думаю, что в данном случае молчание было знаком согласия.

Но тем не менее мы каждый раз пытаемся проводить переговоры, стараясь в том числе включать механизмы удлинения срока сотрудничества, заинтересовать наших поставщиков. У нас вошло в практику проведение тендеров по контрактам на три года. У компаний появляется понимание, что пусть это не самая «жирная» цена, но зато это по крайней мере длительный контракт. Так что если мы не в состоянии заплатить за нужную нам вещь столько, сколько хочет наш поставщик, мы пытаемся пойти ему навстречу в чем-то другом.

ВГ: Еще одно требование правительства к государственным компаниям — обеспечить доступ к закупкам малому и среднему бизнесу. Как это осуществляется на практике?

И. М.: Это еще одно нормативное указание, которое реализовать действительно очень непросто, а сама ситуация крайне неоднозначная. К большому сожалению, «дорожная карта» по развитию малого и среднего бизнеса была изначально сформирована при отсутствии исходных данных. Оказалось, что в этой программе нет стартовых показателей, от которых отстраиваются целевые установки. То есть задачи программы перечислены в форме выражений «увеличить в столько-то раз», «двести до такого-то уровня», а текущие показатели при этом не указаны.

Я считаю, что это по большому счету не до конца проработанный документ, который содержит неоднозначные аспекты. Например, а есть ли у нас сегодня такой малый бизнес, который в состоянии выполнить потребности ОАО РЖД в размере 18% от общего объема закупок компании? Причем речь не идет об открытии частного кафе на вокзале — это не входит в объем закупок, от которого рассчитывается доля закупок у субъектов малого и среднего предпринимательства. Мы должны законтрактовать у малого бизнеса 18% именно профильной продукции — поставки запчастей, комплектующих к железнодорожной технике, спецодежды и так далее.

Более того, исчисляются эти 18% не от торгов, а от общего объема закупок. То есть мы будем ответственны за невыполнение поручения даже в том случае, если, например, малый бизнес просто не придет на наши конкурсные процедуры. На мой взгляд, если мы действительно хотим развивать малый бизнес, то, наверное, нужно отказаться от презумпции виновности заказчика и начать с нами — крупными компаниями — вести диалог, позволяющий учесть и нашу позицию.

Конечно, и для нас интересен малый бизнес. На сегодняшний день нормативными документами проработано и принято правительством очень много удобных для поставщиков механизмов работы — в частности, оптимизируются сроки заключения договоров, схемы финансового обеспечения исполнения контрактов. Мне кажется, что этой проблеме нужно совместно искать решение, использовать наш опыт и наработки, а не спускать нам в виде очередной директивы.

ВГ: У РЖД есть самостоятельный опыт привлечения малого бизнеса к поставкам?

И. М.: У нас уже год действует Программа партнерства с субъектами малого и среднего предпринимательства, разработанная на основании методических рекомендаций Минэкономки, в рамках которой выбираем компании для сотрудничества. Вы не представляете, насколько мои сотрудники завалены предложениями каких-то печений, постельного белья, занавесок на окна... Конечно, это все очень уважаемая деятельность, но только она не очень соответствует специфике закупок РЖД.

В итоге пока на сегодняшний день у нас только 18 компаний в этой программе. Это компании, чей опыт работы соответствует нашей специфике производства. Это, кстати, тоже индикативный показатель того, насколько способен малый и средний бизнес соответствовать нашим потребностям и минимальным требованиям качества, которого требует корпорация.

ВГ: Насколько часто РЖД сталкиваются на практике с недобросовестными действиями участников торгов? Например, в автодорожной отрасли часто контракты выигрываются благодаря неоправданному снижению цены, а потом победитель еще и «перепродает» его на субподряд другим участникам рынка...

И. М.: Демпинг встречается, но это, конечно же, очень вредное явление для непрерывного производства, как в РЖД. Компания не может останавливать работу из-за таких случаев. Тем не менее у нас таких случаев меньше, чем у автодорожников. Наверное, это один из позитивных результатов нашей бесконечной борьбы за снижение цены. Согласно нашей статистике, цена на некоторые позиции закупок не менялась с начала 2000-х годов. То есть по некоторым позициям мы в длительном периоде удерживаем цену. Может быть, здесь играет роль психологический фактор: понимая, что мы с ценой реально работаем, люди, очевидно, не решаются на подобные авантюрные действия.

Как раз наше новое положение о закупках содержит целый комплекс антидемпинговых мер, которые мы дополнительно прописываем в конкурсной документации по каждой закупке. Так что даже сам факт наличия подобных требований очень отрезвляюще действует на участников торгов.

ВГ: Что это за антидемпинговые меры?

И. М.: При предъявлении демпинговой цены, то есть при снижении цены на определенный уровень (для каких-то групп товаров это 20%, для других может быть меньше или больше), начинают действовать нивелирующие меры. Иногда это требование об обеспечении контракта в полтора раза больше, чем залог по стандартным условиям. Естественно, если цена снижается за счет возможной неплаты каких-то налоговых платежей или обязательных платежей, то такое предложение будет просто отклонено. Кроме того, у нас появилось право отклонить самое дорогое и самое дешевое предложения.

В некоторых случаях больше подойдет другой способ борьбы с демпингом. Все заявки, цена которых опустилась в ходе аукциона ниже определенного уровня, при оценке получают одинаковый балл за финансовую часть предложения. То есть снижение цены ниже заданного уровня не даст никаких преимуществ такому участнику.

ВГ: Какие еще изменения в вашей работе произошли благодаря новому положению о закупках?

И. М.: Еще благодаря новому положению о закупках у нас появился долгожданный инструмент, называемый, к сожалению, некрасивым словом «переторжка». Мы развиваем возможность подачи альтернативных предложений от поставщиков, у которых есть право подать наравне с основной заявкой альтернативное предложение, улучшающее по каким-то показателям то, что мы просили. Мы оцениваем, насколько для нас это важно в каждом конкретном случае, но при этом осознаем, что каждое улучшение, как правило, ведет к удорожанию объекта закупки. По крайней мере на первом этапе.

Мы также внедряем систему постоянно действующего квалификационного отбора. Мы формируем и публикуем на сайте набор требований к поставщикам по определенным позициям, и каждый поставщик может подать заявление на оценку квалификации по объявленной методике. Если он соответствует нашим требованиям, то признается прошедшим квалификацию и спокойно может участвовать в закупочных процедурах РЖД.

Запрос котировок и запрос предложений стали также публичной процедурой. Если до конца 2014 года мы размещали такие заказы среди ограниченного круга компаний, то теперь вся информация публикуется на сайте для неограниченного круга лиц. Так что по-хорошему у нас не осталось ни одной процедуры, которая могла бы ограничить возможность участия квалифицированных компаний.

Интервью взял ВИКТОР АНОСОВ



РОМАН БИЗЮКОВ / ПРЕСС-СЛУЖБА РЖД

СКОРОСТНОЙ ПОЕЗД «САПСАН» Скоростной поезд «Сапсан» произведен немецкой компанией Siemens, развивает скорость до 250 км/ч и полностью адаптирован к особенностям российского климата. Свое название поезд получил от самой быстрой птицы семейства соколиных. Сегодня скоростные поезда «Сапсан» курсируют на направлении Москва—Санкт-Петербург. С 1 августа 2014 года между Москвой и Санкт-Петербургом начали курсировать сдвоенные высокоскоростные поезда «Сапсан» из 20 вагонов, общая вместимость составила 1050 пассажиров. Сдвоенный «Сапсан» — самый длинный высокоскоростной поезд в мире, его длина превышает 500 м.

СКОРОСТНОЙ ПОЕЗД «ЛАСТОЧКА» Скоростной электропоезд «Ласточка», созданный на платформе класса поездов Desiro RUS немецкой компанией Siemens, может развивать скорость до 160 км/ч. Каждый поезд состоит из пяти вагонов, общая длина всего состава достигает 130 м. Вместимость поезда составляет 409 обычных мест для пассажиров плюс 4 места для людей с ограниченными возможностями и 30 мест на откидных сиденьях. Производство поездов «Ласточка» локализовано на предприятиях российского машиностроительного концерна «Синара» на площадке в Верхней Пышме. Сегодня «Ласточки» курсируют на маршрутах между Москвой и Нижним Новгородом, Орлом, Курском, Смоленском, а также на межрегиональных и пригородных маршрутах на северо-западе, в Татарстане, Краснодарском крае и Сочи.

ИВАН ШАТОВАЛОВ / ПРЕСС-СЛУЖБА РЖД



ДЕТЯРЬ ЛУКОВИЧ / ПРЕСС-СЛУЖБА РЖД

С ВЕТЕРКОМ И КОМФОРТОМ

НЕСМОТРЯ НА НЕРЕШЕННОСТЬ МНОЖЕСТВА ПРОБЛЕМ В СФЕРЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК. ОБЩЕМИРОВОЙ ТРЕНД НА ПОВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ И КОМФОРТА ДЛЯ ПАССАЖИРОВ НАХОДИТ СВОЕ ОТРАЖЕНИЕ В ЗАКУПКАХ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» СОВРЕМЕННЫХ СКОРОСТНЫХ ЭЛЕКТРОПОЕЗДОВ У ИНОСТРАННЫХ И РОССИЙСКИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ.

СКОРОСТНОЙ ПОЕЗД «СТРИЖ» Скоростной поезд «Стриж» — адаптированная к российским условиям разработка испанского машиностроительного концерна Talgo. Поезд развивает скорость до 200 км/ч и может перевозить свыше 400 пассажиров в 20 вагонах. Согласно контракту, РЖД закупает только вагонный состав для поездов «Стриж», в качестве локомотива используется российский электровоз ЭП20. Поезд «Стриж» начал регулярные перевозки на маршруте Москва—Нижний Новгород с 1 июня 2015 года. Время в пути — от трех с половиной часов, частота курсирования — до семи рейсов в день. В составе поезда имеются вагоны с местами для сиденья первого и второго классов, а также спальные вагоны VIP-компоновки с индивидуальным санузлом, телевизором и другими атрибутами комфорта.



СЕРГЕЙ ТУСЕВ / ПРЕСС-СЛУЖБА РЖД

ДВУХЭТАЖНЫЕ ВАГОНЫ МОДЕЛИ 61-4465

Новые двухэтажные вагоны производства Тверского вагоностроительного завода «Трансмашхолдинга» вышли в свой первый рейс на маршруте Москва—Адлер в составе поездов Федеральной пассажирской компании в ноябре 2013 года. В феврале 2015 года двухэтажные поезда стали курсировать между Москвой и Санкт-Петербургом, а с 1 июня — между Москвой и Казанью. Двухэтажный вагон предполагает наличие 64 спальных мест (против 36 в обычных купейных вагонах) или 32 мест класса СВ (вместо 18). Вагоны состоят из четырехместных или двухместных изолированных купе, в каждом из которых имеются стол, зеркала, полочки для мелких вещей, светильники, лестницы для подъема на верхнее место и стеклопакеты на окнах.



ИВАН ШАПОВАЛОВ / ПРЕСС-СЛУЖБА РЖД

ВАГОНЫ МОДЕЛИ 61-4476 ГАБАРИТА RIC

Вагоны новой модели 61—4476 габарита RIC, разработанные совместно немецким концерном Siemens и российскими предприятиями «Трансмашхолдинга», предназначены для перевозок пассажиров в международном сообщении с Европой. Максимальная эксплуатационная скорость для вагонов составляет 200 км/ч на европейской колее шириной 1435 мм и 160 км/ч на российской колее 1520 мм. С 2014 года эти новые вагоны курсируют в составе регулярных поездов Федеральной пассажирской компании из Москвы в Прагу, Хельсинки и Варшаву, а с 2015 года — в Ниццу и Париж. Новые вагоны первого класса включают восемь спальных купе с двухместным размещением (два нижних места), вагоны второго класса — восемь спальных купе с четырехместным размещением (два нижних и два верхних места).



ИВАН ШАПОВАЛОВ

СКОРОСТНОЙ ПОЕЗД «АЛЛЕГРО»

Скоростной пассажирский электропоезд «Аллегро» производства французской компании Alstom способен передвигаться с максимальной скоростью до 220 км/ч и предназначен для эксплуатации на линиях с постоянным и переменным током. Технология наклона кузова до 8 градусов позволяет во время прохождения поездом кривых не снижать скорость и нивелировать действие центробежной силы. «Аллегро» оснащен устройствами безопасности, предназначенными для работы на железнодорожной сети как в Финляндии, так и в России, осуществляя регулярные перевозки между Санкт-Петербургом и Хельсинки. Вместимость поезда — 352 пассажира в двухклассной компоновке плюс два места, специально оборудованных для маломобильных граждан.

СИЛА ДОГОВОРА

БЛАГОДАря ВМЕШАТЕЛЬСТВУ ПРЕЗИДЕНТА РФ ПРАВИТЕЛЬСТВО НАШЛО СПОСОБЫ СОХРАНИТЬ ОБЪЕМЫ ПРИГОРОДНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ В РЕГИОНАХ И, ПОХОЖЕ, ДАЖЕ ОБЕСПЕЧИТЬ БЕЗУБЫТОЧНУЮ РАБОТУ ЭЛЕКТРИЧЕК В БУДУЩЕМ. ОДНАКО В ВОПРОСЕ ОБНОВЛЕНИЯ ПАРКА ЭЛЕКТРОПОЕЗДОВ ПРИГОРОДНЫХ КОМПАНИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ БЮДЖЕТ ПОМОГАТЬ РЕГИОНАМ ПОКА НЕ ПЛАНИРУЕТ, ХОТЯ ЭТА ПРОБЛЕМА С НЕИЗБЕЖНОСТЬЮ СПРОВОЦИРУЕТ НОВЫЙ КРИЗИС В БЛИЖАЙШИЕ ПЯТЬ ЛЕТ.

МАРИНА ПРОХОРОВА

ПРАВИТЕЛЬСТВО ОПОМИЛОСЬ История с отменой более 300 пригородных электричек в начале года и их стремительным возвращением в эксплуатацию по требованию президента РФ Владимира Путина обнажила нерешенные проблемы в пригородном транспорте, о которых уже несколько лет предупреждало руководство ОАО «Российские железные дороги» (РЖД). Накопившиеся неплатежи регионов за оказанные де-факто перевозки пассажиров привели в экономический тупик региональные пригородные пассажирские компании, которые после тяжелых позиционных боев в арбитражных судах приняли вынужденное решение о сокращении объемов перевозок. Уже в феврале правительство приняло целый ряд необходимых решений, которых давно ждала отрасль. Уже в феврале текущего года правительство согласилось вернуть льготы пригородным пассажирским компаниям (ППК) по уплате тарифа за проезд по инфраструктуре общего пользования. Постановлением премьера Дмитрия Медведева к базовому тарифу установлен понижающий коэффициент в размере 0,01, что означает 99-процентную скидку по платежам пригородных компаний в адрес РЖД на общую сумму 33,8 млрд руб. Кроме того, в апреле правительство приняло изменения в Налоговый кодекс, которые устанавливают ставку налога на добавленную стоимость для пригородных перевозок в размере 0%. Эта мера позволит ППК своевременно возратить из бюджета НДС, уплаченный по договорам с их контрагентами.

Кроме того, по словам начальника центра по управлению пригородным комплексом ОАО РЖД Алексея Белянкина, утверждены долгожданные поправки в Кодекс об административных правонарушениях в части регулирования ответственности за безбилетный проезд, а также рассматривается вопрос об оказании адресной поддержки региональным администрациям из федерального бюджета в объеме до 4 млрд руб. на субсидирование пригородных перевозок по принципу софинансирования.

Впрочем, главные надежды ППК связаны с тем, что правительство наконец нашло способ увязать федеральную поддержку регионам с заключением контракта на пригородные перевозки. После неоднократных безуспешных попыток сделать это в прежние годы, окончательно сформулировать зависимость между федеральными субсидиями и платежами регионов за электрички правительству удалось только в нынешнем году, причем достаточно оригинальным способом.

ПРИГОРОД В ОБМЕН НА ДОРОГИ В качестве разменной монеты в вопросе пригорода правительство выбрало субсидии на развитие региональных автодорожных проектов, распределяемых в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы». Суть нового подхода состоит в том, что предоставление таких трансфертов должна одобрить правительственная комиссия по транспорту при условии, что региональные администрации качественно исполняют свои полномочия по организации пригородного железнодорожного сообщения.

ПОСЛЕ РЯДА ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ РЕШЕНИЙ РЕГИОНЫ НАЧАЛИ ГАСИТЬ ЗАДОЛЖЕННОСТИ ПРОШЛЫХ ЛЕТ И ГОТОВЫ ДОГОВАРИВАТЬСЯ С ОПЕРАТОРАМИ ЭЛЕКТРИЧЕК О ФИНАНСИРОВАНИИ ПРИГОРОДНОГО СООБЩЕНИЯ НА ДОЛГОСРОЧНОЙ ОСНОВЕ



НОВЫЕ ЭЛЕКТРОПОЕЗДА НЕ ТОЛЬКО БОЛЕЕ КОМФОРТНЫ ДЛЯ ПассажиРОВ, но и значИтельно эФФЕКТИВнее в экСПЛУАТАЦИИ для ПРИГОРОДНЫХ КОМПАНИЙ

Критерии анализа региональной политики в области пригородного транспорта достаточно просты и понятны. Прежде всего комиссия проверит наличие подписанного договора на транспортное обслуживание на 2015 год и принятие субъектом РФ решения о полной компенсации в 2015 году потерь в доходах пригородных пассажирских компаний. Урегулирование задолженности прошлых лет за фактически оказанные услуги также одно из условий предоставления трансфертов из казны на автодороги.

Для проблемных регионов, где ситуация по каким-то причинам не решается в добровольном порядке, правительство определило весьма независимого арбитра. Вопросы выполнения этих поручений правительственной комиссии курирует заместитель главы Минтранса РФ Олег Белозеров, ответственный за дорожное строительство, и подведомственное министерству Федеральное дорожное агентство (Росавтодор). На специальном совещании в начале июня заместитель министра объявил, что из 83 регионов 17 не представили информацию об урегулировании вопросов организации пригородного железнодорожного транспорта в своих областях. Этим 17 «должникам» было поручено в недельный срок предоставить все документы и расчеты, а также определиться с тарифной политикой, если это не было сделано ранее. Руководитель Федерального дорожного агентства Роман Старовойт, в свою очередь, доложил, что из 66 регионов, которым комиссия по транспорту уже одобрила выполнение необходимых условий, с 44 субъектами заключены договоры о предоставлении трансфертов на сумму 33,2 млрд руб. (из них во втором квартале — 13,3 млрд руб.).

Первые полгода действия соответствующих постановлений подтвердили предположение правительства, что «дорожные» деньги окажутся регионам дороже, чем «железнодорожные» долги. В РЖД подтверждают, что благодаря эффективной работе правительственной комиссии по транспорту под руководством Аркадия Дворковича, где теперь регулярно обсуждаются проблемы пригородных перевозок, количество регионов, заключивших полноценный договор на транспортное обслуживание, резко увеличилось. Более того, регионы начали гасить задолженность прошлых лет и договариваться с пригородными компаниями о долгосрочном финансировании на понятных обоим сторонам принципах.

ЗА ПОЕЗДАМИ — В БАНК Правительственные меры, безусловно, окажут существенную финансовую помощь региональным пригородным компаниям и, возможно, даже ликвидируют долги и обеспечат текущее финансирование пригородных компаний. Однако решение главной застарелой проблемы обновления парка пригородных электропоездов до сих пор не найдено. По информации Алексея Белянкина, инвестиционная потребность ППК по обновлению подвижного состава сегодня составляет не менее 14 млрд руб. в год (в ценах 2014 года). При этом именно с 2015 года начнется неизбежный вывод из эксплуатации устаревшего парка электропоездов, который резко усилится в последующие годы. В результате начнет возрастать дефицит электричек: в 2018 году он составит 19% от потребности, в 2019-м — 25%, в 2020-м — уже 30%. Ситуация по моторному пригородному подвижному составу, курсирующему в составе поездов с локомотивами, вошла в этот штопор на несколько лет раньше, а потому уже в текущем году дефицит таких вагонов оценивается на уровне 24%, а в 2020 году составит 70% от потребности в провозных мощностях.

Между тем многим пригородным компаниям, у которых сравнительно большой пассажиропоток, а разрыв в доходах и расходах невелик, для решения проблемы обновления парка может оказаться достаточным удлинение срока договора с региональной администрацией о финансировании с нынешнего года до 15–20 лет. При подтверждении источника платежей на долгосрочный период коммерческие банки были бы готовы кредитовать потребности ППК в новом подвижном составе под приемлемые проценты. Тем не менее благодаря новым

современным моделям пригородных электропоездов и рельсовых автобусов ППК могут сократить расходы на обслуживание и содержание устаревшего, а в большинстве случаев просто состарившегося до предела подвижного состава.

Так, например, руководство Центральной пригородной пассажирской компании (ЦППК) с нетерпением ждет объявления конкурсов правительств Москвы и Московской области на заключение 15-летнего договора на транспортное обслуживание. При заключении такого договора, как поясняют в компании, ЦППК сможет объявить конкурс среди банков на финансирование своей инвестпрограммы, что позволит существенно обновить подвижной состав, работающий на полигоне Москвы, Московской области и ряда прилегающих областей. Сумма возможного контракта говорит сама за себя: в планах ЦППК на этот период стоит закупка более 370 электропоездов на сумму более 150 млрд руб.

КАЖДОМУ СВОЕ Тем не менее, по словам Алексея Белянкина, в 2014–2015 годах при поддержке президента и правительства РФ принят еще ряд ключевых решений, направленных на повышение эффективности пригородных железнодорожных перевозок. В частности, предусмотрено разграничение ответственности федерального центра и субъектов Российской Федерации за принятие регуляторных, финансовых и организационных решений в сфере пригородных железнодорожных перевозок.

Утверждение законов, регламентирующих деятельность участников рынка пригородных перевозок, методологии расчета экономически обоснованных затрат перевозчиков, согласование уровня индексации тарифов для пассажиров, разработка методических рекомендаций по определению транспортных стратегий регионов и стандартных условий контрактов на перевозку в пригороде — все это должно осуществляться на федеральном уровне, отмечает господин Белянкин. Регионам же можно поручить разработку конкретных транспортных стратегий, определение объема перевозок и экономически обоснованных затрат перевозчиков, сохранив за ними право устанавливать тарифы для пассажиров и обязанность компенсировать выпадающие доходы ППК.

Кроме того, вопросы передачи подвижного состава на баланс ППК, о чем просят некоторые региональные администрации в надежде сократить расходы на аренду подвижного состава у РЖД, должны решаться непосредственно на уровне регионов с учетом размера их доли в уставном капитале региональных ППК, считает начальник центра по управлению пригородным комплексом ОАО РЖД. Это, по мнению господина Белянкина, позволит субъектам более взвешенно принимать решение о передаче электропоездов в собственность пригородных компаний, поскольку в некоторых случаях это может обернуться дополнительными расходами операторов по уплате налогов и содержанию этого имущества в составе собственных активов. ■



KOMMERSANT.RU

BUSINESS GUIDE ТЕМАТИЧЕСКИЕ ПРИЛОЖЕНИЯ К ГАЗЕТЕ **КОММЕРСАНТЪ**

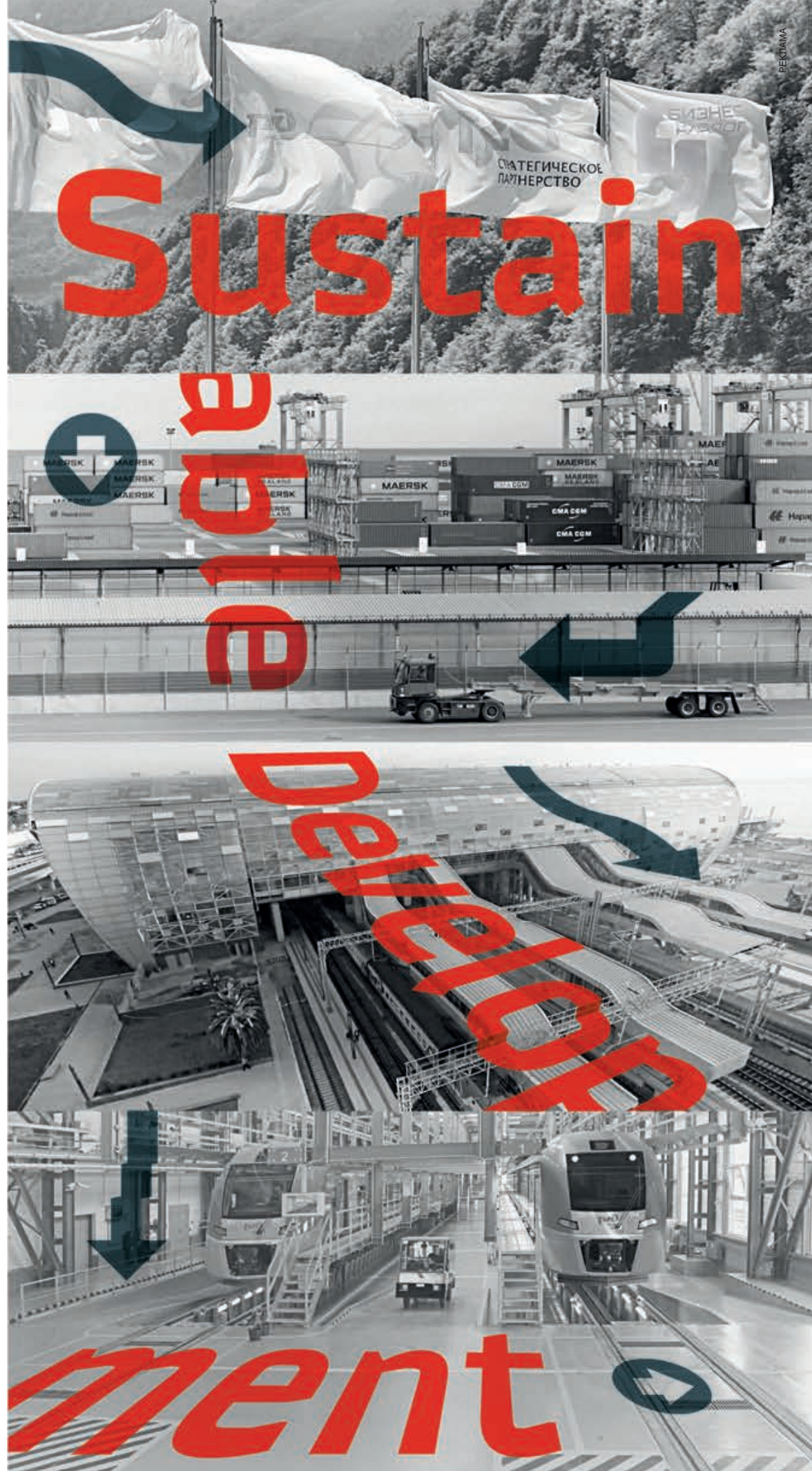


Высокий авторитет
в международных
организациях

Внедрение транспортно-
логистических технологий
завтрашнего дня

Высочайший уровень
инжиниринга и транспортного
строительства

Формирование спроса
на НИОКР и современные
технологии



Слагаемые устойчивого развития