

ФЕДЕРАЛЬНАЯ

# ИНФРАСТРУКТУРА И ЭКОНОМИКА

[www.kmln.ru](http://www.kmln.ru)

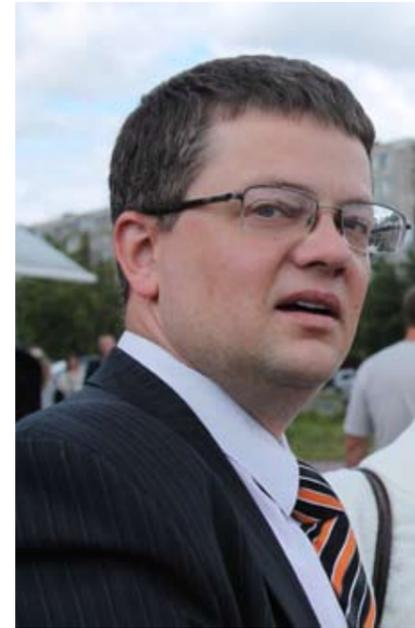
№ 43 декабрь 2013 - январь 2014

строительство • транспорт • энергетика • промышленность • связь



## СОДЕРЖАНИЕ

<b>ЗИМА. ВОДИТЕЛЬ, ТОРЖЕСТВУЯ...</b> <b>ОЛЕГ СТАРОВОЙТ О ПРОБЛЕМАХ ЭКСПЛУАТАЦИИ ДОРОГ В ЗИМНИЙ ПЕРИОД</b>	4
<b>«ПЕТЕРБУРГСКИЕ ДОРОГИ» — НА ПУТЯХ ИННОВАЦИЙ</b> <b>ЕВГЕНИЙ БАСКИН</b>	10
<b>БЕЛАЯ ТЕРРИТОРИЯ ПЛАНЕТЫ</b> <b>СТРАТЕГИЯ ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ ОТ МИНРЕГИОНА</b> <b>ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ СЕРГЕЙ НАЗАРОВ</b>	13
<b>РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ. ШАШЕЧКИ ИЛИ ЕХАТЬ?</b> <b>ВЛАДИМИР ЯКУНИН О ПЕРСПЕКТИВАХ ВСМ И ИТОГАХ ГОДА</b>	16
<b>СОНКОВСКИЙ ХОД: НУЖЕН УЖЕ ЗАВТРА!</b> <b>РАЗВИТИЕ НАПРАВЛЕНИЯ САВЕЛОВО – СОНКОВО – БУДОГОЩЬ – МГА</b> <b>АНДРЕЙ СЕДОВ, ОАО “ЛЕНГИПРОТРАНС”</b>	
<b>РОССИЙСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ</b> <b>ИНВЕСТИЦИИ: ОТ ШТИЛЯ К УРАГАНУ?</b> <b>ПАНЕЛЬНАЯ ДИСКУССИЯ ВЕДУЩИХ ОТРАСЛЕВЫХ ЭКСПЕРТОВ</b>	24
<b>ИНВЕСТОР В ДВЕРЬ, ОХРАННИК В ТВЕРЬ</b> <b>ГУБЕРНАТОР ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ АЛЕКСАНДР МЕНЬЩИКОВ О РЕГИОНЕ</b>	38
<b>ЛЕНОБЛАСТЬ — ТЕРРИТОРИЯ УСПЕХА</b> <b>“ПРОГРАММА 12” ГУБЕРНАТОРА АЛЕКСАНДРА ДРОЗДЕНКО</b>	42
<b>В НОВОГОРЕЛОВО — С НОВЫМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ</b> <b>“ЛЕНРУССТРОЙ” ВЫХОДИТ НА СЛЕДУЮЩИЙ ЭТАП РАЗВИТИЯ</b>	48
<b>ГАЗОВЫЕ ТУРБИНЫ</b> <b>БУДУТ ПРОИЗВОДИТЬ В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ</b>	50



## Дорогие читатели!

Подошёл к концу 2013-й год, наступает 2014-й: который можно со всеми основаниями назвать «долгожданным». Хорошо, что тревожные ожидания кризиса (куда же без них?) — не главный сюжет, с которым мы входим в олимпийский год. Главное — что великая стройка, решение о которой было принято ещё в середине прошлого десятилетия, успешно завершилась — что убедительно доказывает: наша страна снова умеет ставить и решать большие задачи. Сочи получил развитие на десятилетия вперёд; мир видит, что наша страна может позволить себе не только насущно необходимое, но и праздник; сами россияне — что могут строить новую, достойную себя и потомков среду обитания. И хотя немало упрекали правительство и сами-знаете-кого в неверной расстановке приоритетов, а то и в чем похуже; и пугали себя и окружающих неподъёмными расходами и неэффективным освоением — праздник уже обречён состояться.

Лично мне не сразу удалось поверить в нужность и важность «олимпийской стройки». Тогда, в середине 2000-х, было ещё слишком много «дыр в хозяйстве»: лишь формировалась новая система морских портов; ещё не помчались скоростные «Сапсаны»; ждали развития аэропорты, застрявшие в 1980-х... Росло благосостояние — а вместе с ним автомобилизация и городские пробки. Но уже кризис 2008-го, и особенно казавшийся безнадежным после недавнего изобилия 2009-й показал, что олимпиада, как возможность накачать экономику деньгами — это возможность сохранить проектные и строительные коллективы, загрузить работой стройиндустрию, и главное — показать себе и всему миру: мы не «выживаем», а просто живём. В основе тех немногочисленных рекламных контрактов, благодаря которым наш журнал пережил 2009-й — это либо олимпийская стройка, либо госпрограммы по строительству жилья.

Хочется верить, что и другие шумные спортивные праздники будут оставлять на нашей карте значимый инфраструктурный след. Пусть новые стадионы, и хотя бы первые участки высокоскоростной магистрали начнут действовать к Чемпионату мира по футболу; пусть развиваются наши аэропорты — и пусть каждый день страна призраивает очередной кусочек своего благополучия.

Ой... кажется, получился неплохой новогодний тост.

С уважением  
главный редактор Алексей Комольцев

Учредитель: ИП Комольцев А.В.

Адрес редакции: 198261 Санкт-Петербург,  
ул. Бурцева, д. 13, кв. 62

Тел./факс (812) 910-6978, (495) 776-8190

Свидетельство о регистрации СМИ от 24.10.2006 г. ПИ  
№ ФС77-25896, выдано Федеральной службой по над-  
зору за соблюдением законодательства в сфере мас-  
совых коммуникаций и охране культурного наследия

Издатель, главный редактор: предприниматель

Алексей КОМОЛЬЦЕВ  
komo1cev-av@yandex.ru

Бухгалтер: Олег НОГА

Корреспонденты: Ольга ЛОСКУТОВА, Сергей ВАСИЛЬЕВ

Дизайн, вёрстка: Лариса МИТРОФАНОВА

Расшифровка: Алина НЕИЗВЕСТНАЯ,

Александра ХОМУТКОВА

Редактор по рекламе: Ольга ФЕДОРОВА

Корректор: Мария ДОБРОВА

<http://www.kmln.ru>

Подписано в печать 15 января 2014 г.  
Публикации, сопровождаемые блоком адресной  
информации, модули на обложках журнала, и  
статьи, помеченные значком ●, публикуются  
на правах рекламы.

Отпечатано в типографии  
ООО «Цветпринт», г. Санкт-Петербург  
Роменская ул., д. 10к  
Установочный тираж 3000 экз.

## Зима. Водитель, торжествуя... Проблема эксплуатации дорог в зимний период

**С каким результатом федеральные дорожники подходят к зиме; удастся ли не допустить повторения дорожного коллапса, который в прошлом году потянул на небольшой национальный позор, на трассе М-10 "Россия"? Как оценивается готовность к зимнему периоду подведомственных Росавтодору учреждений в субъектах РФ? Какие умные люди выведут российские дороги из категории второй главной национальной беды? Об этих и других проблемах рассказал руководитель Федерального дорожного агентства Роман Старовойт.**



— Сезон 2013г. выдался непростым не только для дорожников, но и для сельского хозяйства и в целом для экономики страны. Мы все знаем о страшной паводковой ситуации на Дальнем Востоке; ситуация в основном стабилизировалась, но даже сейчас вода в Хабаровском крае, в Комсомольске-на-Амуре еще не везде ушла и паводковые явления сохраняются. Страшно это тем, что уже наступают холода, метеорологи предсказывают устойчивый минус. Поэтому ситуация на Дальнем Востоке широко освещается и нами, и правительством. Действует правительственная комиссия, возглавляемая полномочным представителем в Дальневосточном федеральном округе, заместителем председателя правительства Юрием Петровичем Трутневым. Очередное заседание этой комиссии состоится в Благовещенске, то есть здесь работа идет и контролируется постоянно.

Если говорить про Центральную Россию, то практически весь август был дождливый, и по окончании сезона дорожники столкнулись с проблемой завершения ремонтно-строительных работ. Мы были вынуждены ожидать так называемые "окна" в погоде. Но в целом по ремонтным и строительным работам мы выходим на показатели федеральной целевой программы, может быть, даже их превысим. Мы видим, что на 140% готовы выйти с учетом того, что в других регионах, где погода позволяла, подрядчики нарастили мощности и сделали небольшой прорыв.

Росавтодор и его подведомственные учреждения начали готовиться к зиме, начиная с 30 мая 2013г., планомерно выходя на начало сезона. С 1 октября 2013г. федеральные трассы переведены в режим зимнего содержания. И мы сейчас фиксируем 100-процентную готовность по всей территории РФ, в основном это северная часть. На юге еще несколько управлений дорог, где у нас лето. В Сочи сегодня порядка +20. Поэтому там работа по подготовке к зиме будет завершена к 1 ноября.

2 октября в режиме видеоконференции в Росавтодоре прошло совещание с руководителями и начальниками подведомственных учреждений, с начальниками дорог, где они отчитались о ходе подготовки к зимнему периоду в целом. Готовность у федеральных дорожников есть ко всем сюрпризам погоды и значительно выше, чем готовность по всем показателям в прошлом году. В первую очередь я бы это связал с тем, что в прошлом году нами были заключены долгосрочные контракты на содержание дорог. Мы заключили контакты на 5,5 лет в отличие от прошлых периодов, где контракты заключались на год. Теперь у подрядных организаций есть четкая перспектива, есть четкая возможность планировать свою деятельность, приобрести современную технику, вступить в лизинговые программы и планомерно готовиться к сезону.

— **Какие выводы были сделаны Росавтодором по итогам предыдущей зимы? Какие нововведения будут применяться для того, чтобы избежать образования снежных заносов, как, например, были зафиксированы в прошлом году на трассе М-10 "Россия"?**

— Во-первых, мы заключили долгосрочные контракты на 5,5 лет, и на сегодня у нас есть надежная подрядная организация, которая обеспечивает содержание дороги М-10, в частности. Я напомним, в прошлом году коллапс пришелся на время смены одного подрядчика на другого. Здесь отчасти, наверное, была одна из причин такого несвоевременного реагирования на мощный снег. Кроме того, мы запланировали на конец октября широкомасштабные учения на трассе М-10 с участием сотрудников МЧС и ГИБДД. Планируем провести учения на территориях Московской, Тверской, Новгородской и Ленинградской областей, как раз где и проходит трасса М-10. Это самая загруженная трасса в РФ, там за сутки проходит до 100 тыс. автомобилей. Поэтому мы в первую очередь обращаем внимание на этот регион. Мы с опережением графика подготовили противогололедные реагенты, более 100 тыс. куб. м песка заготовлено на М-10, около 30 тыс. тонн — реагентов, жидких противогололедных материалов — 20 тыс. тонн и песко-соляной смеси — 167 тыс. тонн.

— **Как будет построено взаимодействие специалистов Федерального дорожного агентства с другими ведомствами — ГИБДД, Гидрометцентром и т.д.? Смогут ли автомобилисты получить информацию о возможных трудностях на дорогах заранее?**

— Решения по взаимодействию вырабатываются на местах. И одна из причин прошлогодней ситуации на М-10 в том, что не была в достаточной мере скоординирована работа службы МЧС, МВД и дорожных служб. В этом году непосредственно на трассе (вы уже слышали) ситуацию исправили. Заключено трехстороннее соглашение. Кроме того, Росавтодором по поручению Минтранса РФ буквально две недели спустя после разрешения ситуации на М-10 был разработан трехсторонний регламент взаимодействия

между МЧС, МВД и Росавтодором. Это очень большой и подробный документ, альбом довольно толстый. Мы фактически в весенне-летний период занимались согласованием этого документа. У нас есть уже согласование МЧС, и вот-вот на днях мы ожидаем получить подпись МВД. Буквально перед началом нашего мероприятия звонили туда, и нам обещают до конца месяца этот регламент утвердить, опубликовать и довести до всех сотрудников наших служб на местах для того, чтобы каждый понимал, в какой ситуации и как ему нужно действовать, куда звонить, кто кого эвакуирует, какие документы при этом оформляются, потому что на сегодняшний момент на федеральном уровне, к сожалению, таких документов нет. На местах мы видим, они в отдельных регионах принимаются, но мы пытаемся это сделать на федеральном уровне. Я надеюсь, что нам это удастся.

Кроме того, у нас круглосуточно работает в Росавтодоре ситуационный центр. На сайте Росавтодора указан телефон, он 24 часа включен, там сидит диспетчер. Он готов оперативно реагировать на все сигналы, поступающие как с дороги от пользователей, так и от наших подведомственных учреждений и правлений. Кроме того, в некоторых управлениях есть подобные ситуационные центры и уже на местах с местными номерами телефонов. Они также оперативно реагируют и доводят через средства информации информацию до пользователя автодорог путем оповещения. Мы в этом году будем применять активно 15-й канал радиостанции, которым пользуются в основном дальнотойщики. Это общепринятый канал связи между водителями. Кроме того, через СМИ, в том числе, надеемся, и через вашу площадку, доводить информацию до пользователей автомобильных дорог о возможных проблемах, возникающих на дороге.

— **Какой объем специализированных и противогололедных материалов заготовлен и планируется задействовать для обработки дорожного покрытия?**

— Подготовка и заготовка противогололедных материалов идет в течение всего года, потому что это довольно значительный объем. Нам требуется на обработку федеральных трасс порядка 5,5 млн тонн различных противогололедных материалов. Это и соль в чистом виде, песко-соляные смеси, растворы, специальные химические реагенты. И на сегодня по состоянию на начало октября это 90% от общей потребности противогололедных материалов. То есть нам 10% еще предстоит заготовить противогололедных материалов и вывезти на базы подрядных организаций, обеспечивающих содержание и экс-

плуатацию дорог. Работа ведется планомерно. Особое внимание и особая ответственность дорожников, а в основном Росавтодора, будет связана с зимним содержанием автодорог, задействованных на зимних Олимпийских играх в Сочи. Сезон уже начался, в горах Сочи уже выпал первый снег. Поэтому у нас 100% техники и материалов там уже заготовлено, техника выставлена на позиции, и обещаем оперативно реагировать на все погодные явления, чтобы гости Олимпиады, спортсмены не столкнулись с трудностями по прибытии на Игры.

У нас проходили серьезные тренировки в прошлом году, и в этом году уже проходила межведомственная штабная тренировка под эгидой Оргкомитета Сочи-2014, где задействованы все ведомства в легенде, в том числе был сход лавины. Но перед легендой, буквально перед Сочинским экономическим форумом, вы знаете, были в Сочи проливные дожди, входило два села на дороги, как раз задействованные в олимпийском трафике. Репетиция уже была. И мы надеемся, что тяжело в учении, но в бою будет легко.

— **Сколько дорожной и снегоуборочной техники планируется задействовать для работы на федеральных трассах в зимний период?**

— Действительно, одной из важных составляющих в зимнем содержании является наличие специализированной техники и на все 50 тыс. км федеральных автодорог потребуются и уже заготовлено более 9 тыс. единиц техники. Если разбивать на классификацию, то это около 4 тыс. комбинированных дорожных машин, 1 тыс. 300 автогрейдеров, 1 тыс. 500 экскаваторов и погрузчиков и 1 тыс. 500 тракторов со снегоочистительным оборудованием, а также несколько сотен роторных снегоуборочных машин, которые используются на магистралях федеральных трасс. Техника готова, и я еще раз говорю, что пятилетние контракты на содержание позволили подрядным организациям через лизинговые программы, кредитные программы существенно обновить парк техники. И нам очень отродно было видеть современные технологичные машины, многофункциональные, с навесным оборудованием различного назначения. Я надеюсь, качество работ, производимых этими машинами, мы все с вами увидим как пользователи на федеральных трассах в этом сезоне.

— **Вернемся к реагентам. Всех нас интересуют вопросы безопасности этих средств. Не будет ли повторения аналогичных конфликтных ситуаций, как было в прошлом году между ДСТО "Санкт-Петербург" и ОАО "Ленэнерго" по вопросу**

Подготовка противогололедных материалов идет в течение всего года, потому что это довольно значительный объем. Нам требуется на обработку федеральных трасс порядка 5,5 млн тонн различных противогололедных материалов. Это и соль в чистом виде, песко-соляные смеси, растворы, специальные химические реагенты. И на сегодня по состоянию на начало октября это 90% от общей потребности противогололедных материалов. То есть нам 10% еще предстоит заготовить противогололедных материалов и вывезти на базы подрядных организаций, обеспечивающих содержание и эксплуатацию дорог. Работа ведется планомерно.

**воздействия реагентов на окружающие объекты?**

— Качество реагентов и их химический состав всех беспокоят, потому что когда мы говорим о химии, то все сразу думают об экологии, о жизни и здоровье людей. Мы применяем химические реагенты исключительно в соответствии с ГОСТ-Р50597-93, и только по этому ГОСТу применяются реагенты. И они не просто соответствуют ГОСТу, а они апробированы на наших трассах многолетним опытом использования, подтверждены экологическими сертификатами, и мы уверены в том, что эти реагенты не принесут вреда ни здоровью людей, ни экологии. Хочу сказать, что в разное время применялись разные реагенты. Сейчас средства Дорожного фонда позволяют применять современные, высококачественные реагенты, потому что 4 года назад я сам видел, как местные дорожники использовали в качестве противоснежной обработки морскую воду. Это тоже рассол, тоже соль, это тоже работает, но вот от такого мы уже отошли, у нас современная хитмия, которая не наносит вреда.

**— Будет ли розниться состав противоледных реагентов на территории страны в зависимости от климатических и других условий? К примеру, горный участок трассы М5?**

— Это хороший вопрос, потому что, когда мы говорим о наборе разных противоледных средств, мы подразумеваем различные материалы для использования при различных температурах, видах осадков, состоянии и геометрии дороги. Поэтому, если мы говорим о горных участках, где автолюбители,

и особенно тяжеловесы сталкиваются с проблемой подъема или спуска, с большим уклоном участков дорог, то там будут применяться в основном абразивные средства с соляной смесью. Они устанавливаются как обычные ящики с песком, чтобы водитель сам мог воспользоваться — подсыпать в случае необходимости. Если это не будет получаться, то нами в таких местах (они уже известны автолюбителям) устанавливается дополнительная тяжеловесная техника, чтобы можно было обеспечить проезд дороги, либо поднять автомобиль, либо убрать его на обочину, чтобы отремонтировать. Пользуясь случаем, я призываю автолюбителей готовиться к зиме, потому что прошлая неделя у нас показала, что «как всегда неожиданно» на трассе «Енисей» в одном месте на перевале выпал снег. Водители находились в летних шлепанцах и в шортах, и кляли дорожников, что мы плохо подготовились и не оказываем своевременно помощь, хотя в течение получаса дорога была обработана (там выпал мокрый снег), асфальтобетон был доведен до «черного состояния», как говорят профессионалы, и движение можно было продолжить. Поэтому я призываю автолюбителей, своевременно менять резину и готовиться к зимнему содержанию, как это делаем мы.

**— Работники готовы к зимнему сезону, но готовы ли сами участники движения? Существуют ли какие-то меры воздействия на несознательных участников дорожного движения, которые несвоевременно подготавливают свои транспортные средства к зиме?**

— Вопрос как раз к развитию информации,

которую я дал. К сожалению, Федеральное дорожное агентство не имеет полномочий к принуждению автолюбителей использовать те или иные технические средства. Здесь мы для себя видим задачу своевременно информировать о наступлении неблагоприятных погодных условий, выход нашей техники своевременно на дорогу, чтобы обеспечить проезд. В том числе и сегодняшнее наше мероприятие направлено на информирование и призывы к пользователям готовиться к зиме и менять резину, кому требуется в зависимости от трассы, готовить цепи противоскольжения и вообще готовить автотранспортные средства. Обратите внимание, мы очень редко используем такой способ для очистки дорог, хотя у нас есть на это полномочие, как закрытие трасс. В Европе и в США это обычное дело — когда идет сильный снег, трасса просто перекрывается на время уборки дорожного покрытия. Мы стараемся это не использовать, потому что наши трассы и так перегружены, и интенсивность движения существенна. И закрытие даже на несколько часов приведет к коллапсу, потому что надо водителям где-то отстаиваться, иметь топливо, продукты питания и т.д., поэтому нам приходится приводить в соответствие дорогу параллельно с интенсивным трафиком.

**— В прошлом году после коллапса на М-10 многие депутаты высказывали идею о том, чтобы законодательно обязать менять резину, возить с собой лопаты, цепи и т.д. Как Вы думаете, стоит ли это делать именно законодательно, нормативно, вводить какие-то штрафы и обязывать водителей? И как это отразится на ситуации зимой?**

— Мое мнение, что можно вводить законодательно использование резины в промежутки времени, когда у нас зима, в зависимости от региона, как это делается за границей. Все знают, особенно жители Санкт-Петербурга и Ленинградской области или москвичи и жители других городов, кто едет в Финляндию, все знают, что с 1 ноября в Финляндию без зимней резины просто не въедешь. И то же самое по весне — с 1 мая зимняя резина запрещена, и машину надо готовить к соответствующему сезону. Но я понимаю ваш вопрос, и этот вопрос после М-10 очень широко обсуждался, в том числе и на площадке Госдумы. Но к консенсусу пока не пришли, пока он не принят.

**— Как быть водителям, которые едут с севера на юг? На севере заморозки, и они уже одели зимнюю резину, а на юге еще +20 градусов и зимняя резина попортит дорогу. И планируются ли в обозримом будущем какие-то пункты для переобувки автомобилей в межсезонье?**

— Что касается тех, кто переезжает из разных климатических зон, им мой совет: автомобиль нужно готовить к более суровым условиям, поэтому зимняя или шипованная резина только приветствуется. Нанесенный вред на «дорожную одежду» минимален по сравнению с тем риском, который понесет водитель при преодолении сложных участков. Тем более, что автодороги в принципе рассчитаны, и шины проектируются с таким условием, чтобы они могли использоваться на типовом асфальтобетоне. Конечно, вопросы к колееобразованию есть, но они связаны в большей степени с высокой интенсивностью на наших дорогах, хотя мы с этим тоже работаем. Но это отдельная тема.

Если говорить про площадки сервиса, на которых можно произвести техническое обслуживание автомобиля, в том числе замену резины, то, как правило, на европейской части нашей страны такие сервисные станции или объекты придорожного сервисного обслуживания в достаточных количествах есть, даже на такой трассе не с высокой интенсивностью и отдаленной, как Чита-Хабаровск. Я сам в июне этого года проехал всю эту трассу (это более 3 тыс. км) и по опыту хочу сказать, что на дистанции 50-100 км есть и заправочные станции, и кафе, и какой-то сервис. Может, не везде он для большегрузов подходит, но легковой автомобиль там можно отремонтировать, в том числе поменять резину.

Есть дороги, над которыми нам надо отдельно работать. Но, к сожалению, заставить бизнес прийти на нашу дорогу и развить придорожный сервис, у нас таких полномочий нет. Поэтому для себя мы видим задачу в том, чтобы создать условия для развития бизнеса, комфортного пребывания и развития своего бизнеса и своих сервисных услуг.

Ранее я рассказывал, что в Росавтодоре была сформирована рабочая группа по объектам придорожного сервиса и по развитию этого направления, куда вошли представители федеральных органов исполнительной власти, задействованных в этих мероприятиях, а также мы при рабочей группе создали экспертный совет, куда пригласили представителей сервиса, которые заинтересованы в развитии этого сервиса, — это нефтяные компании, отельеры, те, кто занимается магазинами, в том числе сервисные станции. Концепция развития придорожного сервиса или объектов придорожного сервиса разработана Росавтодором. Проекты этой концепции на прошлой неделе направлены в Министерство транспорта РФ. Мы ожидаем, что ко Дню дорожника на следующей неделе мы получим одобрение этой концепции, в соответствии с которой мы планируем запустить первые

пять пилотных проектов до конца 2014г. Первый из них будет на Кольцевой автодороге Санкт-Петербурга, по которой В.Петушенко сейчас докладывал. Вот на его дороге один из первых объектов должен появиться. Это большая работа и здесь нужно будет дорогу разбивать на лоты и давать дорогу как с высокой интенсивностью и положительными показателями по финансовой модели, так и в нагрузку дать те участки дорог, которые не очень привлекательны, но нам надо закрывать эти дистанции, чтобы пользователю было удобно и комфортно ехать на любом участке дороги.

**— Существует ли в Вашем ведомстве аварийная статистика в зависимости от сезонности? Какие аналитические выводы можно сделать из нее, с точки зрения управления рисками, помимо технических, например сезонное автострахование?**

— Статистика есть, но я сейчас не готов назвать цифры. Совместно с ГИБДД мы ведем учет всех ДТП, которые происходят на сети. Более того, мы провели большую аналитическую работу и подготовили программу по борьбе с очагами аварийности. Очаги аварийности возникают не только вследствие погодных условий, но и по ряду других причин, поэтому, в зависимости от причины, мы определили, где какие технические решения можно применить. Проект этой программы у нас сейчас находится в ГИБДД, в МВД на согласовании. Я ожидаю, что в ближайшее время, коллеги его вернут нам в согласованном виде. Но если коротко, то мы определили очаги аварийности и по каждому очагу дали предложения по его ликвидации. Что это такое? Освещение, развязка на нескольких уровнях, установка барьерного ограждения, дополнительного ограждения, дополнительная разметка, перенос автобусных остановок — весь комплекс мер, который может повлиять на наличие или отсутствие такого очага. И дополнительно как подпрограмму борьбы с очагами аварийности мы приняли для себя программу строительства надземных переходов по всей стране. Это составная часть большой программы, но мы уже начали ее реализацию. Мы определили необходимость строительства таких объектов, источник финансирования и в какой промежуток времени будет осуществлено строительство. Это подпрограмма также согласована с ГИБДД, потому что у нас база данных, они в принципе идентичны, но наша задача была — совместить, чтобы мы одинаково понимали суть проблемы. Работа ведется, в том числе, и по зимнему содержанию. Там тоже есть понимание по тому же барьерному ограждению. Где-то необходимо через реконструкцию менять

Качество реагентов и их химический состав всех беспокоят, потому что когда мы говорим о химии, то все сразу думают об экологии, о жизни и здоровье людей. Мы применяем химические реагенты исключительно в соответствии с ГОСТ-Р50597-93, и только по этому ГОСТу применяются реагенты. И они не просто соответствуют ГОСТу, а они апробированы на наших трассах многолетним опытом использования, подтверждены экологическими сертификатами, и мы уверены в том, что эти реагенты не принесут вреда ни здоровью людей, ни экологии. Хочу сказать, что в разное время применялись разные реагенты.



Если говорить про особенности зимнего содержания, то дополнительно будут установлены соответствующие знаки по ограничению скорости, "Препятствие" и дополнительные барьерные ограждения, чтобы водители могли ориентироваться, где край разрушенной дороги и опасный поворот, например. Но в целом дороги будут приведены в такое состояние, что они могут быть совершенно спокойно использованы зимой для проезда, а следующий сезон мы будем доводить их до ума, как я говорил ранее, в два этапа до 2014г.

радиусы поворотов или уклонов. Поэтому такую работу ведем.

— По поводу дорог Дальнего Востока, вы сказали, что движение будет восстанавливаться в три этапа, и на первом этапе дороги сделают проезжими. Соответственно, они будут работать не в нормативном режиме. В связи с этим есть какие-то особенности подготовки к зимнему сезону на этой разрушенной дорожной сети, приведенной к проезжесостоянию?

— На сегодняшний момент первый этап не везде завершен и не на всех участках дорог и инженерных объектах обеспечен проезд, но это единицы. В основном, это Хабаровский край и Амурская область, один участок дороги Еврейской автономной области. Можно посчитать на пальцах двух рук. И мы видим, что до конца октября по всем этим объектам будет обеспечен проезд, нам коллеги доложили. Если говорить про особенности зимнего содержания, то дополнительно будут установлены соответствующие знаки по ограничению скорости, "Препятствие" и дополнительные барьерные ограждения, чтобы водители могли ориентироваться, где край разрушенной дороги и опасный поворот, например. Но в целом дороги будут приведены в такое состояние, что они могут быть совершенно спокойно использованы зимой для проезда, а следующий сезон мы будем доводить их до ума, как я говорил ранее, в два этапа до 2014г.

— Три года назад была сдана трасса Чита-Хабаровск. Удалось ли за это время сделать какие-то эксплуатационные наблюдения или выводы, в частности с точки зрения контрактов жизненного цикла, которые предполагалось внедрить?

— Строительство трассы Чита-Хабаровск велось не по контракту жизненного цикла, а велось это строительство еще с 60-х годов прошлого века, и мы три года назад просто завершили ту работу, которую наши предшественники начинали. И, наконец, у нас есть автодорожное соединение Владивостока с Москвой. Если говорить про содержание этой трассы, то, конечно, оно непростое, учитывая климатические условия, рельеф этой дороги (там несколько перевалов у нас есть). И самое главное — мы столкнулись с проявлениями вечной мерзлоты, и те линзы вечной мерзлоты, которые попали под полотно дороги, оказывают влияние и на полотно. Пользователи дороги сталкиваются с таким явлением, которое получило название у водителей "амурские волны" — это просадки, на которых полотно оседает. Безусловно, мы ведем работы по их

ликвидации, несколько раз в сезон мы подсыпаем, асфальтируем, но линзы уходят, и насколько долго этот процесс будет длиться, мы не знаем. Мы отдельно разработали программу ликвидации этих просадок, провели научно-технический совет с привлечением специалистов в этой области, в том числе Института мерзлотоведения Якутии, и пригласили двух специалистов из Канады и США, с Аляски, кто сталкивался с этим ранее. Они дали рецензию на нашу программу. Мы сейчас ее дорабатываем в соответствии с их предложениями и будем бороться дальше с этими явлениями. Но также просадки были и по вине подрядных организаций. Здесь мы включили другой механизм — механизм гарантийного ремонта. И подрядные организации приняли эти участки работ для проведения ремонта.

— Каким трассам, участкам или регионам в зимний период будет уделяться особо пристальное внимание, помимо Дальнего Востока в связи с погодными условиями и помимо Сочинского региона в связи с предстоящей Олимпиадой?

— Пользователь сам сможет определить эти участки — с наибольшей интенсивностью движения. В первую очередь, это трасса М-10 Москва — Санкт-Петербург, и вторая трасса М-5 "Урал" Москва — Нижний Новгород, этот участок является наиболее узким на сегодняшний момент. Учитывая возрастающую интенсивность и геометрические параметры этой дороги, конечно, там и летом-то не просто, а зимой будет еще сложнее, хотя мы в несколько раз увеличили финансирование на реконструкцию этой дороги. И летом, кто пользовался ею, мог видеть, какие широкомасштабные работы ведутся для того, чтобы в ближайшем будущем ликвидировать этот сложный узел. Ну, вот я бы отметил эти две трассы как наиболее интенсивные и загруженные. Если не смотреть на Дальний Восток, так в районе Новосибирска не все так просто.

— Кто будет нести ответственность, если какие-то дороги не будут подготовлены и окажется, что они не готовы к зиме?

— Начну с методов контроля, с того, как мы осуществляем контроль за содержанием автодорог как в зимний, так и в летний период. Во-первых, коллеги, которых мы заслушали, являются начальниками этих дорог и заказчиками на их содержание, поэтому в первую очередь, контроль осуществляется непосредственно заказчиком. У нас созданы специальные отделы, которые осуществляют контроль за выполнением работ и есть специализированный сайт. Он работает в

закрытом режиме, но я могу сейчас зайти и посмотреть на участки, которые оборудованы метеостанциями и видеоканерами, которые зимой каждые полчаса делают съемки. Я зимой несколько раз в день заглядываю на этот ресурс, сам контролирую и, в том числе, мои коллеги — заместитель по содержанию, специальное управление. Т.е. контроль на федеральном уровне Росавтодора, контроль заказчика и есть подведомственное учреждение "Росдортехнология", которое находится в Москве. Это независимый проверяющий орган, они следят не только за строительством и реконструкцией автомобильных дорог, но в том числе и за содержанием. Они регулярно проводят специализированные проверки, о которых наши коллеги говорили, как перед началом сезона, так и во время прохождения сезона. Выписываются предписания — в первую очередь отвечает подрядчик, в соответствии с государственным контрактом, который заключен на 5,5 лет. Там предусмотрены санкции за нарушения тех или иных пунктов контракта, в том числе и финансовая ответственность. Ну, и, конечно, спрос будет с заказчика. Как ситуация на М-10 была, когда мы выявили, что как раз у коллег, которые отвечали за содержание на трассе М-10, там тоже были недоработки. В том числе и методические — не было подписано вот такое трехстороннее соглашение. А у нас случились кадровые изменения. Вы видите — уже другие люди у нас работают на трассе М-10.

Кто отвечает за тот или иной участок дороги — не всегда понятно не только пользователю, но и специалисту. Я сам иногда проезжаю по дороге и спрашиваю коллег: "Это наша?". На сегодняшний момент для понимания в РФ порядка 1 млн км автомобильных дорог. Из них 50 тыс. км — это дороги федерального значения или те дороги, которые находятся в управлении Росавтодора. Остальные 950 тыс. км — это дороги региональные и муниципальные, дороги городов.

Конечно, пользователю, по большому счету, все равно, по чьей дороге он едет. По его мнению, власти отвечают за все. Мы для себя поставили задачу идентифицировать или упростить определение принадлежности автодороги, потому что иногда мне руководители или министр даже звонит: еду там-то, попал в яму, чья дорога? Мне надо посмотреть документы, потом ему перезвонивать и сообщать. На сегодняшний момент, въезжая на федеральную дорогу или региональную, предусмотрена установка информационных счетов. Вы, наверное, их все видели, они большого размера — 2 м х 3 м и мелким шрифтом написано название дороги, какая организа-

ция отвечает за ее содержание, телефоны дежурных служб, фамилии. На большой скорости движения, даже на 60 км/ч, невозможно прочесть и определить, что там написано. Поэтому мы вышли с предложением в МВД, в ГИБДД несколько месяцев назад ввести систему идентификации, как нам кажется, она довольно простая, и мы ее начинаем вводить буквально со следующей недели.

В районе Беслана ведется строительство новой дороги, и мы установили вот такие новые километровые столбики. И вот в таком виде теперь все федеральные дороги будут оборудованы, такими километровыми столбиками. На табличке, всем знакомой, синего фона или зеленого (если это магистраль) будет написано слово "Росавтодор", и теперь любой пользователь (специалист это или не специалист) сможет определить принадлежность той или иной автодороги. Замена этих табличек у нас будет вестись планомерно. Мы не в состоянии единомоментно это заменить, поэтому все будет естественно: старые таблички будут приходить в негодность, и мы будем их заменять на новые. Мы думаем, что в течение двух лет мы эту работу завершим, но на всех реконструированных, отремонтированных или вновь построенных дорогах мы уже начинаем их сейчас устанавливать.

— Не опасаетесь ли вы, что с установлением таких табличек, на которых будет обозначен хозяин участков дорог, возрастет число жалоб?

— Это одна из задач. Идентификацию, кроме самой идентификации, я для себя вижу как знак или подпись того, кто содержит эту дорогу или в чьей ответственности эта дорога находится. Поэтому я предполагаю, что с введением такой системы идентификации мои коллеги будут более тщательно относиться к своим служебным обязанностям и воспринимать это как личную подпись или личный знак качества за тот участок дороги, за который он отвечает. Возможно, количество жалоб будет больше. Но и сейчас мы получаем большое количество писем с замечаниями — и по городским дорогам, и по региональным. И пользователям неудобно, потому что мы полученное письмо перенаправляем по принадлежности вопроса, там коллеги, пока получают его, пока сформируют ответ. Как говорится, все при деле, все работают, бумаги много тратится. В результате, пользователь долго получает ответ. Поэтому мы надеемся, что ускорится и упростится вся система. Надеемся, что наши дороги станут лучше, все делаем для этого.



На тему использования зимних реагентов постоянно пытаются спекулировать. Один из примеров — это ситуация с "Ленэнерго". Начальник ДСТО "Санкт-Петербург" Вячеслав Петрович Петушенко рассказал, чего ожидает от ближайшей зимы.

— В 2009г. и в 2013г. на сетях "Ленэнерго" были веерные отключения электрических сетей. Не нашли ничего лучше, как обвинить дорожников в этой ситуации. Мы разбирались, привлекли независимых специалистов для оценки этого состояния. Все обвинения с дорожных реагентов, при использовании на Кольцевой дороге и, в том числе на других федеральных трассах, были сняты, поскольку мы действительно применяем современные материалы на основе мочевины. Для обывателя могу сказать, что та же мочевина используется в качестве удобрений для лучшего роста растений и газонов, поэтому и в химическом составе нет ни окисей, ни железа, ни других материалов. Поэтому совершенно четко очевидно, что сегодня наши реагенты не могут быть причиной таких блокад. Тем не менее, мы совместно с "Ленэнерго" и со всеми заинтересованными организациями принимаем на себя дополнительные обязательства по содержанию дороги в конкретных местах: снижаем скорость, выделяем большее количество техники, уменьшаем концентрацию материалов, делаем упор при уборке снега в сложных климатических условиях на механическую горку и уменьшение количества реагентов. Но, тем не менее, без реагентов мы никак не обойдемся, потому что на той же Кольцевой интенсивность движения очень большая, а это — безопасность людей. В этом году мы будем продолжать применять современные химические материалы, в том числе будет другой поставщик, но тот же химический состав. Поэтому в зиму мы смотрим с уверенностью, и работа построена таким образом, что из-за дорожно-климатических условий и применения реагентов проблем не будет.

## «Петербургские дороги» — на путях инноваций

ЗАО «Петербургские дороги» — одна из ведущих организаций в сфере дорожного проектирования на Северо-Западе. Наше традиционное ежегодное интервью с Евгением Семеновичем Баскиным, генеральным директором компании, мы посвятили в основном проблемам применения инноваций в дорожном проектировании и строительстве, а также реализованным и перспективным объектам.



— Евгений Семенович, сегодня одно из главных направлений повышения эффективности транспортного строительства, по крайней мере заявленное в качестве государственной политики — это внедрение инноваций. Однако не секрет, что ряд особенностей экономической специфики, технического регулирования препятствовал их внедрению. Каков опыт «Петербургских дорог» в использовании инноваций?

— В проектах нашей компании предлагаются многие из инновационных решений, материалов, технологий. Как правило, это геосинтетика, специальный текстиль, «еврорешетки». Все более широкое применение находят современные высокопрочные асфальтобетоны. Рассматриваемые по отдельности, такие решения могут быть дороже традиционных технологий, однако зачастую они дают значимый выигрыш: более долговечны, лучше выдерживают нагрузку, позволяют сэкономить на объеме работ, а затем на этапе эксплуатации — например, препятствуют образованию колеи. Заказчик все чаще предпочитает инновационные решения, если может убедиться, что результатом будет выигрыш в качестве и долговечности. Не секрет, что одна из основных проблем наших дорог — это разрушения вследствие превышения нормативных нагрузок интенсивности движения, превышения веса большегрузными автомобилями. Это факторы, заставляющие пересматривать традиционные подходы к дорожному строительству. Мы как проектировщики заинтересованы, чтобы построенные по нашим проектам дороги отвечали современным требованиям. Поэтому в вопросе внедрения инновационных материалов и технологий заказчик активно поддерживает нас, особенно если экономия затрат, на со-

держание и ремонт, очевидна. Уже накоплен достаточный опыт эксплуатации магистралей с применением инноваций и без них; заказчик может сравнить эффект от применения инновационных материалов в сравнении с традиционными подходами.

— Готов ли рынок, в лице поставщиков геотекстильных материалов, производителей асфальтобетона, подрядчиков обеспечить прогрессивные решения?

— Сегодня регион Санкт-Петербурга достаточно насыщен необходимыми материалами и услугами; поставки геотекстильных, мембранных материалов, систем дренажа были налажены ещё до кризиса 2008 года. Сложился и богатый выбор между российской и импортной продукцией, выросла культура производства работ, контроль качества. Оборудование, приобретенное асфальтобетонными заводами, позволяет производить сложные по технологии приготовления и укладке асфальтобетонные смеси. Мы практически не сталкивались с ситуациями, когда то или иное предложение не могло быть реализовано в силу неготовности производителей. Понятно, что речь идет не обо всех поголовно подрядных организациях — но в регионе имеется достаточное количество современных, хорошо оснащенных подрядчиков, способных даже конкурировать на международном

уровне. Наиболее активными в плане инновационных подходов я бы назвал дорожные службы Санкт-Петербурга. Также открыта к инновационным решениям сфера мостового хозяйства; особенно это характерно для большепролетных мостов, когда необходимо добиться максимальной легкости, прочности и надежности покрытия — чтобы снизить материалоемкость всего сооружения.

— Нередко звучали жалобы на нормативную базу — и возможности её толкования по-старинке; как следствие, врагом инноваций объявлялась экспертиза государственная и ведомственная...

Нормативная база действительно меняется медленно; СНиПы на мосты и автодороги, на проектирование городских сооружений в основе своей те же, что и тридцать лет назад. Меняются в основном небольшие детали. Впрочем, нормативная база не противоречит возможности использования эффективных материалов и технологий при строительстве. Консерватизм нормативов — это жестко предписанная конкретика по минимальным и максимальным радиусам кривых, вертикальной и горизонтальной планировке, переходным кривым и т.п. Недавно мы проводили сравнение старой редакции норматива и актуализированного варианта 2012-го года — издание стало толще, но в конкретике изменилось мало. И это действительно плохо, потому что за прошедшие годы изменилось почти всё: интенсивность движения, нагрузки. Вернуться к проблеме большегрузных фур — именно грузовое движение, часто с превышением допустимой весовой нагрузки, сегодня стало одним из главных факторов разрушения дорожного полотна. Не всегда учитывается необходимость изменять режим эксплуатации дорог в сложных погод-

ных условиях — например, в жаркое время года, в паводок. Остается открытым вопрос о шипованной резине — она снижает аварийность, но увеличивает износ дорожных покрытий. Одновременно растут требования к допустимой скорости движения, оснащённости и безопасности дорог; появилась практическая возможность сравнить результаты работы дорожной отрасли в России и Европе. Известно, что на автобанах в Германии скорость не ограничена верхним пределом; у нас же эти ограничения сохраняются едва ли не на уровне 1960-х.

К сожалению, корректного решения этой проблемы ожидать сложно — поскольку если в советское время трудилась целая отраслевая наука, институты и лаборатории, и решения по корректировке нормативов принимались на основе НИОКР, то сегодня соответствующая работа в значительной степени свернута. Появились, безусловно, программы для моделирования трафика, реализуются некоторые организационные меры для борьбы с пробками — но они охватывают лишь часть проблемы. Лишь формируется новый подход к общественному транспорту мегаполисов. Но даже конкретные исследования материалов, конструкций, способность функционирования тех или иных решений при наших перепадах температуры, при современных нагрузках, и для разных регионов не проводятся: они ведутся в основном по заказу коммерческих организаций, но в таком случае результаты могут быть необъективны. Мы активно участвуем в российских и международных выставках, семинарах, и получаем на них информацию об инновационных предложениях в нашей отрасли — но видим, что системный характер инновационная деятельность не приобрела.

В проектах нашей компании предлагаются многие из инновационных решений, материалов, технологий. Рассматриваемые по отдельности, такие решения могут быть дороже традиционных технологий, однако зачастую они дают значимый выигрыш: более долговечны, лучше выдерживают нагрузку, позволяют сэкономить на объеме работ, а затем на этапе эксплуатации



— В ходе реформы технического регулирования многократно подчеркивалось, что «СНиПы» носят рекомендательный характер: получается, их можно было бы и обходить?

— «Рекомендательный характер» не для проектировщика, а для заказчика; а задание на проектирование выдаётся со списком документов, которым требуется следовать. Важна позиция не только заказчика, ответственного за строительство и эксплуатацию, но и например ГИБДД — специалисты которой жестко пресекают отклонения от нормативов. Понять их можно: в случае, если на перекрёстке произойдёт одно или тем более несколько ДТП, ответственными окажутся в том числе те, кто согласовал проектную документацию. Но не секрет, что аварии могут происходить не только из-за особенностей проектных решений: сегодня за руль садятся и «экстремалы», и нетрезвые, и водители с недостаточным опытом, либо в ситуации переутомления — однако в случае аварии следствие обратит внимание в том числе и на формальные моменты, отход от СПиПов. Встречаются парадоксальные случаи: нарушитель выезжает на встречную полосу, попадает колесом в яму, происходит ДТП — но следственные органы видят в этой ситуации вину проектировщиков. Фактически СНиПы по-прежнему носят обязательный характер.

— Каковы интересные проекты реализованы для города, области, страны?

Мы разрабатываем рабочую документацию по титулу «Продолжение Суздальского проспекта», выполнили проектную документацию несколько улиц в Колпино. Выполняем проектные работы по Туристской улице — проект участка от Школьной до Мебельной улицы со строительством путепровода на пересечении с железнодорожной линией Сестрорецкого направления. Другой «переходящий» городской объект — Комендантский проспект, от Шуваловского пр. до перспективного продолжения Парашютной ул. Есть и другие городские задачи.

Завершен первый этап проектирования подъезда от Пулковского шоссе к площади перед новым комплексом аэропорта. Проект разработан с учетом возможного проекта «Легкорельсового транспорта».

Выполняем рабочую документацию по новой трассе к порту Усть-Луга, участок 16-40 км, весной и летом работы вели в «авральном» режиме. Также завершена рабочая документация по двум мостам через реку Сясь в Ленинградской области. Выполнен проект реконструкции Ладожского моста через Неву, с комплексной реконструкцией разводного пролетного строения и заменой механизмов. Также выполняем рабочую документацию по комплексной реконструкции участка Мурманского шоссе (трассы «Кола») в районе Синявино; реконструируются несколько развязок и мостов. Разработали проекты реконструкции мостов через реки Птичь, Грязновка и Великая на автомобильной дороге М-10 «Скандинавия».

Надеемся на продолжение работ по скоростной автомагистрали Москва — Санкт-Петербург; нами уже выполнен проект 50 км участка.

В июне был открыт очередной, третий участок автомобильной дороги А-121 «Сортавала» от Санкт-Петербурга через Приозерск до Петрозаводска. Протяженность составляет 8,9 км, от Керро до автодороги «Магистральная»: это 4-х полосная дорога с шириной проезжей части 2х3,75 м в каждом направлении и разделительной полосой посередине. Запроектированы две двухуровневые транспортные развязки «клеверный лист» с путепроводами. Участок открывали министр транспорта РФ Максим Соколов, губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко и руководитель Федерального дорожного агентства Роман Старовойт, который отметил, что эта дорога «одна из лучших в стране и по подходам, и по проектным решениям».

— Вероятно, это не единственный инновационный проект?

— Я бы также отметил наше участие в подготовке технико-экономических обоснований для высокоскоростных железнодорожных магистралей Москва — Казань и Москва — Адлер. Генеральным проектировщиком по данным объектам выступает наш давний партнёр институт «Ленгипротранс», мы провели предварительные расчеты необходимости строительства развязок: требования к безопасности пересечений будут высочайшими.

— Следует ли полагать, что рынок по сравнению с 2008-2009 гг. оживился, стал шире и денежнее?

— По сравнению с кризисными годами действительно стало комфортнее, но на мой взгляд пока и в городе, и в регионе проектируется и строится недостаточно, учитывая нашу отсталость в дорожном строительстве — страна занимает не лучшие места в мире по насыщенности дорожной сети, причём и насыщение автомобильным транспортом пока отстаёт от развитых стран. Финансирование по сравнению с кризисом улучшилось — сказывается восстановление «дорожных фондов», однако на наш взгляд целесообразно активнее проектировать на будущее, в качестве задела. Достаточно привести пример — на одном из городских конкурсов заявилось 12 участников, причём все — квалифицированные, опытные организации. Некоторые организации дали снижение почти в два раза — что, по нашим расчетам, может оказаться ниже себестоимости. Это говорит как минимум о нехватке работы.

— Какова сегодня численность коллектива «Петербургских дорог»?

— Мы незначительно подросли — примерно до 150 человек. Есть небольшая текучка, которая быстро замещается. Не хватает опытных специалистов-дорожников — зачастую, чтобы подготовить качественный проект, нужно «рассрисовать» десяток-другой вариантов с полным пониманием того, как функционирует дорога. Мы уверены в наших перспективах, но хотели бы роста заказов, для блага региона.



## Белая территория планеты Стратегия освоения Арктики от Минрегиона

По некоторой игривости природы, в коей не отказано даже гуманитариям, вынужденным заниматься техническими, инфраструктурными и градостроительными проблемами, мы стараемся помещать размышления о развитии Арктики и освоении Антарктики непременно в зимних номерах; в этот раз материалом для такой статьи счастливо явилась ноябрьская беседа замминистра регионального развития РФ Сергея Назарова, прошедшая в пресс-центре РБК, о стратегии развития Арктики, какие перемены произойдут в этом макрорегионе, составляющем 21,6% территории России, и дающем 80% российского газа, 95% металлов платиновой группы, более 85% никеля и кобальта, около 60% меди, и значительную часть из россыпи российских алмазов. Президент РФ утвердил стратегию развития Арктики до 2020г.; документ определяет целый ряд приоритетных направлений развития Арктики и обеспечения национальной безопасности. Минрегион доработал госпрограмму по развитию российской части Арктики и на днях планирует внести ее в правительство.

— Каковы основные положения стратегии? По какому принципу она сформирована? Какие направления можно назвать приоритетными?

— Арктика — это часть нашей планеты; российская часть Арктики — понятие, в границах не определенное. Были разные оценки, как определить южную границу арктической зоны, и на сегодняшний день как таковой юридически закрепленной южной границы нет. Минрегион такие попытки делал, и сегодня в рамках госпрограммы предложена граница арктической зоны, которая, и является объектом приложения усилий в целом России по развитию данной территории.

Эта зона включает в себя ряд субъектов — приарктические, которые имеют выход на Северный Ледовитый океан. Часть из них вошли полностью, как субъекты федерации — это Мурманская, Ненецкий, Ямало-Ненецкий, Чукотский, частично Красноярский край (двумя муниципальными образованиями), Республика Саха (пять улусов) и частично Архангельская область. Граница сформирована, и стала предметом рассмотрения в госпрограмме — которая является инструментом реализации стратегии. Хотя на сегодняшний день действует более десятка различных государственных программ, которые направлены на развитие северной части России, (в том числе Арктической области) — в области транспорта, в области Мирового океана, биоресурсов.

С точки зрения экономической деятельности, добыча рыбы в регионе занимает третье место после добычи углеводородов. Это серьезный объем и с хорошей перспективой развития. Такие программы тоже действуют, в том числе в области экологии. Напомню, что Президент РФ недавно выступал на форуме о том, что на сегодня один из приоритетных проектов — это санитарная расчистка арктической зоны, которая в предыдущие годы эксплуатировалась без учета экологии. Сегодня острова Земли Франца-Иосифа (Архангельская область) начали расчищаться.

Помимо госпрограммы, принят и утвержден план реализации Стратегии. Цель — это комплексное освоение с точки зрения всех направлений и ресурсной базы. Не буду говорить о прогнозных ресурсах, они оцениваются огромными величинами. Перевод в категорию запасов при дополнительном геологическом изучении (а восточная часть арктической зоны даже с точки зрения геологии изучена слабо), потенциальные запасы там могут быть еще большими, чем прогнозные ресурсы. Есть вопрос о развитии телекоммуникационных технологий, потому что зона достаточно не освоенная и непокрытая, что вызывает сложности с точки зрения кросс-полярных перелетов, и эксплуатации Северного морского



пути. Я имею в виду и элементы стратегии (государственная граница побережья — 22 тыс. км, что также требует соответствующих мер), и экологическую безопасность, и безопасные инновационные технологии по освоению шельфовой зоны. Все эти действия увязаны в рамках международного сотрудничества, Арктического совета.

Нельзя сказать, что до стратегии ничего не делалось. Ряд программ были направлены на решение ведомственных задач. Данная стратегия сконцентрировала цели. План мероприятий стратегии нацелен на координацию, создана рабочая группа, которую возглавляет министр регионального развития. В состав рабочей группы по координации реализации плана входят представители всех федеральных ведомств. Рано говорить о сформированной госпрограмме, она потребует доработок, в том числе и уточнения финансовых ресурсов. Цена вопроса в программе обозначена до 2020г. — это порядка 630 млрд руб., бюджеты субъектов — порядка 50 млрд руб., привлеченные источники, а также другие источники — это около 1,7 млрд руб. Да, программа внесена, но требует уточнения по всем параметрам. Она нацелена на координацию и увязку всех действующих программ, которые присутствуют на территории.

— Чем подкреплены амбициозные планы правительства увеличить долю ВВП Арктики почти в три раза? И насколько эти планы реалистичны?

— Нельзя начинать не веря в успех, поэтому думаю, что планы реалистичны. А чем подкреплены? Я уже говорил, что ресурсный потенциал, который есть в арктической зоне, просто колоссальный. Да, освоение его осложнено многими параметрами. Это и отсутствие или недостаточно развитая инфраструктура, это сложные климатические условия — все накладывает сложности в развитии данной территории. Но еще раз говорю, что ресурсный потенциал и уже принятые в рамках

различных программ различных ведомств направления обнадёживают — это и развитие информационно-телекоммуникационной инфраструктуры, и увязка с развитием транспортной всей инфраструктуры, в том числе и кроссполярных перелетов и того же Северного морского пути. Все это и позволит как раз вовлечь этот ресурсный потенциал. То есть сомнений, что там есть потенциал, ни у кого нет. Организовать освоение этого потенциала и вовлечение — это и есть задача.

— *Можно говорить о том, что с начала 2014г. эта программа заработает?*

— Я надеюсь на это; до конца года надо ее утвердить и принять в окончательном варианте, в том или ином по финансам. Она является интегратором усилий всех ведомств в данном регионе. По-другому нельзя. Надо сказать, что и в рамках стратегии у нас поставлена задача сформировать арктическую зону как объект статистического наблюдения. Мы предмет еще не понимаем. Нет и как таковой статистики по данному региону, но она объективно не велась. Для этого надо сформировать и определить все виды деятельности. Тоже задача стоит в рамках плана, не помню, по-моему, I квартал 2014г., — сформировать базу для наблюдения, организации мониторинга и наблюдения. Это мониторинг по всем направления. Органы статистики этим занимаются, чтобы оценивать направления и результаты усилий. До сегодняшнего дня это не было объектом статнаблюдений. Все эти действия как раз и направлены на комплексное освоение или комплексное развитие, как хотите. Исходя из ресурсов, которые мы предполагаем, надеюсь, это будет серьезное развитие и освоение.

— *Как будет усовершенствована транспортная инфраструктура арктической зоны в ближайшие годы? Станет ли Северный морской путь альтернативной существующим межконтинентальным транспортным магистралям между странами Атлантического и Тихоокеанского бассейнов?*

— Думаю, что к этому усилия прилагаются. Наше усилие — это телекоммуникационные проекты, которые необходимы для большего вовлечения данного направления в хозяйственный оборот, обновление ледокольного флота как такового. Есть дискуссионный вопрос с точки зрения скорости таяния льдов — разные прогнозные оценки. По некоторым экспертным заключениям, мы к 2020г. можем иметь безледокольные проводки по Северному морскому пути. Но это лишь оценки, хотя тенденция и правда есть. Это очень серьезная перспектива, в том числе и усилия по северным морским портам, которые в рам-

ках госпрограммы тоже оцениваются с точки зрения вовлечения. Даже морские порты, что уже есть на сегодняшний день, требуют углубления и реконструкции. Поэтому это направление и есть наиболее перспективное.

— *Есть проблема территорий, входящих в арктическую зону — миграция населения. На Ваш взгляд, останавливают ли принимаемые федеральными властями меры миграцию населения из северных регионов страны?*

— Сложно сказать — останавливают или нет. Понятно, что некомфортная среда обитания не создает желания постоянно там проживать. С точки зрения размещения производительных сил, в тех условиях рационально использовать вахтовый метод. Мы имеем сегодня в практике освоения газовых месторождений вахтовые поселки с комфортными условиями проживания. Я не большой эксперт в этом вопросе, но мне кажется, что можно использовать комплексный подход: это развитие вахтовых размещений, в комфортных поселках, где люди могут трудиться и затем уезжать на отдых; с другой стороны — это коренные народы, которые там проживают и занимаются промыслом; их надо тоже поддерживать, и такие программы тоже есть. Собственно, коренные народы кочуют — но не мигрируют, а остаются в пределах этой территории.

— *Что может помешать осуществлению масштабных планов по развитию Арктики?*

Все говорят о сложности с бюджетом, о финансовых ограничениях, о том, что у нас темпы роста снижаются. Поэтому в данной ситуации Арктика является точкой роста, на которой нужно сконцентрировать усилия, потому что отдача будет весьма эффективная. Ухудшение экономической ситуации даже будет являться стимулом — когда не хватает средств, обычно выбирают приоритетные направления, которые наиболее перспективны и ощутимы с точки зрения отдачи. Вот это как раз проект, в который надо концентрировать усилия.

— *Транспортная инфраструктура Арктики — это еще и воздушный транспорт. Хотелось бы узнать, что планируется в этом направлении.*

— Кросс-полярные перелеты сегодня реализуются; в рамках освоения Арктики у нас есть межправительственная экономическая комиссия, с Канадой; в рамках рабочих групп они рассматривают различные направления по совместной реализации. Одно из них — это северный воздушный мост, который связан с инициативой Красноярского края; также это спутниковое сопровождение судов, о чем я говорил как о нерешенной пока проблеме.

Кроссполярные перелеты сегодня становятся наиболее эффективным и коротким путем. Наращивание идет хорошими темпами. Сейчас надо развивать наземную инфраструктуру, чтобы дальше использовать это направление. С Канадой такая работа в стадии обсуждения и расстановки приоритетов сейчас ведется.

— *Новый доклад от Международного энергетического агентства говорит, что до 2035г., Арктика не будет мировой опорой в плане ресурсной базы, поскольку даже ресурс традиционной нефти там составляет около 100 млрд барр., т.е. чуть больше 1% от традиционных запасов нефти, не считая сланцевой. Как Вы оцениваете перспективу РФ? На что готова будет пойти Россия в случае конфронтации?*

На сегодняшний день с точки зрения шельфовой зоны конфронтации не должно быть — даже с точки зрения прогнозных запасов. Есть сложности технологии освоения и увязки с экологической безопасностью. О запасах я могу сказать исходя из экспертных оценок: порядка 47 трлн куб. м по газу и порядка 90 млрд барр., по нефти. Также в Арктике мы имеем 780 млрд т по углю (прогнозные ресурсы). Из них порядка 80 млрд т — это коксующиеся угли, т.е. половина разведанных запасов по России. Если говорить по морским акваториям, то 70% нефти и свыше 80% газа — это все арктическое побережье. Помимо углеводородов — огромное количество редкоземельных металлов, таблица Менделеева в полном объеме. Еще раз повторяю, что с точки зрения геологических изысканий у нас западная часть арктической зоны разведана, а в восточной мы имеем слабую изученность не только по ресурсам, а даже и по запасам. И это предмет приложения усилий. Там есть перспективы, и, исходя из оценки специалистов и Минприроды, и Роснедр, они колоссальны.

— *Каково количественное соотношение между коренным и приезжим населением? Насколько коренное население интегрировано в процессы освоения — получает ли работу, или живет традиционным способом?*

— Я обобщенно проанализировать не могу, но в рамках программы, в том числе и Арктического совета, мы проводим одну из программ "Молодые оленеводы", то есть сегодня тенденция — развивать традиционные направления коренных народов. С 2009 по 2012г. Мы порядка 600 млн руб. направили на эти цели. С точки зрения каких-то статистических данных, пропорций, у меня нет анализа, поэтому не могу сказать. Скорее всего, традиционное направление для коренных народов более привычное, и мы

это направление поддерживаем сегодня, и мне кажется, что это правильно.

— *Вы упомянули, что по экспертным оценкам к 2020г. по Северному морскому пути можно будет ходить без ледоколов. А есть ли у Минрегиона планы, насколько должен вырасти объем грузоперевозок по этому направлению? Каковы планы по развитию инфраструктуры, сколько там будет построено портов и т.д.?*

— Это задача Минтранса; в рамках стратегии Минрегион является координатором, поэтому минтрансскую тему мы трогать не будем. Но я еще раз повторю, что это экспертные оценки; с точки зрения развития, эти данные в программе Минтранса отражены. Это и строительство и обновление ледокольного флота, и восстановление северных портов. Фактически сегодня Северный морской путь работает в западной части арктической зоны. Вопрос востребованности — это многофакторная задача, детально я ее не раскрою.

— *Вопрос развития Арктики неразрывно связан с вопросами развития экологии. Когда Россия стала прорабатывать вопрос масштабного развития Арктики, происходит акция Greenpeace на платформе "Приразломная", которая обернулась судебным преследованием активистов. Вы воспринимаете это как угрозу национальным интересам России в Арктике, развитию Арктики, как один из элементов, который может помешать развитию Арктики?*

— Сохранить баланс освоения и экологического развития — это одна из задач Стратегии. Речь идет об инновационных технологиях по добыче нефти, газа в шельфовой зоне. Действительно, на сегодня это сложно с небольшим опытом. Но это можно использовать, создавая проблемы искусственно — потому что тут есть и зависть, что у России есть такие богатства и возможность их извлечения; объективно, это не дает покоя, даже без политизации данного процесса — и любыми путями хочется помешать. На мой взгляд, не надо быть большим аналитиком, чтобы такие вещи прогнозировать. Но важно, чтобы освоение любым путем, без учета экологии, не преобладало в умах. Этот акцент как раз и сделан с точки зрения развития. Экологический аспект должен быть базовым. Мы не говорим о перспективном развитии Арктики с учетом экологии, а тратим деньги на это. И Минприроды сейчас формирует новую программу по расчистке и ликвидации той экологической нагрузки, что была ранее. То есть как бы вещи тогда получаются разнонаправленные: тут будем гадить, а там расчищать. Но, наверное, действия убедительные с точки

зрения экологии, которые сейчас уже принимаются.

Я не могу сказать, что акция на Приразломной была обоснованной и оправданной. Я так понимаю, что если (это мое восприятие как обывателя или человека, который оценивает ситуацию по СМИ) экологическая проблема существовала, то какая-то напряженность или этапность в обозначении этой проблемы должна была быть. Изначально говорили, что недостаточно технологично проводятся работы, что вызывает экологические угрозы и т.д. Но происшедшее больше похоже PR-акцию с активной позицией, без предварительной оценки ситуации. Вот это вызывает сомнения. Если бы этот вопрос обсуждался... Ведь говорилось же: давайте вовлекать независимые международные институты в управление Арктикой. На сегодня существует Арктический совет, организованный с 1996г., — международная организация, в которой много рабочих групп, рассматривающих в том числе и вопросы экологии. Возглавляет его Канада, не Россия. Больше половины рабочих групп связаны с экологической направленностью. Два раза в год они проводят рабочие заседания. Я бы понимал, если бы в рамках одной из рабочих групп по сохранению флоры и фауны рассмотрели вопрос, в том числе и с экспертами Greenpeace, что есть напряженная ситуация; понятно, что это не домашнее обсуждение, а в рамках солидной международной организации, в которую входят восемь стран. Но этого не произошло! Почему — у меня нет ответа. Тогда я бы понимал корректность действий — мол, не понимают по-другому. Обсудили, поставили вопрос в рамках Совета, что нельзя так делать, нарушается экологическое равновесие, потенциально создается экологическая угроза, нельзя так осваивать Арктику. Вот, не понимает Россия — и Greenpeace предпринимает действия уже из ряда вон выходящие. Но произошло не так; поэтому мне кажется, что это несколько из другой плоскости.

— *Вы упомянули, что будет развиваться транспортная инфраструктура, вахтовый метод, — это все хорошо. Оно способствует и экономическому развитию, и экологическому туризму. Но у этого явления есть оборотная сторона — бочки с топливом. Что с ними?*

— Я об этом говорил, еще раз повторяю, на сегодняшний день существует программа в рамках подпрограммы "Мировой океан" и восстановления экологического равновесия, Минприроды и сегодня разрабатывает программу. Но сегодня в рамках этих программ, действующих и разрабатываемых, происходит очистка. На островах Земли Франца-Иосифа часть островов уже очищена, работы продолжаются. Еще раз повторяю, Минпри-

## Это и строительство и обновление ледокольного флота, и восстановление северных портов. Фактически сегодня Северный морской путь работает в западной части арктической зоны. Вопрос востребованности — это многофакторная задача

роды на сегодня разрабатывает программу по дальнейшему расширению этой работы. Может быть, этой работы мало, — наверное, хотелось бы все и сразу, но, к сожалению, это достаточно затратное дело. Проще было эти бочки туда завезти, когда была потребность. Теперь нужно вывезти, причем это затраты без окупаемости, хотя экология — это всегда приоритетная задача. То есть эти затраты окупаются как раз с точки зрения туризма.

— *Какие преимущества РФ получит в результате международного сотрудничества в новом формате в соответствии с обновленной стратегией развития Арктики? Нас интересует сотрудничество с Норвегией, Данией, США и Канадой?*

— В рамках международного сотрудничества будем брать все лучшее и адаптировать у себя. В составе Арктического совета есть несколько рабочих групп по этому направлению. Есть направление, связанное со строительными технологиями в северных широтах — опыт Канады по строительству дорог, жилья; он интересен и с точки зрения кросс-полярных перелетов. Задачи этого сотрудничества — сконцентрировать усилия. С точки зрения информационно-культурного направления, есть программа "Электронная память Арктики". Вся информация, которая есть у стран-участниц Арктического совета, сегодня цифруется. Это хорошая база, которая есть в национальных библиотеках, она доступна для широкого круга. Это важная работа. Вообще вся история арктической зоны очень многогранна.

## Российские железные дороги. Шашечки или ехать?



В октябре–ноябре 2013-го вокруг проекта ВСМ развернулись события драматические — если считать драмой отсрочку, а то и отказ Правительства поддержать проект средствами Фонда национального благосостояния, по крайней мере на сегодняшнем этапе. Хотя искомые 150 млрд. руб. составляют лишь примерно 1/6 от приблизительной оценки цены будущей ВСМ, решение заставило компанию «Российские железные дороги» более внимательно отнестись к экономическим расчетам, и к информационной подготовке. Если в апреле 2013-го мероприятие в штаб-квартире РЖД проходило в тонах безмятежных, то в ноябре, после озвученных Правительством сомнений в окупаемости и актуальности проекта ВСМ, мероприятие прошло в более прагматичной стилистике; ключевой тезис — что проект нужен не как сувенир к чемпионату, но как действенная инновация, преобразующая целые территории, общество, страну. Линейный "бухгалтерский" расчет эффективности в данном случае не работает — и нужно учитывать ту синергию, что будет сказываться в обществе десятилетиями. После доклада и обсуждения нескольких выступлений, В.И. Якунин ответил на вопросы журналистов и съемочных групп.

### ВСМ быть. Но когда и за сколько?

— Расширенное заседание Комиссии по транспорту РСПП посвящено вопросам развития транспортной инфраструктуры и высокоскоростного железнодорожного движения в России. Недавно эта тема поднималась на заседании Правительства РФ, обсуждалась на совещании у Президента. Несмотря на непростые экономические условия, Правительством принято решение чрезвычайной важности о выделении средств и поддержке проектов РЖД по развитию БАМа и Транссиба. Также принято решение о дополнительной экономической экспертизе проекта высокоскоростного движения. Это дает нам возможность еще раз самым тщательным образом проанализировать все обстоятельства, связанные с необходимыми затратами на проект, с его синергетической эффективностью для нашего общества в целом, и финансовой эффективностью для вложения средств в дальнейшее развитие высокоскоростного движения. На решение влияет продолжительная дискуссия в нашей стране и в мире между сторонниками нелиберального подхода в экономике, и экспертами, ориентированными на необходимость развития реального сектора. Мы, ОАО «РЖД», хотя по классификации относимся к сервису, как банкиры или парикмахеры, но тем не менее представляем сервис реального сектора, а на самом деле, вне зависимости от теорий, как раз и составляем этот самый реальный сектор. Решение Правительства о выделении средств ФНБ в нашу ин-

фраструктуру является знаковым; то же касается и вопросов возможности использования средств Фонда для развития инфраструктуры ВСМ. Важнейшим достижением было и решение Правительства о выпуске корпоративных, так называемых «инфраструктурных» акций, которые были выкуплены за счет средств пенсионных резервов РФ. Думаю, эти решения по значимости будут приводиться в учебниках по истории и экономике транспорта.

Огромным подспорьем для нас является тот факт, что вопросы развития транспортной инфраструктуры находятся в зоне постоянного внимания Президента и главы Правительства. Это накладывает отпечаток на нашу работу, но является благоприятным фактором. Нам не надо доказывать, что развитие ВСМ, как и автомобильных дорог, и водного транспорта, и авиации является необходимым условием существования общества. Высокоскоростное существование общества. Высокоскоростное сообщение — это составная часть транспортной, инфраструктурной политики развитых государств, один из драйверов развития. Реализация этого проекта не замыкается на интересах участников, которые будут управлять магистралью. Проект ВСМ — это вопрос загрузки промышленности; хочу напомнить, что на сегодняшний день во всей транспортной сфере именно железнодорожный транспорт в наибольшей степени ориентирован на собственного производителя; до определенной степени нас также поддерживают моряки, которые также активно размещают заказы на российских предприятиях. Проекты ВСМ важны для инвесторов, потому что в сложив-

шихся глобальных экономических условиях средства на счетах — это выброшенные деньги; но наличие долгосрочного проекта с понятными сроками окупаемости и эффективностью сегодня мечта для инвестора, и любой инвестиционный банкир, думаю, со мной в этом согласится. Безусловно, новый вид транспорта требует новых специалистов, а для этого необходимы новые подходы к образованию. Это инновационное развитие, а значит новая наука.

Пожалуй главное — что дает ВСМ для граждан России. Мы провели обсчет моделей и показали, что если вокруг крупного мегаполиса, как Москва, провести круг с радиусом 200 км, то ВСМ позволит повысить благосостояние людей в этом круге на 30% — за счет выбора профессии и места приложения усилий на территории, где платят больше. Другой вопрос, нужно ли из области перекачивать трудовые ресурсы в столицу — это сфера планирования производительных сил и выстраивания производственных отношений. Однако с точки зрения роста благосостояния людей, этот эффект — установленный факт. Высокоскоростное движение позволит сблизить, сплотить наши территории. Сегодня между Нижним Новгородом и Казанью 10 часов пути; но высокоскоростное сообщение снизит этот показатель в разы. Это другие условия, в которых мы сможем жить.

— *Что сделано за последний не полный год?*

— Нам удалось получить поддержку всех субъектов федерации и муниципальных об-

разований, которые затрагиваются проектом. Мы смогли определить трассу ВСМ; приняли решение, что именно Москва — Казань будет первым участком, где будут использованы высокоскоростные технологии. Хотя проект Москва — Санкт-Петербург на первом этапе был подготовлен лучше, с точки зрения технико-экономического обоснования — но приоритет был изменен государством и правительством в преддверии чемпионата мира по футболу. Были определены места остановок высокоскоростных поездов; губернаторы как древние рыцари за сокровища стали биться за размещение станций. Это отражает правильное понимание регионами роли ВСМ, которую она способна сыграть в развитии территорий. Известен пример «Шинкансен», японской высокоскоростной системы железнодорожного транспорта — за первые 20 лет эксплуатации население тяготеющих к магистрали городов увеличилось на 32%, при среднем по стране росте 12%. Прирост числа компаний в местах, где останавливаются скоростные поезда — 46%, а в целом по стране 21%. То есть минимум в два раза улучшаются позитивные показатели.

Для Правительства и общества важна окупаемость, пассажиропоток. Это непростая тема, так как жизнь сложнее всех расчетов и теорий. Но факт в том, что в зоне тяготения первого этапа ВСМ находится 35 млн. чел., отсюда и вывод о перспективах пассажиропотока. Важнейшим инструментом являются взвешенная тарифная политика; также мы можем сослаться на собственный опыт: билетов на «Сапсан» не хватает, спрос превышает предложение. Не говорю о пятницах и понедельниках; бывает, что и на неделе лично мне звонят вице-премьеры и просят уступить мой зарезервированный билет. Мы сегодня ликвидировали все традиционные резервы, оставили только «минимум минимуму» под особые обстоятельства, когда действительно некуда деться. Это показывает, насколько востребован проект. Скептики говорили, на этапе его формирования, что "эти поезда никому не нужны" и "только мешают пригородным электричкам" — но на самом деле сам пассажир, гражданин нашего общества, проголосовал в пользу высокоскоростного движения. Мы уменьшили время поездки между Москвой и Санкт-Петербургом, на «Сапсане», более чем в 2,5 раза по сравнению с бывшими поездами. И населенность этого поезда практически 100%, до этого же свободной оставалось до трети состава. Это показывает востребованность именно такого развития железнодорожного транспорта.

Не буду останавливаться на аспектах защиты окружающей среды, культурного на-

следия — мы доказали на строительстве инфраструктуры олимпийских игр в Сочи, что уделяем огромное внимание этим вопросам, выделяем средства. Добавлю, что проект ВСМ может стать проектом интеграции России и Европы; к нему проявляет интерес огромное количество железнодорожников, производителей оборудования, руководство страны и регионов, жители страны, пресса. Поэтому «сетевой график» по подготовке данного проекта, подписанный для нас Председателем Правительства, является основополагающим документом, которому мы будем следовать.

— *Если вопрос о выделении средств из фонда национального благосостояния будет затягиваться, смогут ли РЖД профинансировать проект ВСМ самостоятельно, и в каком формате?*

— Мы «тянем» этот проект уже на протяжении пяти лет; и даже на Совете директоров было отмечено, что всё возможное для его реализации, включая выделение средств, мы уже сделали. С учетом «обнуления» тарифов, и в сложной экономической ситуации без поддержки государства мы не сможем обеспечить дальнейшее финансирование проектно-исследовательских работ — их стоимость оценивается в сумму от 16 до 17 млрд. руб. Но по итогам дополнительного экономического анализа, как определено Президентом и Правительством, в первом квартале 2014-го года будут подведены итоги и принято решение, что и когда мы делаем.

— *Понятно, что первым этапом, если всё «растётся», предполагается Москва — Казань. А что становится вторым, третьим: Екатеринбург? Адлер?*

— У нас схема высокоскоростного движения проработана как достаточно широкая, и действительно не ограничивается этапом Москва — Казань. Есть сегодня «теория» продления этого направления до Екатеринбурга, особенно в аспекте борьбы за «Экспо»; есть необходимость сократить время пассажирского сообщения между Хабаровском и Владивостоком... но на мой взгляд, наиболее «созревшим» является направление Москва — Санкт-Петербург; и говорю так не только потому что родился в Питере. Сегодня одним из «узких мест» продвижения грузов, «бутылочным горлышком», как мы говорим, является Северо-Запад. Поскольку основная магистраль занята под высокоскоростное и пассажирское движение, мы вынуждены везти грузы по рокадным ходам, и поэтому для нас чрезвычайно важно, если бы оказалось принято решение о развитии проекта ВСМ Москва — Санкт-Петербург. В любом случае, даже при сегодняшнем состоянии дел, мы обязаны до 70 млрд. руб. инвестировать в

Мы «тянем» этот проект уже на протяжении пяти лет; и даже на Совете директоров было отмечено, что всё возможное для его реализации, включая выделение средств, мы уже сделали. С учетом «обнуления» тарифов, и в сложной экономической ситуации без поддержки государства мы не сможем обеспечить дальнейшее финансирование проектно-исследовательских работ — их стоимость оценивается в сумму от 16 до 17 млрд. руб. Но по итогам дополнительного экономического анализа, как определено Президентом и Правительством, в первом квартале 2014-го года будут подведены итоги и принято решение, что и когда мы делаем.

развитие инфраструктуры обеспечения грузовых перевозок; лучше их вложить в высокоскоростную магистраль, а по существующей запустить грузовой поток.

— **О строительстве ВСМ Москва — Казань говорилось как об уже решённом, но предпочтение было отдано БАМу и Транссибу; означает ли это, что нужно повторно доказывать актуальность проекта?**

— Всё новое с трудом пробивает себе дорогу, хотя о необходимости инновационного подхода говорится много; целые специализированные советы работают при Президенте и Премьер-министре. Высокоскоростное движение — это принципиально новый вид транспорта, хотя и выглядит как привычный, "колесный". И чиновники, и экспертное сообщество, стараются обезопасить себя от возможных ошибок; тем более что деньги никогда не бывают в избытке или лишние; мне такие случаи неизвестны. И естественно стремление государства и правительства максимально эффективно использовать вложения в любых отраслях. Но в части высокоскоростного движения, и Президент, и Председатель правительства на всех уровнях говорят о необходимости реализации этого проекта в России. А тот риск, который несет новое начинание, с лихвой будет компенсирован достоинствами. Я рассчитываю, что по результатам поручения Президента о дополнительном экономическом анализе модели, такие позитивные решения будут приняты. На данный момент для принимающих решения конкретных чиновников и министров форма доказательств, что была представлена, оказалась недостаточно убедительной: у каждого были предпочтения, какие формулы и формы нужны; надо и визуальный ряд изменить. На комиссии РСПП сегодня прозвучали дополнительные выводы из анализа экономической модели высокоскоростного движения, в первую очередь от лица ЦСР, где оцениваются синергетические эффекты от ВСМ — и социальные, и чисто финансовые. Если оценивать объем вложений и период жизни этого проекта, то дополнительные доходы бюджета минимум в три раза превысят расходы.

— **Каковы предполагаемые меры по обеспечению безопасности высокоскоростной магистрали?**

— Мы вопросу обеспечения безопасности на любых направлениях придаем эксклюзивное приоритетное значение, на это расходуются деньги, принимаются соответствующие проектные решения. Технологическая составляющая безопасности будущей ВСМ обеспечивается предстоящей проработкой и

реализацией проектных решений; я отметил, что на эти работы направляются весьма значительные средства. Если говорить о безопасности в аспекте препятствования и вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта, в том числе террористическую угрозу — такие решения тоже реализованы, на инфраструктуре главного хода Москва — Санкт-Петербург, причем средства на системы безопасности были дополнительно выделены государством. Подобные меры реализованы и на инфраструктуре совмещенной ж.д. и автоторгоде в Сочи.

### ВСМ, и не только

— **Какое развитие получат вокзальные комплексы и остановочные пункты, которые должны стать местом активизации экономики?**

— Мы с Москвой уже договорились о создании системы транспортно-пересадочных узлов; по сути, это целые комплексы, объединяющие высокоскоростной и обычный пассажирский транспорт. Уже ведем работу по преобразованию существующих внеклассных вокзалов, малых вокзалов — некоторые уже находятся в стадии реализации.

— **Вы сократили инвестпрограмму на 85 млрд. руб.; что "пошло под нож"?**

— Много; не только инвестиции, но и в бюджете расходов. Мы заморозили проекты, которые необходимо реализовать — ремонт, модернизация, и это вызывает у меня большое напряжение. Если говорить об инвестиционных проектах, то нам нужны средства, чтобы разрывать "горлышки" — нехватку пропускной способности. Проблемы есть не только на Дальнем Востоке, но и на Северо-Западе; тот же проект порта в Мурманске — это тоже развитие нашей инфраструктуры. Развитие Усть-Луги — тоже дополнительные грузопотоки, опять-таки нужно инвестировать.

— **Каков сегодня объем господдержки, запрашиваемый ОАО «РЖД»?**

— На сегодняшний день это 25 млрд. руб. для покрытия инфраструктурного тарифа для пригородного движения; далее, 26 млрд. руб. выделены для проектов БАМа и Транссиба; данная сумма при необходимости может быть временно снята с этих направлений, с последующей компенсацией. Также Федеральная пассажирская компания получит 27 млрд. руб. в качестве компенсации за перевозку пассажиров по льготному тарифу в плацкартных вагонах.

— **Недавно прозвучало заявление, что РЖД готовы отказаться от плацкартного подвижного состава; действительно ли это так?**

— Это надуманная тема, никто не собирается отказываться от плацкартных вагонов; сегодня это несовременно и неудобно. Мы должны снижать стоимость услуги в борьбе за пассажира, и искать возможность оказать лучшие услуги за те же деньги. Пассажир голосует своим рублем за проекты, которые мы реализуем. Мы предложили проект "Сапсан", билетов не найти — вот и оценка. Если удастся организовать поезд, где проезд в купе будет примерно равен плацкартному по стоимости, никто не откажется ездить в более комфортных условиях. Вся буря поднялась по причине выдернутой из контекста кем-то из журналистов фразы, якобы мы отказываемся от плацкартных вагонов. А высказанная идея была в том, что появление двухэтажных вагонов позволяет сократить стоимость проезда на 30 %, и тем самым стоимость проезда в купе приблизилась к плацкарте. Коли так, можно отказаться от плацкартных вагонов, которых уже нет ни в Европе, ни где-либо еще. Речь не о том, что мы отказываемся от плацкарты, поскольку нам не компенсирует эту работу государство — а что появление новых решений позволяет снизить издержки и предоставить услугу лучшего качества по той же цене. Вопрос, когда произойдет замена плацкартных вагонов на двухэтажные, пока даже не поднимается; это произойдет не в этом и не в следующем году. Нам нужно будет всё движение переводить на составы с двухэтажными вагонами, либо искать иные решения, которые позволят снизить стоимость услуги.

— **Но РЖД продолжает заказывать плацкартные вагоны; может быть, есть смысл заказывать уже только двухэтажные?**

— Беда в том, что мы не можем заказать даже количество вагонов, необходимое для обновления парка. В лучшие годы мы заказывали по 1100 вагонов в год, сейчас можем позволить себе лишь треть этого. Федеральная пассажирская компания рассчитывает свои инвестиционные возможности и ресурсы, и действует по пословице «по одежке протягивай ножки». Мы не сейчас перейти на заказ двухэтажных вагонов хотя бы потому, что они стоят заметно дороже, хотя в эксплуатации и оказываются выгодней. Кроме того, не вся инфраструктура может принять двухэтажный состав — на разных направлениях отличаются пассажиропотоки; не везде такой вагон может пройти. Главным образом, нас ограничивают тоннели — на направлении Москва — Адлер нам потребовалась реконструкция тоннелей и перевод

полотна на безбалластный путь, чтобы понизить положение поезда и выиграть нужный габарит.

Вообще задача сегодня — активнее поработать в плане использования двухэтажных составов на пригородных направлениях; подобная практика существует в Японии, Европе. Для этого нужна поддержка правительства и общества, и понимание, что из «ничего» получится только другое «ничего», а что-либо получается лишь при наличии ресурсов. Наша инвестиционная программа утверждена правительством, она прозрачна — и можно увидеть, на какие новации средства у нас есть, а на какие пока нет.

— **Последнее время много говорится о дополнительном общественном контроле за госмонополиями; какова Ваша позиция?**

— Мы давно уже стали «полигоном» самого разного общественного контроля. На РСПП, в формате комиссии по транспорту, обсуждали сегодня вопросы экономической модели ВСМ. Вопросы закупок, конкурсных процедур решаются через электронную торговую площадку. Инвестиционная программа обсуждается на Правительстве, в том числе и «открытом», с присутствием представителей операторского сообщества — которое заинтересовано в максимальном снижении нашей расходной части и тарифов. Проходим аудит, в том числе в ведущих мировых компаниях. Если говорить о еще одном уровне общественного контроля — я под ним понимаю контроль независимыми экспертами, которые работают либо на совет директоров, либо на Правительство; но это должны быть признанные специалисты в области, которую они решили экспертировать. Это должен быть не любой желающий, а человек, который профессионально состоятелен в своей точке зрения и имеет право говорить о том, в чём понимает. Если новый формат общественного контроля будет таким — то пусть он будет.

— **Каковы планы РЖД по продаже акций Транстелекома?**

— Все наши дочерние предприятия разделены на несколько групп, в том числе есть категория так называемых «инвестиционных дочек»: компаний, выведенных в привлекательное инвестиционное состояние. Часть их акций подлежит реализации, для получения максимального дохода, который материнская компания может получить. Но на падающем рынке мы торопиться с продажей не будем.

— **А как прокомментируете слухи о сделке с группой "Сумма"?**

— От тюрьмы и от суммы не зарекайся. Можете перефразировать.

**Итоговая пресс-конференция Владимира Якунина прошла по окончании первой части итогового заседания Правления компании, 17 декабря. О проблемах и перспективах развития компании наш собеседник рассказал без излишних подробностей, но осветил практически все интересующие журналистов вопросы...**

### Кризис как повод подумать

— Десять минут назад завершилась первая часть итогового заседания Правления ОАО «РЖД». Важно отметить главное — что не только интерес со стороны Правительства РФ, но и поддержка нашей компании были продемонстрированы на уровне Аркадия Дворковича, министра транспорта Максима Соколова, членов Госдумы и Совета Федерации. Присутствовали многие губернаторы, наши иностранные партнеры, представители научной общественности, учебных заведений. Итоговое правление — это публичное совещание, на котором мы рассматриваем актуальные вопросы и проблемы развития железнодорожного транспорта, и, подводя итоги, планируем дальнейшую работу. Важно отметить, что итоговый доклад, который я озвучил перед собравшимися, начался с показателей системы корпоративного управления, повышения эффективности, экологической безопасности, энергосбережения. Несколько цифр приведу и вам: за десятилетие у нас на 20 % повысилась энергоэффективность, вдвое — производительность труда; мы впервые сформировали программу объемом 460 с лишним млрд. руб., закупили беспрецедентное количество локомотивов. В следующем году инвестиционная программа снижется до 393,1 млрд. руб., однако и эта цифра все равно остается значительной.



занятости — и начали с административного аппарата, можно сказать — с Президента ОАО "РЖД". Не потому что плохо работаем и не нужны компании — а чтобы снизить нагрузку на рабочие кадры.

— Будет ли сохранена неполная рабочая неделя в следующем году?

— Мы считаем, что неполная трудовая занятость не является инструментом повышения эффективности работы компании. Это абсолютно вынужденная мера, крайне сложная и с последствиями социального порядка. Мы чрезвычайно осторожно относимся к её использованию, и решаемся на это лишь если "никуда не денешься". Удается ли нам избежать этого в следующем году — наверное нет, но масштабы применения мы будем стремиться сократить.

### Не лезть в бутылочное горло

— Несмотря на недостаточно динамичный рост погрузки, прогнозируется резкий рост грузопотока на Усть-Лугу; однако эксперты говорят о том, что возможности Бабаевского хода исчерпаны; предполагается ли активизировать работы по развитию Сонковского хода?

— Эта проблема касается не только Усть-Луги, но и других портовых направлений, например Дальневосточного. Это характеризует структуру нашей экономики, ориентированной на экспорт продукции — прежде всего энергетических ресурсов. Мы действительно испытываем проблемы и на Северо-Западном направлении, столкнулись даже с необходимостью оптимизировать часть нефтепродуктовых маршрутов. Но надо заметить, что и наши клиенты из ТЭК ведут себя не лучшим образом: по причинам сезонных колебаний рынка, в октябре-ноябре отгрузка существенно снизилась, а затем заявки превысили уровень 220 % от среднегодовой. Понятно, что даром такое не проходит — и проблемы будут обязательно. Но и с точки зрения пропускной способности мы видим наши трудности, и борьба с узкими местами всегда была нашим приоритетом. Мы инвестировали в развитие дальних подходов к Усть-Луге, будем этой работой заниматься и в дальнейшем; не готов сейчас назвать параметры и цифры, но эта задача действительно есть.

— Большая часть доходов РЖД — от грузовых перевозок; но известно, что объемы грузов зависят от экономической ситуации. Ожидаете ли падения, стагнации, роста погрузки и доходов?

— Я могу оперировать прогнозами Минэкономразвития, которые снизили прогноз роста до 2,5 % в год. Что касается наших расчетов и ожиданий, мы традиционно несколько

более пессимистичны, поскольку имеем дело с реальным сектором, в котором стагнация будет более заметна. С этой точки зрения мы прогнозируем лишь незначительный рост погрузки, который будет колебаться в пределах 1,5 %. Для нас этого недостаточно.

— Вы упомянули о дискуссии с антинопольной службой; по каким вопросам идёт взаимное непонимание?

— Идет принципиальная дискуссия о пределах и целесообразности приватизации и развитии конкуренции в сфере железнодорожного транспорта. Она носит и практический и научный характер; мы, апеллируя к необходимости повышения собственной эффективности, говорим о поддержке мер, направленных на развитие конкуренции в сегментах, где это разумно. Например, мы всегда поддерживали необходимость развития частного операторства, еще делалось со времен Министерства путей сообщения, когда и ФАС никакого не было. Но что касается развития конкуренции на маршрутах, мы против — поскольку этот путь не повысит эффективности, не даст выгоды абоненту. Мы считаем, что конкуренция должна быть "за маршрут", а не "на маршруте". Также в вопросе организации взаимодействия с грузовладельцами, также есть масса неучтенных проблем. Например, когда в Кузбассе сложилась критическая ситуация и все станции оказались забиты подвижным составом, сама администрация Кемеровской области предложила решение об ограничении доступа порожних полувагонов на инфраструктуру железных дорог. Мы согласились, а сегодня это вынужденное действие рассматривается как ограничение конкуренции, и по данному поводу идёт разбирательство в суде; хотя мы лишь повысили эффективность использования инфраструктуры, и снизили издержки для грузовладельцев. Мы предложили Голомолзину провести некий семинар, чтобы от теории перейти к практике, сравнив, как в разных странах выглядит конкуренция и развитие железнодорожного транспорта.

### Заграница нам не мешает

— Насколько эффективно идёт интеграция логистического оператора GEFKO в систему ОАО "РЖД"?

— Мы только что провели Совет директоров GEFKO; несмотря на экономический спад в Европе, компания завершила год с хорошими показателями — 4,5 млрд. руб. положительного баланса. Мы предполагаем увеличить активность GEFKO в России до 30 %, начали работу по заключению контракта для привлечения российских грузовладельцев к использованию логистических и технологиче-

ских схем, которыми располагает эта компания. Собираемся использовать GEFKO и для оптимизации собственных перевозок. Это показывает, что происходит процесс интеграции в единую холдинговую структуру, и делается это эффективно — с учетом того, что это современная иностранная компания, и подобного опыта у нас еще не было.

— Как развивается работа РЖД в Сербии; когда начнутся реконструкция и строительство железных дорог, предусмотренных соглашением?

— Развернуть работы нам мешали обстоятельства бюрократического характера; проект предполагается реализовать за счет связанного кредита, который Россия предоставляет Сербии. Наши государства согласовывали параметры этого соглашения и параметры контракта. Что касается готовности РЖД и наших сербских партнеров, то мы готовы к началу работ, и ждём лишь последних штрихов по заключению данного соглашения. Во время последней межправительственной комиссии, которая прошла в Сербии, их сторона передала окончательные предложения по корректировке контрактных документов, и мы рассчитываем, что наши руководители завершат все организационные вопросы, после чего железные дороги выйдут на работы в Сербии. Также хотел бы поблагодарить Правительство Сербии за награду, которая была мне вручена за деятельность по линии общественной деятельности.

— Будут ли развиваться контейнерные перевозки из Корейского региона? Планируется ли создать представительство в Южной Корее?

— Мы рассматриваем транзитный потенциал России как наше конкурентное преимущество, и такую работу будем вести. Что касается развития конкретных направлений и создания представительств, мы активны там, где уже намечались конкретные планы — как например в Сербии. Если конкретные планы пока нет — то задача нашего центрального аппарата провести соответствующие переговоры, и привлечь потенциальных грузовладельцев к проекту. Как только такие перспективы наметятся, проблем с созданием представительства не будет.

— Как развивается партнерство с Talgo?

— Это хороший пример работы с частной компанией; должен сказать, что вначале, на заре моей работы в железнодорожном транспорте, у нас установились хорошие отношения, но с точки зрения возможности реализовать конкретные проекты были существенные сложности. Они сохранялись на длительном этапе переговоров, однако постепенно мы

нашли возможность существенно сблизить позиции — в том числе в вопросе стоимости поездов, которая была весьма понижена. Мы предполагали первые составы TALGO получить в начале следующего года, провести испытания, и надеюсь на их благополучный исход. Так что может быть в следующем году или начале 2015-го эти поезда займут своё место в системе пассажироперевозок в РФ, особенно на междугородных маршрутах — что особенно интересно с учетом автоматического изменения ширины тележки. Мы довольны сотрудничеством и тем, что TALGO проводит дальнейшую работу по расширению своего присутствия в России; ставится вопрос о возможности обслуживания составов на нашей территории.

### Миллиард — звучит гордо

— Каковы планы по развитию пассажирского движения в следующем году?

— Мы уже оперируем цифрой в миллиард пассажиров; по словам Михаила Акулова, руководителя ФПК, этот объем пассажиров мы уже перевозим ежегодно. Но при в дальних перевозках мы получили падение 2,8 %, в пригородном же сообщении объемы выросли. Что касается деятельности ФПК, в этом году принято решение ограничить рост тарифов в регулируемом секторе, принято наше предложение повысить тариф лишь на 4,4 % (при прогнозе инфляции 6,6 %). Мы сохраняем динамическое ценообразование, маркетинговую работу, а в секторе нерегулируемом, СВ и купейных перевозках, не повышаем тарифы вообще.

— Кушнеренко перезды на автом прос, как ие планы по уменьшению аварийности на этих участках

Мы из министерства внутренних дел, с региональными властями работаем — в девяти случаях вина не дисциплин водителей. Если автом нива врезается в тридцать второй вагон, плюс запах из салона, неважно пьяный или не, — гибнут, переживаем. Но сигнализация рабает все номально, не хотят подчиняться ситуации за рулем и теряют жизнь. Мы буудем и дальне настойчиво провдить эту работу и будем где можно вводить спец меры защиты, где релуг, но где нерегул-но есть сгиналы — то от дисциплины, если проф, а если любители — тос ами о жизни и понять риск, проскочу нет, не та рулетка. П потеря жизни и кормильца — тяжел последсвия для семей. будем работать и бороться.

— Каковы планы по развитию ВСМ и дальневосточных направлений?

— Что касается ВСМ, мы завершили разработку модели, по которой предполагаем возможность строительства участка Москва

— Казань, для Президента и Правительства. Надеюсь, что как и было установлено Правительством, в начале года будет принято окончательное решение; в нас вселяет оптимизм высказывание Аркадия Дворковича, что в принципе Правительство поддерживает этот проект. Что же касается БАМа, сегодня ни у кого уже нет вопросов, нужна ли эта магистраль; экономика без него уже бы стояла. Развитие БАМа диктуется развитием ресурсной базы и экспортных перевозок в направлении восточных портов. Мы сформировали "проектный офис", я взял на себя ответственность за руководство этим подразделением. По имеющимся проработкам — у нас были уже опыт расшивки узких мест на БАМе — мы уже приступили к этой работе на некоторых участках. Пока выполняем общий проект, но с учетом заранее выполненных проектов по конкретным участкам проект уже находится на стадии реализации.

### Лучший друг физкультурников

— РЖД к Олимпиаде в Сочи выполнило ряд проектов раньше срока; возникают ли дополнительные задачи?

— Так получилось, что восемь наших объектов мы действительно выполнили и сдали досрочно; они уже функционируют, в том числе завершено и строительство гостиничного комплекса. Но по ходу реализации всего сочинского проекта, возникли дополнительные задачи; Дмитрий Козак обращался к нам с просьбой выступить на тех или иных задачах субподрядчиком, где-то заменить не справившихся. Как известно, доделывать всегда сложнее, чем сделать самому — но справляемся с такими задачами. Дополнительным для нас объектом стал Олимпийский парк: только асфальта и плитки мы уложили 380 тыс. кв. м, то есть площадь сопоставима с хорошим московским микрорайоном. Есть много других нестандартных задач; например, строительство факела — такого, чтобы на ветру 25 м/с он продолжал гореть... и стоять не в теории, а на практике. У меня главный строитель Олег Вильямсович Тони, брошенный на эти задачи, и раньше был человеком стройным, а теперь от него только сила духа осталась, а тело уже утрачено. Но справляемся и делаем; и для нас серьезной проверкой является тот факт, что руководители государства и правительства уже интенсивно используют созданные нами для Олимпиады здания и сооружения, для инспекционных поездов, осмотров и совещаний. Это не просто сесть в вагон и поехать — но и ряд спецмер... с которыми операторы движения достойно справляются — то есть наши объекты уже проверены не только в

учебном, но и боевом режиме. Что касается дополнительных задач, мы приложим максимум усилий, чтобы ко дню олимпиады организаторы не испытывали дискомфорта.

— В продолжение спортивной темы: недавно было принято положение, по которому госкомпаниям должны избавиться от содержания спортивных клубов; но на этом фоне вы приобретаете футбольный "Локомотив"... каковы будут дальнейшие действия?

— Что касается нового положения об участии в акционерном капитале спортивных клубов, мы сохраняем свое участие — владельцем был Транскредитбанк, но он вошел в состав группы ВТБ. По нормативным по нормативным документам футбольной лиги, клуб не может иметь единственный источник финансирования; должны быть разные компании. Нам приходится выполнять обязательства, которые были приняты перед клубом. Я даже в итоговом докладе на Правлении отвлекся от основной темы и озвучил свою позицию по данному вопросу: если бы государство приняло решение освободить РЖД от необходимости финансирования профессионального спорта, я бы лишь спасибо сказал; не потому что спорт не люблю, а потому что деньги умею считать, как и Правление. Но мы должны при этом понимать, что поддержка спорта — это пропаганда здорового образа жизни; кроме того, профессиональные клубы содержат систему спортивных школ подготовки олимпийского резерва, там обучаются маленькие дети. Это касается и футбольного клуба "Локомотив", и волейбольного, не говоря о уже хоккейном. Если из этой системы ресурсы изымаются, то нужно сразу понять, какие будут даны вместо них; и что государство готово взять финансирование на себя. Спорт высших достижений поддерживать дорого; мы бы предпочли этого не делать или только помогать; но запрет компаниям в этом участвовать будет иметь отрицательные последствия... для всего общества. Потому что нам нужны шашечки, или ехать?

Думаю, что законодатели и Правительство примут взвешенное решение. Поддержка спорта — это необходимость и для компании "РЖД". По сравнению с цифрами по стране, у нас заболеваемость на 20 % ниже чем по стране, в том числе потому что мы пропагандируем здоровый образ жизни и занимаемся спортом. В этом году нами было проведено 1180 физкультурных мероприятий; "Локоболы" собирают до 100 тыс. участников, в том числе детей; особенно активен в этом плане Южный федеральный округ. Поэтому рубить с плеча нельзя; всё должно быть взаимосвязано.

## Сонковский ход: нужен уже завтра!

### Развитие направления Савелово – Сонково – Будогощь – Мга

Согласно прогнозам ИЭРТ ОАО «РЖД», приведенным в «Генеральной схеме развития сети железных дорог ОАО «РЖД» на период до 2020 года», на подходах к Северо-Западу до 2020 года ожидается значительный прирост грузопотоков, который, по максимальной оценке, достигнет 265,4 млн ткм/км. К уровню 2012 года максимальное повышение может составить 59%.

Перспективный рост грузопотоков по ж.д. сети Северо-Западного региона прогнозируется, в первую очередь, за счет роста внешнеторговых перевозок, при этом значительная доля грузов к портам и погранпереходам будет следовать транзитом с Восточных и Юго-Восточных подходов к Северо-Западу, в основном с направления Кузбасс – Северо-Запад.

Преобладающий объем грузопотока будет поступать со стороны Кошты в направлении Санкт-Петербурга, в то же время значительную долю грузопотока с данного направления будут составлять также и грузы в направлении Мурманска, в том числе для нового порта на западном берегу Кольского залива.

К 2015 и 2020 гг. в пределах Северо-Западного региона (как и на отдельных участках основного грузового направления Кузбасс – Северо-Запад) будет иметь место стабильное увеличение протяженности участков с заполнением пропускной способности выше допустимого уровня – так называемых «узких мест»: Вологда – Череповец; Няндома – Обозерская – Беломорск; Медвежья Гора – Сегежа и Апатиты – Мурманск; Бабаево – Волховстрой – Мга.

Следует отметить, что ранее в список «узких мест» входил участок Мга – Гатчина – Лужская, однако на настоящий момент запланированные и уже реализованные мероприятия позволят освоить будущие объемы перевозок.

Участок Бабаево – Волховстрой – Мга является одним из наиболее грузонапряженных участков на направлении Кузбасс – Северо-Запад.

Существующая на сегодняшний день суммарная пропускная способность участков Северо-Западного региона, которые будут задействованы в транспортировке грузов с основного грузового направления, окажется недостаточной уже к 2015 году, что требует скорейшего решения обозначенной проблемы.

По нашему мнению возможно несколько вариантов повышения пропускной способности ж.д. сети региона, призванные либо перевести избыточный поездопоток с линии Бабаево – Волховстрой на альтернативные направления, либо повысить пропускную способность самой линии:

1. Переключение части поездопотока на Сонковское направление;
2. Строительство III главного пути Бабаево – Волховстрой или линии Бабаево – Свирь в обход Волховстроевского железнодорожного узла;
3. Развитие направлений Вологда – Обозерская и Обозерская – Маленга.

#### По варианту 1

Реконструкция направления Савелово – Сонково – Мга позволит взять на себя часть поездопотока с линии Бабаево – Волховстрой –



А.Н. Седов, начальник отдела узлов и станций ОАО «Ленгипротранс»

Мга, а в случае необходимости (проведение ремонтных работ, чрезвычайные происшествия) стать «дублером» этой линии.

Высказывалось предположение, что в случае строительства ВСМ Санкт-Петербург – Москва, направление Савелово – Сонково – Будогощь – Мга не потребует реконструкции, так как часть пассажиропотока примет на себя ВСМ, размеры обычного пассажирского движения на линии Санкт-Петербург – Москва снизятся, а резервы ее пропускной способности можно использовать для пропуска грузового поездопотока. Однако строительство ВСМ Санкт-Петербург – Москва отложено на неопределенный срок, что исключает возможность реализации такого сценария в требуемые сроки. Кроме того, даже в случае строительства ВСМ, направление Савелово – Сонково – Мга должно быть реконструировано, при этом его пропускную способность необходимо довести как минимум до уровня 30-и пар поездов в сутки и более. Это связано в том числе и с тем, что по прогнозным данным в условиях функционирования ВСМ требуемые размеры обычного пассажирского движения на существующей линии Москва – Санкт-Петербург снизятся незначительно, а к 2025 году восстановятся к уровню 2012 г. Следует также учесть возможную перспективу организации «тактового» и скорого пригородного движения на участках Санкт-Петербург – Тосно и Москва – Крюково.

Таким образом, в случае реализации варианта 1 получаем три нормально загруженных и специализированных под грузовое или пассажирское движение линии, с возможностью оперативного перераспределения поездопотока между ними: Бабаево – Волховстрой – Мга, Санкт-Петербург – Москва и Савелово – Сонково – Мга.

#### По варианту 2

Вариант строительства III главного пути имеет ряд существенных недостатков, связанных, в первую очередь с эффективностью его использования. Как показывает практика, III главный путь не дает ожидаемого эффекта увеличения пропускной способности линии, по разным причинам – от конструктивных до организационных, при этом даже выделенная однопутная линия имеет более высокую пропускную способность, чем эффект от III пути. Таким образом, целесообразность строительства III главного пути вызывает сомнения, особенно принимая во внимание серьезный объем реконструктивных мероприятий по станциям и сохранение загрузки Волховстроевского железнодорожного узла.

Вариант строительства новой линии Бабаево – Свирь, протяженностью до 247км, электрифицированной на переменном токе, также имеет как достоинства, так и существенные недостатки. Выделенная линия, которая в перспективе должна принять на себя до 30 пар грузовых поездов, должна быть или полностью двухпутной, или иметь значительное количество раздельных пунктов, позволяющих обеспечить пропуск намеченного поездопотока.

Основными достоинствами варианта является отсутствие смены рода тока по станциям Бабаево и Свирь у поездов данного направления, значительное снижение загрузки линии Бабаево – Волховстрой и Волховстроевского железнодорожного узла, отсутствие перерывов в движении на существующей магистрали при строительстве. К недостаткам можно отнести необходимость соответствующей реконструкции станций Бабаево и Свирь, прокладку линии по совершенно новой трассе с изъятием земель и высокой стоимостью ее сооружения.

#### По варианту 3

Развитие направлений Вологда – Обозерская и Обозерская – Маленга также входит в список возможных мероприятий по снижению загрузки линии Бабаево – Волховстрой.

Поскольку транзитный грузопоток, следующий через Северную ж.д. в направлении Мурманска и портов Кольского залива (уголь и нефть), в настоящее время направляется через Вологду в сторону Бабаево, то, при определенных условиях, существует возможность перенаправить часть поездопотока на направление Вологда – Обозерская – Маленга.

Данное направление электрифицировано на переменном токе, на участке Вологда – Обозерская – 2 главных пути, на участке Обозерская – Маленга (и далее до Беломорска) – 1 главный путь.

Уже в настоящее время загрузка направления близка к 100%, поэтому переключение значительного грузопотока на это направление (максимально – до 30 млн. тонн в год) потребует значительных капитальных вложений в усиление и переустройство:

строительство второго главного пути на участке Обозерская – Беломорск;

реконструкция раздельных пунктов с увеличением полезной длины приемно-отправочных путей до 1050 м для организации пропуска поездов до 71 условного вагона. Следует также отметить сложную геологию данного района.

Также потребуются дополнительные вложения в организацию тягового обслуживания, так как уже в настоящее время на отдельных участках используются подталкивающие локомотивы, а в связи с повышением массы поезда существующих мер будет недостаточна.

Принимая во внимание достоинства и недостатки вариантов, можно сделать вывод, что в перспективе основное внимание должно быть уделено усилению направления Савелово – Сонково – Будогощь – Мга. Мероприятия по данному варианту позволят одновременно решить вопрос перегрузки направления Бабаево – Волховстрой – Мга и получить, как уже упоминалось, 3 нормально загруженных и специализированных под грузовое или пассажирское движение линии, с возможностью оперативного перераспределения поездопотока между ними. В 2006 году нашим институтом «Ленгипротранс» выполнялось обоснование инвестиций в развитие данного направления, в котором предлагались мероприятия по поэтапному усилению пропускной способности линии в зависимости от потребности в переключении поездопотока.

К сожалению, в инвестиционной программе ОАО «РЖД» на ближайшее время не предусмотрено затрат на проектирование и реконструкцию направления Савелово – Сонково – Будогощь, что вызывает беспокойство наших специалистов ввиду возможных затруднений в пропуске как существующих поездопотоков при сгущенном движении, так и на перспективу. Надеемся, что специалисты Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД» и ОАО «ИЭРТ» поддержат нашу инициативу и обоснуют необходимость скорейшего начала развертывания работ на рассматриваемом направлении.

К сожалению, в инвестиционной программе ОАО «РЖД» на ближайшее время не предусмотрено затрат на проектирование и реконструкцию направления Савелово – Сонково – Будогощь, что вызывает беспокойство наших специалистов ввиду возможных затруднений в пропуске как существующих поездопотоков при сгущенном движении, так и на перспективу. Надеемся, что специалисты Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД» и ОАО «ИЭРТ» поддержат нашу инициативу и обоснуют необходимость скорейшего начала развертывания работ на рассматриваемом направлении.

## Российская транспортная неделя Инвестиции: от штиля к урагану?

В первой декаде декабря, по крайней мере последнее время, в столице традиционно проходит "Транспортная неделя", объединяющая целый ряд транспортных, проектных, строительных, логистических компаний, организованное агентством «Бизнес-Диалог». Ряд круглых столов и форумов, главным из которых является "пленарный", прямая речь и живая дискуссия первых лиц транспортной отрасли, — всё это было и на очередном съезде транспортников в уже привычном московском Гостином Дворе. К сожалению, всё мероприятие омрачилось непредсказуемой ситуацией с наполнением бюджета на 2014 год и дальнейшую перспективу — поэтому не случайно разговор шёл в тональности "кто возьмёт на себя расходы". Тем интереснее получилась дискуссия, и тем интересней будет увидеть результаты работы отрасли в ситуации... недостаточного изобилия

— Ректор Московской школы управления Сколково Андрей Шаронов (модератор): Нет необходимости рассказывать про важность транспорта, поэтому я обращаю внимание на два момента. Во-первых, во всех программных и текущих документах, о которых говорит Президент РФ, обращается внимание на необходимость снятия инфраструктурных барьеров. Мы будем говорить именно об инвестиционных аспектах в развитии транспорта в России. Назову буквально три цифры, которые характеризуют важность инвестиций в транспорт для экономики страны. Во-первых, мультипликатор инвестиций в транспортную отрасль составляет 1:6, то есть один рубль, проинвестированный в транспортную отрасль, вызывает инвестиции в составе валового внутреннего продукта в 6 раз больше. Примерно 35-40% проинвестированных в транспорт средств возвращаются в виде налогов во все уровни налоговой системы РФ. Примерно половина проинвестированных средств в транспорт создает длинные цепочки, которые загружают работой отечественные предприятия.

Наша дискуссия будет состоять из двух частей, первая часть тематически будет посвящена скорее отраслям и их состоянию именно с точки зрения готовности и потребности в инвестициях. А вторая часть в большей степени будет посвящена институтам, которые призваны привлекать инвестиции, и их оценкам готовности транспортной отрасли к инвестициям, готовности российского законодательства и его дружелюбности по отношению к инвесторам.

— **Вопрос к В.И.Якунину, президенту ОАО «Российские железные дороги»: что делать крупнейшей инфраструктурной компании страны в ситуации, когда есть огромное количество инвестиционных**

**планов, потребностей — и жесткое и неоднозначное решение о повышении тарифов?**

— В.И. Якунин: Вашу фразу «что делать» можно продолжить другим извечным вопросом — кто виноват. С точки зрения «что делать», необходимо оттолкнуться от постулата, который признан и мировым банком, и МВФ — что в период кризиса проявляются все сложности как институтов государственного управления, так и организации работы корпораций и корпоративного управления. Первый тезис в том, что в период кризисного развития экономики наиболее существенным инструментом купирования негативных последствий кризиса является инвестирование именно в инфраструктуру. Приведу два примера. Один — это Китай, который ежегодно инвестировал 22-26 миллиардов долларов в развитие своей инфраструктуры в последние годы, а в период кризисного 2008-го года инвестировал 43 миллиарда долларов. При этом он ежегодно вводит только железнодорожных путей от 4 до 6 тысяч километров. Как-то с одним высоким чиновником разговаривая на эту тему, я услышал фразу «ну так это Китай». Хорошо, обратимся к нашим казахстанским друзьям. Если я не ошибаюсь, в прошлом году на инвестиционную программу казахстанских железных дорог правительством был выдан беспроцентный кредит, превышающий 200 миллионов долларов. В следующем году Казахстан введет в действие более 1 тысячи километров путей.

Что касается развития транспортной инфраструктуры в РФ, могу говорить о железнодорожном транспорте, на протяжении длительного периода времени нам удавалось балансировать бюджет таким образом, чтобы инвестиционная программа реализовывалась в интересах задач, которые ставит общество и государство, и при этом вести



работу над повышением системы корпоративного управления. Достаточно сказать, что мы единственная компания, и это признается Правительством, у которой темпы роста заработной платы строго соотносятся с темпами роста производительности труда, несколько отставая от темпов роста производительности труда. Более того, в период кризиса мы первыми включили механизм антикризисного управления (я сейчас говорю уже о второй волне нынешнего кризиса). Нам пришлось «оптимизировать» — сократить собственные расходы на 100 миллиардов рублей. Это при том, что общий бюджет расходов компании составляет 980 миллиардов рублей. Более того, в 2014 году нам придется продолжить эту практику сократить еще 80 миллиардов рублей. При этом сокращение издержек возможно при сокращении цен на товары и услуги, которые мы приобретаем, при сокращении числа работающих и повышении эффективности труда за счет привлечения новых технологий и новых механизмов, что мы делаем, но пока в недостаточном объеме. Полагаю, что здесь уместно поставить вопрос о том, как же сегодня выглядит работа ОАО «РЖД» в условиях преодоления кризисных явлений в экономике.

Принятое решение об отмене тарифов на самом деле является не "отменением тарифов", для любого экономиста это понятно. Когда инфляция в стране составляет 6,6%, то оставление тарифа на прежнем уровне означает на самом деле его сокращение на уровень инфляции. В этих условиях мы вводим режим неполной трудовой занятости. С другой стороны, нам удалось удержать основные базовые направления, реализуемые через инвестиционную программу. Полагаю, что два фактора, относящихся к регуляторам, мы должны приветствовать всеми возможными способами. Первый фактор: после длитель-

ных дискуссий Правительство принимает решение о введении инфраструктурных облигаций для реализации инвестиционных проектов РЖД. Это огромный шаг вперед. Второе — решение о выделении инвестиционных ресурсов в размере 260 миллиардов рублей, к которым мы должны добавить еще 302 миллиарда рублей, чтобы решить проблему расширения узких мест на Транссибе и БАМе. Я считаю, что это эпохальные вообще решения, которые отличаются от всего, что до этого времени принималось и утверждалось Правительством.

— **Владимир Иванович, все-таки природа инвестиций в три больших проекта, о чем говорил Министр — ЦКАД, БАМ и Транссиб — это возвратный, окупаемый проект, или мы говорим о том, что усиливаем фундаментальную инфраструктуру, и можем позволить себе не заботиться об окупаемости в коммерческом смысле слова?**

— Якунин В.И.: Любой представитель блока инфраструктуры знает, что инфраструктурные железнодорожные проекты с точки зрения коммерции — это 5-6 лет, 10 лет даже — это проекты за редким исключением не окупаемые. В этом смысле говорить об окупаемости проекта с точки зрения коммерческого подхода компании, конечно же, нельзя. Для ОАО РЖД эти проекты не окупаемые. А вот для государства и государственного бюджета они окупаемы. 30-40% инвестиционных ресурсов возвращаются в казну в виде налогов. Плюс к этому 19 отраслей, которые задействованы в инфраструктурных проектах ОАО РЖД, которые получают заказы, рабочие места, налоги, доходы, и так далее. С точки зрения бюджета эти проекты окупаемые в горизонте 15 лет. Это касается и высокоскоростного движения, которое сегодня у нас пока еще не реализуется в полном объеме.

Я хочу сказать и еще об одной вещи. Обнуление тарифов привело к обратному эффекту с точки зрения ожидаемого. Ожидалось, что отмена тарифов естественных монополий должно стимулировать развитие экономики. Но ровно через 2 недели после объявления об отмене тарифов мы имеем прогноз Минэкономразвития, который в очередной раз понижает прогноз роста ВВП до 1,4%. По следующему году этот прогноз также понижается до 2,5%. При этом утвержденная Правительством инвестиционная программа и бюджет ОАО РЖД никак не корректируется. Вы это знаете, это было раньше и это есть и сейчас. Прогноз падает, это означает, что количество грузов сокращается, но никаких компенсаций в этом плане не предвидится. Полагаю, что вопрос о взаимодействии инсти-

тутов государственного управления, регуляторов и корпораций должен найти несколько другое рассмотрение или решение.

— **Когда в первый раз пересек порог МПС в 2000-м году, с удивлением узнал, что у МПС даже нет долга перед банками. С тех пор ситуация радикально изменилась, мы уже имеем компанию с отдельным учетом, структурированную по дивизионам, которая активно работает на финансовом рынке, прибегает ко многим современным технологиям управления. Тем не менее, когда Вы сейчас говорили о крупных инвестиционных проектах, Вы назвали два источника или две формы — это средства Фонда национального благосостояния, и облигации, которые будут опираться на госгарантии, а не будут классическими инфраструктурными облигациями. А какие новые рыночные инструменты привлечения инвестиций, в важные для страны проекты Вы сейчас изучаете, и с какими партнерами в этой связи Вы работаете или собираетесь работать?**

— Якунин В.И.: Во-первых, не согласен с тем, что инфраструктурные облигации или меры государственной поддержки не являются рыночными. Это только у нас почему-то считается, что это не рыночные инструменты — абсолютно рыночные. Как я уже сказал, берем БАМ. 260 млрд. — это средства господдержки, а 302 млрд. — это наши деньги, которые мы зарабатываем и занимаем. Заемные средства — это дополнительный источник, который мы используем. Мы лучше чем любая российская компания размещаем свои облигации на международном рынке, что свидетельствует о высоком доверии инвесторов. Мы размещаем наши облигации, мы приобретаем со-



ответствующие средства для того, чтобы реализовывать в инфраструктурных проектах. Помимо этого, мы для пробы договорились с некоторыми частными инвесторами использовать средства частных инвесторов для обновления локомотивного парка. У нас есть три договора, по которым инвестор за свои деньги приобретает локомотивы, и отдает их нам в аренду. При этом, за сроки окупаемости локомотива это некоммерческий кредит на 3-4 года, но эти инвесторы привыкли играть в долгую, доверяют компании, и такие факты у нас тоже имеются.

— **Здесь присутствуют представители транспортного машиностроения. Я говорю о генеральном директоре Уралвагонзавода Олеге Сиенко. Прошу высказать Вашу оценку ситуации, как вы себя чувствуете в условиях снижения инвестиционных возможностей вашего главного потребителя, ОАО РЖД, когда и другие отрасли тоже не блещут аппетитом обновлять свой подвижной состав. Как вы собираетесь работать; у вас есть планы по обновлению основных фондов, вы запустили несколько новых продуктов, в области городского и железнодорожного транспорта.**

— Сиенко О. Транспортное машиностроение пребывает не в лучшем положении, это уже перманентное состояние. Мы были в таком состоянии в 2008 году, уже более подготовленные пришли в 2013-й. Конечно, главное следствие этих проблем — неразвитость инфраструктуры. Успех любого транспортного машиностроения, особенно того, которое связано со строительством подвижного состава для российских железных дорог — это развитие инфраструктуры. Как член комиссии по железнодорожному транспорту хочу сказать, что мы постоянно находимся в дискуссиях, сколько дать РЖД средств и на развитие каких участков. Но сколько бы мы сегодня ни давали, этих средств все равно хватать не будет, потому что протяженность нашей страны настолько велика, что сегодня нужно принять одно главное решение: нужно серьезно вложиться в инфраструктуру. Без этого все, что мы сегодня делаем — развиваем машиностроение, делаем высокотехнологические линии, разрабатываем новые уникальные продукты, которых даже не существует в мире, например, на основе композитов — под это нужно всё, обучение...

— **Если посмотреть заключения европейских и мировых экспертов, многие говорят, что причины экономических проблем Греции и Испании заключаются в том, что они слишком много потратили на развитие инфраструктуры. Они**

*построили блестящие дороги, закупили подвижной состав, но при этом глубоко и надолго залезли в долговую яму. И сколько это продлится, и чем это обернется фактически для них – пока не известно.*

— Сиенко О.: Здесь сидят мои коллеги, потребители нашей продукции, наша уважаемая транспортная компания. Существуют пики, когда просто не хватает подвижного состава, чтобы перевезти грузы. Мы должны не забывать, что перевозим в 20 раз больше сырьевых продуктов, чем вся вместе взятая Европа. Это будет продолжаться и дальше, поскольку у нас есть планы по развитию месторождений, и, кстати, многие не развиваем, поскольку не хватает инфраструктуры. Как только мы начнем полноценно развивать инфраструктуру, с выделением транспортного передвижения промышленных грузов в отдельные ветки – это даст толчок. Например, для производства одного вагона мы создаем дополнительно в смежных областях 23 рабочих места. Мультипликативный эффект – как минимум 20. Работают рудники, металлурги, промышленность, чтобы все это построить. Даже если мы сегодня глобально построим задачу, нам нужно еще привлечь людей, чтобы эти планы совершить. У нас сегодня рудные материалы, в том числе энергетические, уголь, стоят на пороге рентабельности. Скорость движения на востоке настолько ограничилась, потому что не расшиты коридоры, что все превращается в коллапс, который рано или поздно надо разругать. Если мы этого не сделаем – встанем мы, за нами встанут металлурги, угольщики. Мы не перевезем их продукцию другими видами транспорта, кроме железных дорог. Поэтому мы надеемся, что когда-нибудь инфраструктура разошется поновому. Если мы делаем новую продукцию, вкладываем деньги в развитие в том числе локомотивов, инновационных вагонов – мы должны продумать всю инфраструктуру. В противном случае мы встали. Мы обеими руками за то, чтобы деньги дали на развитие железных дорог. Сегодня металл, к примеру, начали возить машинами.

— *Как выглядит соотношение собственных инвестиционных средств предприятий и ваших ожиданий от государства? Я знаю, что вы выходили с инициативой о софинансировании со стороны государства НИОКР, с инициативой софинансирования постановки новых технологий. Насколько успешны ваши попытки, и в конце концов что вы ожидаете?*

— Сиенко О.: Не очень успешны; соотношение приблизительно 1:10. Я бы даже в сторону государственных инвестиций дал больше процент. 90% мы вкладываем соб-

ственных средств, в том числе используем те же механизмы, как и наши коллеги, но задаем себе вопрос – для чего мы это делаем, куда мы идем? Мы вроде бы хотим быть впереди, создавать новые продукты, у нас рынок сегодня ограничен и мы не используем те механизмы, которые должны. Например, использование старого подвижного состава, от чего уже стонет вся страна. Мы не можем наконец порезать вагоны, которые были выпущены еще в СССР.

— *Легко работать в привычной модели, когда есть огромное предприятие-производитель транспорта, машин для транспортной отрасли, есть огромный потребитель в виде одной из самых больших в мире железнодорожных компаний. Но рыночная теория говорит, что лучше иметь много маленьких потребителей, чем одного большого. Потому что если одного большого начинает лихорадить, то его поставщики оказываются в непростом положении. У нас сейчас активно развивается потребность муниципалитетов в транспорте. Не связываете ли вы свои перспективы, хотя бы диверсификацию компании с поставками муниципального транспорта? Например, трамваев. Да, города покупают немного, но городов очень много.*

— Сиенко О.: Я согласен, что сегодня потребность обновления городского транспорта муниципалитетов стоит настолько остро и очевидно, что мы вынуждены реагировать на эти импульсы. Развивая сегмент трамваев среднего класса, мы в корпорации ощущаем растущую потребность муниципалитетов в обновлении парка. Кстати, сегодня имеем такой пакет заказов, что приблизительное соотношение производственных мощностей к заказам – один к трем. Поэтому мы двигаемся в этот сегмент с нашими зарубежными партнерами. У нас есть благополучные регионы, как Москва, Санкт-Петербург, крупные промышленные города, но есть потребности в других видах продукции, и есть дотационные регионы. Мы на сегодняшний день разделили эти два сегмента, чтобы дифференцировать поставки. Но главное – не разогнаться опять же в производственных мощностях. Например, мы в этом году победили в конкурсе на поставку трамваев для Москвы. Будем пытаться двигаться по этому же направлению в других регионах. Но сегмент среднего трамвая остается очень актуальным. Надеемся, что с помощью Министерства транспорта, различных лизинговых компаний мы обеспечим тот механизм, когда это не нагружается на бюджет муниципалитетов и даст нам возможность производить эту продукцию в нормальном горизонте планирования.



— *Я прошу взять слово Сергея Кельбах, председателя правления государственной компании «Российские автомобильные дороги». Я бы хотел, чтобы Вы поделились своими перспективами в развитии вашего основного проекта – создании опорной сети дорог. Как Вы видите реализуемость этого проекта, как Вы видите источники для реализации этого проекта и соотношение бюджет – внебюджет, и чем вы занимаете частных инвесторов?*

— Кельбах С.: Создание сети скоростных дорог – та насущная необходимость, которая очевидна для гражданского общества, и именно в последнее время, после принятия программы деятельности госкомпании мы по крайней мере на шаг стали ближе к этой цели. Десятилетняя программа компании предусматривает финансирование в размере 1,4 триллионов рублей, при этом 28%, а именно свыше 400 миллиардов рублей – это внебюджетное финансирование. То есть изначально в программе уже были заданы параметры необходимости привлечения внебюджетных источников. Какие инструменты – остановлюсь чуть позже. Что это даст? Доведение именно опорной сети дорог первой технической категории до 4 тысяч км к 2020 году. В рамках долгосрочного планирования то, что учтено в транспортной стратегии развития России – это уже 12 тыс. км. То есть практически вся европейская часть, где сосредоточено порядка 70% всего экономического потенциала страны, приблизится в части плотности автомобильных дорог по крайней мере к среднеевропейским параметрам. Потому



что на сегодняшний день плотность сети автомобильных дорог в целом, я не говорю про федеральные, в целом автомобильных дорог – более чем в 4 раза ниже, чем в Европе.

— *По поводу плотности мы не можем говорить, что мы достигнем той же плотности, которая есть в Европе, по дорогам, при том, что у нас плотность населения существенно меньше. Поэтому Вы ставите для себя какие-то другие цифры, корректируете международный опыт для того, чтобы реалистично оценивать ситуацию, какой плотности мы можем достичь по дорожному строительству с учетом низкой плотности по населению?*

— Кельбах С.: Безусловно, страна с такой большой протяженностью имеет свою специфику в части плотности населения. Это высокая плотность европейской части, особенно центральной России, юга России и северо-запада европейской части. И затем плотность постепенно снижается по ходу на восток, вдоль южных границ России до Новосибирска и даже Красноярска она держится узкой полосой.

При этом именно эти регионы нуждаются в перевозках не только магистральных, длинных, но и особенно в межсубъектовых. Понятно, что есть железные дороги со своими перевозками, грузопотоками на большие расстояния. Но зачастую действительно значительно экономически эффективнее на расстояния до 2 тысяч километров осуществлять перевозки автомобильным транспортом. И на сегодняшний день отсутствие сети, например, при перевозке

грузов из Казани в Ростов осуществляется необходимостью по М-7 подняться до Москвы, затем проехать по МКАДу, и по М-4 спуститься вниз до Ростова. Это очень высокий перепробег, перерасход горюче-смазочных материалов, потеря времени. Та опорная сеть, которая на сегодняшний день предложена госкомпанией и поддержана Министерством транспорта, представляет собой в идеале сетку с развитием хордовых магистралей, освобождением от перегруза именно центральной зоны России, Москвы, московского транспортного узла. И первым шагом по изменению транспортной инфраструктуры московского транспортного узла стал один из трех перечисленных проектов, которые будут финансироваться с использованием средств ФНБ. Это проект строительства Центральной кольцевой автомобильной дороги. По сути дела, этот проект разгрузит Москву, разгрузит транспортную сеть, прилегающую к МКАДу, и на расстоянии 50-60 километров от Москвы уже начнет в ближайшей перспективе перераспределять транзитные транспортные потоки, и коридора запад-восток.

— *Как при всех условиях бюджетных ограничений, не очень высокого интереса частных инвесторов как раз из-за низкой плотности, и в том числе из-за непредсказуемости потока либо его небольшой величины для того, чтобы купить, даже в длинные сроки – как всё это запустить, построить, начать эксплуатировать?*

— Кельбах С.: На самом деле интерес к развитию автодорожной инфраструктуры сейчас как никогда высок. И наибольшим толчком этому явилось принятие решения о восстановлении дорожного фонда. В инвестиционном сообществе появилась уверенность, что средства не ежегодно выделяются, а путем накопления перераспределяются и остаются в дорожной отрасли. Соответственно, у нас появилась возможность переходить на заключение долгосрочных контрактов с длинным сроком финансирования. Что повлекло за собой существенный эффект в части уровня и качества строительства, оказания последующих услуг. То есть то, о чем много рассуждали в последние годы, сейчас уже данность; в госкомпаниях есть ряд контрактов со сроками 22 года, 25 лет, когда исполнитель контракта отвечает за качество оказываемых услуг – подчеркиваю, не за нормативное содержание, а за весь жизненный цикл дороги.

— *Кто меряет это качество? Как вы докажете, что я, как частный инвестор, некачественные услуги оказываю, и какие финансовые санкции вы ко мне сможете предъявить?*

— Кельбах С.: Во-первых, в контрактах разработаны (на основе действующих инструментов определения транспортно-эксплуатационного состояния) параметры, которым должна соответствовать дорога – ровность, качество покрытия, уровень безопасности дороги. Все это исчисляемо, измеряемо, и, соответственно, проверяемо. Во-вторых, в этих долгосрочных контрактах предусмотрены инструменты как поощрения, так и наказания, штрафные санкции за невыдерживание этих параметров. Причем подчеркиваю: все эти контракты являются инвестиционными, с обязательным уровнем инвестиций участников рынка. Удержание штрафных санкций осуществляется не с той части, которая является эксплуатационным платежом, а с части, которая является возвратом инвестиционного платежа. Тем самым исполнитель контракта меньше заработает в процессе исполнения контракта. Именно это мотивирует участников рынка к высокому уровню содержания. Кстати говоря, это позволило еще один инструмент ввести – это удлинение межремонтных сроков. На сегодняшний день по нормативам, которые действуют в России, межремонтные сроки составляют 4 года. Еще в 2011 году мы в первом долгосрочном контракте применили пятилетний срок, в контрактах, заключенных в 2012 году и заключаемых в этом году, уже 6-летний, и жизненный цикл до первого капремонта уже не 12, а 18 лет. В последующем мы планируем с 2015 года перейти к 7-летним срокам, потому что постепенно этот подход мотивирует участников рынка применять более современные материалы, более долговечные, более эффективные.

— *А в условиях, когда он отвечает за уровень услуг, сроки имеют смысл? Потому что в данном случае сама ситуация и риски финансовых потерь от плохого состояния дороги будут ему диктовать необходимость либо текущего, либо капитального ремонта в зависимости от состояния дороги, а не от того, как это записано в контракте. Если он хорошо дорожку сделал – то пусть 10 лет не ремонтирует. А если плохо – то несмотря на пятилетний срок он на следующий год ее должен ремонтировать, иначе он потеряет возврат на инвестиции.*

— Кельбах С.: Да, но вся финансовая модель цикла эксплуатации построена таким образом – через каждые 6 лет, а 6 лет государство выделяет средства на содержание, на седьмой год следует год проведения ремонта, и государство выделяет средства на выполнение ремонтных работ. В случае, если дорога будет находиться в высоком уровне потреби-



один из примеров – это 5 миллиардов долларов, которые выделяет департамент финансов Абу-даби именно на инвестиции в российскую инфраструктуру. Они верят, что такие проекты есть, и мы расскажем, что это могут быть за проекты. В-третьих, мы активно подаем на ряд конкурсов с ведущими иностранными инвесторами, в том числе с Аароном Рубиным, директором Masquarie Russia & CIS Infrastructure Fund, который здесь присутствует. Надо отметить, что на самом деле есть действительно очень хорошие механизмы, хорошо структурированные проекты, которые интересны. И в том числе благодаря усилиям господина Левитина, который здесь присутствует, начал эту работу, и Максима Соколова, который сделал очень многое. Есть проекты, куда инвесторы готовы заходить. Мы подали заявки на М-11, надеемся поучаствовать и выиграть.

Мы участвуем в заявке на строительство моста через Лену, 12-тонника. Все эти проекты очень правильно структурированы. Фактически государство выделяет достаточное количество бюджетных денег, чтобы для внешних инвесторов была минимальная интересная доходность. Это тот инструмент, который очень важен. Сейчас в мире многие страны пытаются привлечь долгосрочных инвесторов, и Россия в этом процессе идет неплохо, потому что именно выделение бюджетных денег в достаточном количестве, чтобы проекты становились окупаемыми и интересными, может привлечь большое количество денег. Мало того, мы будем подаваться еще на многие проекты. Это ЦКАД, московский авиаузел, строительство платных дорог. Очень хотим продумать элементы РЖД-инфраструктуры, где можно заходить нам на возвратной основе, и активно в этом направлении двигаемся.

— Для вас важно появление первого в истории успеха – я имею в виду недавний запуск платной автомобильной дороги, обход Одинцово? Мы долго говорили, что российская транспортная отрасль очень привлекательная, давайте, но у нас не было истории успеха. И вот сейчас такая история – она, может быть, не самая первая, но самая заметная. Для вас и ваших арабских инвесторов важно ли, что в России это работает, по тем же правилам, что и в остальном мире?

— Дмитриев К.: Важно, но это не первый проект. Один из первых — скоростной диаметр в Петербурге. Такие примеры критичны. Их от платных дорог надо распространять на другие элементы транспортной инфраструктуры, внедрять элементы концессий в другие отрасли. Мы активно работаем с Думой над изменениями в проектное финансирование, Сергей Нарышкин обещал рассмотреть это все в декабре. Вводятся важные элементы, например, что можно брать в залог денежные потоки будущих периодов. Это фактически элемент проектного финансирования, который крайне важен для инвесторов, чтобы суметь обособить проект от компании, что, например, позволит нам еще больше взаимодействовать с РЖД и с рядом других структур. И в завершение хотел сказать, что в том числе благодаря этим усилиям и необходимости привлекать иностранных инвесторов принято важное решение, что до 10% средств Фонда национального благосостояния будут инвестироваться именно в проекты РФПИ и наших соинвесторов по защищенной модели. Если мы и иностранные соинвесторы входим в капитал инфраструктурных проектов, то до 50% объема этих проектов в качестве долга по ставке "инфляция + 1" будет предоставляться из ФНБ. Для этого достаточно решения нашего наблюдательного совета. И это важный ход, потому что он показывает, что государство бережно относится к Фонду национального благосостояния. Чтобы выделять эти средства в качестве долга, мы должны зайти в качестве акционеров, рисковать своими деньгами, также и иностранцы. Но при этом это элемент поддержки инфраструктурных проектов, который позволит привлекать большое количество ино-

странных заинтересованных инвесторов. На каждый вложенный нами рубль, иностранцы вкладывают более 3,5 рублей. То есть этот мультипликатор действительно очень активно работает, и мы будем поддерживать его. И мы считаем, что иностранцы должны больше вкладывать, чем РФПИ. Мало того, инвестиции из Абу-даби очень знаковые, и мы ведем переговоры с рядом других крупнейших суверенных фондов – инвесторы во многом стабильные существа. Как только есть примеры проектов, как только есть ведущие инвесторы, другие также приходят в большом количестве. Поэтому опыт Макквейери, опыт Абу-даби критичны для того, чтобы действительно было гораздо больше инвесторов в будущем.

— Попрошу взять слово Сергея Гаврилова, председателя Комитета по вопросам собственности Государственной Думы Федерального Собрания РФ, чтобы Вы рассказали участникам сессии о статусе закона о государственно-частном партнерстве. Была длинная дискуссия между сторонниками жесткого закона прямого действия (ФАМС настаивала на этом), и рамочного закона, который бы позволял субъектам РФ в своих законах детально прописать условия ГЧП. Эта точка зрения преобладала в позиции МЭР. Плюс появилась фантастическая еще в недавнем прошлом норма о возможности частной собственности на элементы вновь создаваемой инфраструктуры. В общем, там очень много интересного, и интрига пока еще остается. Итак, Сергей, что с законом, и когда мы его получим?

— Гаврилов С.: Нам кажется, что время либеральных и жестких мер прошло, и прогнозы Минэкономразвития нас стимулируют связывать капитал внутри страны, давать ему привилегированные условия для инвестирования, в том числе с точки зрения гарантий. Мы хотим в новом инвестиционном кодексе, который будет приниматься на базу ГЧП, обеспечить весь необходимый институт прозрачности, конкурсности процедур, простоты, гибкости и гарантии частных инвесторов. Институт концессий показал свою полную несостоятельность, и мы модифицируем его в институт, связанный с переходом к бюджетной окупаемости, с перераспределением финансовых рисков примерно 70 на 30 в пользу публичного партнера, в пользу тарифов с компенсацией. Мы видим, что задача — максимально обеспечить гарантии, гибкость форм. По сути дела, среди существенных условий мы приняли все основные европейские формы, и надеемся, что если вопрос у нас будет успешно решаться, то такие проекты, как Ло-

сево – Каменогорск мало будут отличаться от проектов Рен – Леман, например. Или, скажем, Амстердам – Брюссель будет реализован по похожей формуле, как Москва – Казань. И мы думаем, что это позволит с одной стороны гарантировать привлечение средств, сделать его прозрачным, и в то же время избежать той опасности, тех рисков, о которых вы говорили, связанных с Восточной Европой, с Португалией, с Грецией, потому что мы хотим жестко увязать эту конструкцию с Бюджетным кодексом, чтобы не превышать лимиты бюджетных обязательств, определенных по частно-государственному партнерству, не превышать потолок госдолга в этой связи с тем, чтобы ситуация была стабильной, и при этом выйти за горизонты трехлетнего планирования бюджета. Мы видим следующим шагом расширение гарантий по тарифам, гарантий по формированию залоговой базы, о чем мы договорились с банкирами в рамках проекта, связанных с изменением условий конкурса в случае ухудшения ситуации в пользу частного партнера. Мы надеемся, что это приведет к положительному итогу.

Мы стимулируем концессионные модели с ростом бюджетной окупаемости в тех отраслях индустриального роста, которые у нас уже приняты. Или, например, недавно принятый как раз в транспортном отделе к эксплуатации проект воздушных ворот северной столицы. Хотел бы добавить, что действительно падение, или излишняя волатильность потребительского спроса вынуждена компенсироваться ростом бюджетной составляющей. То есть если у нас остается плата за доступность, то она компенсируется, безусловно, к сожалению, за счет государства, или квази-государственных фондов. Кстати, это во многом стимулирует рост и дорожных фондов, на наш взгляд. И поэтому мы ведем активную работу с иностранными инвесторами и субъектами федерации по этому вопросу, с тем, чтобы мы предусмотрели механизм изменения соглашения о частно-государственном партнерстве в случае изменения конъюнктуры, чтобы сохранить тарифные обязательства и бюджетные обязательства в пользу частного партнера.

Мы делаем следующим образом: проекты, которые уже реализуются в регионах, не пересматриваются, сохраняют свое действие. Но поскольку у нас в 76 регионах свои законы, часто они опротестовываются прокуратурой как не соответствующие федеральному законодательству, то мы планируем с середины следующего года ввести закон в действие. Но нужно разграничить бытующее особенно среди коллег и экспертов из ФАСа мнение, что мы каким-то образом пересекаемся с законом о госзакупках.

Инвестиционная деятельность не может осуществляться на основе 44 закона о федеральной контрактной системе. Мы делаем жесткое ограничение: планируем, чтобы уполномоченный орган – я надеюсь, вместе с Парламентом – отработает критерии эффективности проектов частно-государственного партнерства, удобного для инвесторов, и с другой стороны, выработает критерии сравнительных преимуществ одного над другим. Это одно, и второе – я думаю, что наш проект будет революционен благодаря тому, что мы среди участников прямых соглашений вводим новые инструментари. Это, по сути дела, финансовые институты, это кредиторы, которые со своей стороны стимулируют развитие инвестиционных проектов через формирование залоговой базы и формирование действительно института собственности. При этом мы ограничиваем потенциальных собственников на инфраструктурные проекты на какой-то срок инвестиционными и эксплуатационными обязательствами, так же, как в области инфраструктуры жилищно-коммунального хозяйства.

— Коллеги, мы переходим сейчас к инвестиционному блоку, – это Наталья Ханженкова, которая является главой представительства Европейского банка реконструкции и развития в России, это Альберт Еганян, который возглавляет юридическую компанию Vegas Lex, и господин Аарон Рубин, главный исполнительный директор фонда Masquarie Russia. Кто не знает – это большой международный инфраструктурный фонд, который давно и со знанием и вкусом инвестирует в крупные инфраструктурные низкодоходные, долго окупаемые проекты по всему миру. Как вы, как люди, которым приходится тратить деньги, и не только свои, а пайщиков и инвесторов, которые с вас за это спрашивают, за надежность и доходность – оцениваете ваш аппетит, перспективы инвестирования в транспортную отрасль РФ? Что беспокоит в законодательстве, в правоприменении? Бывает, что хорошие законы не срабатывают и не защищают интересы инвесторов. Попрошу взять слово господина Рубина, и оценить ситуацию. У Вас очень большой опыт инвестиций в аналогичные транспортные проекты в странах с аналогичным уровнем доходности и рисков. Как Вы оцениваете нашу российскую ситуацию, вы спокойны, у вас большой портфель проектов, либо вы ждете прояснения ситуации – где вы находитесь?

тельского состояния, эти средства подрядчик может не использовать. Потому что финансирование осуществляется по графику. Тем самым у него появляется возможность пускать определенные доходы в развитие. Перенести ремонт на следующий срок, на восьмой год.

— Слово Кириллу Дмитриеву. Он не представляет транспортную отрасль, но интересен всем транспортным отраслям и подотраслям, поскольку представляет важный инфраструктурный институт, Российский фонд прямых инвестиций. Это первый масштабный опыт для РФ участия государства в построении современного и понятного международному инвестиционному сообществу инструмента. Может быть, ситуация отличается от того, как ее описывают люди, работающие в транспортных отраслях, и рисков больше? Как Вы смотрите на возможность инвестиций средств РФПИ в транспортную отрасль? Есть ли это у вас в инвестиционной декларации? Что думают ваши иностранные партнеры, у вас очень интересные и богатые иностранные партнеры, какой у них аппетит? И в конце концов, когда мы наконец увидим вас как одного из инвесторов в знаковом российском проекте, в транспортной отрасли?

— Дмитриев К.: Действительно, несколько тезисов, которые мне кажутся ключевыми. Во-первых, в мире действительно очень много долгосрочных инвесторов, которые хотели бы прийти в окупаемые, доходные инфраструктурные проекты. Поэтому надо делить окупаемые, доходные инфраструктурные проекты, которыми мы занимаемся, от некупаемых, но которые по-прежнему могут быть крайне значимыми для государства, и не путать эти два понятия. Что касается окупаемых проектов, то интерес действительно есть. И

— Рубин А.: Я бы сказал про общий профиль риска. Наш общий профиль риска – средний и низкий, то есть это не так много. Имеет смысл обсудить, кто наш инвестор, откуда идут деньги. Маквейеры – это крупнейший менеджер, который управляет инфраструктурным капиталом 44 миллиарда долларов. Очень популярный класс инвестиций, большинство этих денег – это пенсионный фонд. Наши клиенты – это обычные пенсионеры в таких странах, как Великобритания, Нидерланды, Австралия; но не Россия, пока еще русских инвесторов нет. Когда будет либерализовано регулирование пенсионных фондов в России, здесь тоже появятся наши клиенты.

Наш интерес – инфраструктурные инвестиции, потому что это долгосрочные инвестиции, низко рискованные продукты. Это совпадает с риском, который готов взять на себя пенсионный фонд. Поэтому мы и говорим, каков наш аппетит по рискам в таком профиле. Я думаю, что ситуация в России действительно меняется — происходят колоссальные улучшения, потому что мы инвестируем в этой стране уже 5 лет в подобный профиль проектов. Серьезные прорывы в отношении таких институтов, как Росавтодор – это прекрасные решения, которые хотят выйти на инвесторов. Наши крупнейшие инвестиции — в транспорте и энергетике. Если посмотрим на эти два сегмента, в России есть большая разница. Минтранс прекрасно поработал в отношении продвижения профиля частных инвесторов в этих областях. Более того, можно больше сделать в отношении конкретных инициатив, я бы хотел здесь ви-

деть больше гибкости, больше возможности, — дать больше власти таким агентствам как Автодор. Потому что у них главная задача – защитить общественные интересы, чтобы государственный сектор получал тот продукт от частных инвесторов, чтобы он совпадал с тем, что они хотят получить. Но одновременно вы должны продать инвестиционный продукт, который дает низкий риск. "Можете инвестировать, будете защищены" — это нужно говорить инвестору, потому что мировой опыт говорит, что инфраструктурные продукты, как например дороги, рассматриваются населением как ценность, принадлежащая всему народу. Есть много примеров, когда частные инвесторы вкладывали деньги, и как только вложили, то население начинает роптать – о, так мы должны еще платить за это... Поэтому такие агентства как Автодор должны сейчас сбалансировать интересы, чтобы понимать. Вы предоставляете правильный продукт населению, но одновременно нужно говорить частным инвесторам – не бойтесь, рисков не будет, даже если население будет недовольно – не отберут, все будет нормально.

Много ограничений в том, что закон о ГЧП пока несовершенен. И поэтому мы боимся, и хотим большей гибкости — чтобы Автодор смог подогнать все эти элементы, чтобы привлечь большее количество инвестиций по особо низкой цене и сделать длительные инвестиции.

— Можете ли упомянуть две или три крупных сильных стороны в российской транспортной бизнес-среде, и три самых крупных слабости, которые создают проблемы?

— Рубин А.: Конечно. Первая сильная сторона, о которой я бы сказал – это техническая сторона в России. В отличие от других стран, которые попадают в корзину "развивающихся" с точки зрения инвесторов, Россия – в другой корзине. Тут есть опыт, активы. Есть опыт проведения серьезных строительных проектов, и здесь риски в этом отношении значительно меньше, чем в других странах, тоже вроде развивающихся. Это хорошие институты, тоже сильная сторона. Мы видим Автодор, например, прекрасно работает, прекрасно понимает, каким образом выполнять задачу привлечения капитала. Это сильная сторона.

Другая сторона – большой спрос на инфраструктуру. Посмотрите на Россию, вы увидите – колоссальная страна, которой нужно еще очень много капитала в этой области, и много инвестиций для строительства. Для инвесторов это рынок роста. Поэтому мы в России. Это главные положительные стороны.

Недостатки – те, о которых я не говорил раньше. Нужно дать такие институты, чтобы инвесторы не боялись инвестировать. То есть капитал сложно запускать, потому что Россия не рассматривается как низкорисковая дестинация. Люди боятся инвестировать. И поэтому заделы, которые мы делаем, должны быть очень хорошие, привлекательные, чтобы инвесторы пошли. Потому что пока еще побаиваются. Поэтому здесь нужно больше хороших сделок, возможностей, чтобы частный бизнес был заинтересован.

— ЕБРР – широко известный в мире институт, который носит как минимум две шляпы. С одной стороны, это инвестор,

который имеет деньги, который имеет инвестиционную декларацию и который тратит эти деньги на проекты. Но не все проекты, а проекты особого класса, в том числе отличающиеся низкой доходностью и малой привлекательностью, либо почти отсутствием привлекательности с точки зрения коммерческого инвестора. Вторая шляпа вашей организации – это то, что называется policy consulting, это консультации по поводу политик в отношении инвестиционного климата, в том числе в конкретных отраслях. Что России необходимо с точки зрения инвестиционной политики в транспортной отрасли: законодательство правоприменения, и что вы как инвестор уже проинвестировали в России, и на что вы смотрите из портфеля идущих, начинающихся проектов в России?

— Ханженкова Н.: Да, у нас особенный мандат. Но, просто чтобы не было заблуждений – мы на самом деле смотрим на проекты с точки зрения также их коммерческой привлекательности и коммерческой окупаемости. Да, мы благодаря нашему мандату готовы, может быть, идти на большие риски, чем частные инвесторы, и вести их за собой. Но подход у нас на самом деле рыночный.

Возвращаясь к началу разговора, нужны ли инвестиции в инфраструктуру или нет – мне кажется, сложно комментировать Грецию или Испанию, о которых сегодня много говорили. Но просто еще раз подтвердить, что все наши исследования, наше общение с инвесторами, как иностранными, так и российскими, опросы компаний говорят о том, что один из существенных барьеров для развития бизнеса в России – это как раз инфраструктурные ограничения. Поэтому, что инвестировать абсолютно необходимо – вопросов нет. Другое дело, в какие проекты, как оценивать их эффективность и как добиваться того, чтобы они окупались.

Мы смотрим уже более двадцати лет на Россию, и, конечно, на транспортные проекты. И за это время сами проинвестировали более 2,6 миллиардов евро, это 40 проектов в разных отраслях транспортного сектора. Знаковым для нас стало стратегическое партнерство с РЖД; важно, что мы были участниками пилотных проектов, как Пулково и ЗСД. Вы упомянули, что запущен обход Одинцово, это хороший пример для других инвесторов в ГЧП. Пулково терминал заработал, тоже важно отметить. Это показательно и привлекательно для инвесторов. Возвращаясь к нашим приоритетам, для нас важно, по мандату, поддерживать развитие рыночных отношений, углубление рыночных реформ.

Поэтому приоритет – это расширение участия частного сектора, в том числе в транспортной инфраструктуре. И модель ГЧП – это наш хлеб, это то, что мы поддерживаем во многих странах операций, и были среди первых, кто стал финансировать подобные проекты в России.

Сначала нужно сказать о хорошем, потому что на самом деле очень многое сделано, и люди, которые сидят на этой сцене, внесли огромный вклад в развитие механизма ГЧП в России. Начиная с 2005 года, когда был принят закон о концессионных соглашениях, большая работа проделана чтобы приблизить его к международным стандартам. Внесение положений о возможности заключать прямые соглашения с кредиторами – для нас это было принципиально важно, потому что защищает интересы кредиторов, дает возможность финансировать такие проекты. Разработка концепции контрактов жизненного цикла, с точки зрения снятия неоправданных рисков спроса с частного инвестора. Потому что не во всех проектах этот риск платежеспособного спроса можно переложить на частных инвесторов. И первые проекты говорят, что ГЧП в России возможно. В этой связи важно, что на финишную прямую вышел новый закон о государственно-частном партнерстве. Подчеркну, что мы были среди сторонников рыночного подхода к этому закону. Мы считаем, важно сохранить элемент гибкости в регулировании ГЧП — федеральный закон закрепил его принципы. Но принятие закона – это не конец, а большей степени начало сложного пути. Хотелось бы обратить внимание, что без соответствующих изменений в бюджетное законодательство, в тарифное регулирование, в Земельный кодекс закон в полной степени заработать не сможет. Как частный пример – скажем, когда мы идем в регионы и смотрим на проекты ГЧП, которые они предлагают, на обязательства, которые региональные власти готовы взять на себя, без чего проект не работает – если не видим соответствующей поддержки или уверенности на основании Бюджетного кодекса, что они смогут эти обязательства выполнить, то риски тогда становятся чрезмерными для инвесторов и для таких организаций, как мы.

Что еще важно сделать, – это принципы проектного финансирования. Они недостаточно разработаны, и изменения в залоговое законодательство — залог счетов, залог будущих денежных потоков и так далее – должно способствовать в том числе и развитию механизма ГЧП.

Последнее, на чем хотела бы остановиться – это дальнейшая разработка методологии применения этой модели. Наверное, Автодор, с которым мы тесно работаем, значительный

опыт уже приобрел с точки зрения структурирования, оценки эффективности проектов. Но для региональных проектов без подробной разработанной методологии будет сложно предложить интересные инвесторам проекты. ЕБРР работает с Минэкономразвития по подготовке таких методологических рекомендаций отбора проектов и оценки их эффективности, чтобы не было неудачных проектов, которые лягут бременем на бюджет, но не будут приносить тот эффект. Вопрос выбора частных инвесторов. Потому что на самом деле ключевое – как будет проведен конкурс, чтобы выбрать наилучшего инвестора, наилучшее предложение. Есть и вопрос структурирования соглашений, чтобы риски на самом деле были сбалансированы.

— Я хотел вернуть Вас к вопросу о наиболее интересных проектах, на которые Вы смотрите. Если это не коммерческая тайна. А во-вторых, по большому опыту работы в разных проектах вам комфортнее работать с регионами, или с федерацией? По ГЧП проектам, по ГЧП в области транспорта?

— Ханженкова Н.: Мы активно смотрим на проекты М-11, моста через Лену, и ЦКАД, многотоннажные грузовики. То есть на все проекты ГЧП, которые сейчас выходят на рынок. Определить, будем ли мы участвовать в них или нет, пока не будет выбран инвестор, пока не будет понятна структура соглашения – мы не сможем. Федерация или регионы – наши первые проекты в государственно-частном партнерстве – были именно с Санкт-Петербургом, то есть с субъектом федерации, потому что там в наибольшей степени была подготовлена законодательная база, принято политическое решение, хорошо подготовлены проекты, и поэтому мы их поддержали. Следующая группа проектов — с Автодором. Как это будет идти в регионы – принципиальный вопрос, как показать положительные примеры регионам, и каким образом этот опыт передать. Естественно, в регионах риски больше. В конечном счете в ГЧП публичная сторона должна брать на себя определенные обязательства, которые должны подкрепляться финансово. Это или плата за доступность, или компенсация при досрочном расторжении, и так далее. Поэтому многое будет зависеть от того, какие обязательства регионы не только будут готовы на себя взять, но что позволит им бюджет и бюджетное законодательство.

— Прошу взять слово Альберта Егяняна. Вы являетесь членом генерального совета всероссийской общественной организации «Деловая Россия», которая представляет прежде всего среднего бизнеса.



**Поэтому у меня два вопроса к Вам. Прошу Вас как юриста отнестись к законопроекту о ГЧП, который сейчас идет. Гора не родит ли мышь; мы получим действительно тот законопроект, который упростит и снимет риски, и инвесторы побегут инвестировать в транспортную инфраструктуру, или мы себя успокаиваем?**

— Еганян А.: Я оттолкнулся от Вашего тезиса относительно перехода от рынка продавца к рынку покупателя. Мне кажется принципиально важным иметь в виду следующее – что в настоящий момент инфраструктурный рынок выглядит по-другому. Мы представляем обычный московский рынок, где на едином прилавке навалены и огурцы, и помидоры, и яйца, и мясо, и так далее. С одной стороны ходят вроде продавцы, с другой стороны ходят вроде покупатели. И один спрашивает у другого – ты продаешь? Да. Что именно – не знаю, выбери сам. Второй – ты покупаешь? Да. Что именно? Сейчас выберу. Вот так выглядит рынок на настоящий момент, и это, к сожалению, данность. Если говорить относительно мнений инвесторов, которые смотрят на российский рынок очень активно – то они делятся на две категории, одни из них инвесторы, частные операторы, поставщики и так далее, имеющие аппетит к риску, не удовлетворены нормой доходности. Другие, которые не имеют аппетита к риску, не удовлетворены теми критериями защиты инвестиций в рамках конкретного проекта, которые мы им предлагаем.

И в итоге проблема отечественного рынка инфраструктурных проектов состоит в том, что большая часть проектов зависла между Цциллой и Харибдой. Одновременно с этим есть фундаментальная проблема, которая сформулирована в любом учебнике Экономикс: говоря об инвестиционном климате в стране, нужно иметь один из первых критериев инвестиционного климата – это количество длинных и тяжелых инвестиций в национальной экономике. Что может быть длиннее и тяжелее, чем инвестиции в транспорт и в транспортную инфраструктуру в широком смысле этого слова?

Следующий постоянно возникающий вопрос, который связан с деловым сообществом, а с другой стороны, с юридическими вопросами – вопрос относительно того, есть ли деньги на этом рынке. Ответ короткий состоит в том, что да, есть. Ответ длинный состоит в том, что не любой проект, который себя так называет, может эти деньги получить: они выдаются по определенным правилам, и большая часть проектов с ними не соотносится. Одновременно мы понимаем, что те же самые проблемы переживала большая

часть стран БРИКС, но как-то они с этим справились, наладили инвестиционный поток. Мы находимся в том же положении, поэтому это можно организовать. Если с инвестиционного ответа перепрыгнуть на юридический, чтобы потом вернуться обратно, то нормативной базы в нашей стране для того, чтобы реализовывать порядка 60-80% проектов из тех, что нам нужно – достаточно на настоящий момент и так. Это закон о концессиях, гражданское законодательство, принимаемый закон о ГЧП, частично к этому добавляем 44 ФКС. В целом, если будут отработаны механизмы по 44-му ФКС-ному закону и закону о ГЧП, палитра возможных к реализации проектов с этих 60% повысится еще выше.

В итоге проблема состоит в том, что нам не хватает законов для 20-40% типов проектов. Возникает вопрос, как быть с остальными 60%, на которые хватает законов и на настоящий момент? Они тоже не реализовываются. Простой ответ в том, что мы индивидуализированными законодательными решениями породили юридическое иждивенчество: вместо того чтобы соединить 10 законов и сделать один проект, каждый требует нестандартизированного индивидуального подхода. По мегапроектам такое зачастую нужно, и это мировая практика. Но 99% остальных проектов должны реализовываться по типовым методикам. В итоге мы имеем с точки зрения цифр, как юриспруденция перекладывается на экономику – по консенсус-прогнозу Всемирного банка и иных авторитетных международных структур — что российской национальной экономике необходимы 1,2 трлн. долларов инвестиций до 2020 года. Чтобы стать чем-то похожим на Португалию. Кстати, Президент в одном из посланий сказал, что мы к 2020 году по инфраструктуре должны быть Португалией. Нам до этого еще тоже далеко. Тем не менее, 1,2 триллиона долларов, без учета федеральных автодорог, и без учета инвест-программ и потребности естественных монополий. Есть альтернативная цифра Всемирного банка, состоящая в том, что нам только чтобы поддерживать текущий уровень инфраструктуры в том виде, в котором она у нас есть, необходимо ежегодно инвестировать 34% от ВВП. Но мы не можем поддержать даже текущий уровень инфраструктуры, тем более обеспечить развитие на ближайшие 10 лет 1,2 триллиона долларов, даже если весь российский бюджет будет отправляться туда.

Возникает естественный вопрос, возвращаясь к самому началу моей речи – в том самом рынке, который выглядит как прилавок с наваленными полупроектами, с продавцами и покупателями неминуемо надо наводить

порядок, в противном случае у нас не будет объема инвестиций даже для гигиенического минимума. У нас на настоящий момент есть региональные администрации, у которых есть значительная потребность в инвестициях в совершенно различных сферах. Есть отечественные госбанки, которые недовыбирают ими же самими отведенные лимиты на российскую инфраструктуру. Есть иностранные инфраструктурные фонды, которые активно интересуются инфраструктурой. Есть частные компании, которые готовы стать операторами. Есть большое количество строителей, которые заинтересованы в расширении этого рынка. Есть крупные поставщики, российские и иностранные. То есть формально вокруг прилавка все ходят, кто-то с деньгами, кто-то с товаром. Все выражают интерес. Проблема в том, что каждая региональная администрация, каждое федеральное ведомство, как продавец, не выставляют на рынок большого количества реально летающих проектов.

Это не дежурный подхалимаж к Минтранспорта, но на рынке существует мнение, что в предыдущие годы фундаментально были заложены основы, связанные с количеством выпуска на рынок значительного количества проектов, и в текущий момент Министерство является прообразом, когда на рынок поставляется количество проектов, реально интересных всему рынку. Даже если сравнить все проекты, в которых заинтересована транспортная отрасль, и количество существующих инвестиций, то проинвестировать рынок может больше. Вопрос в том, что такое проект, который выносится на «продажу». Есть проблема, когда инвестор и собственник проекта по-разному понимают, что это такое. И очень часто то, что называется "проектом", для инвестора является не более чем хотелкой, поскольку обязательных элементов, которые бы позволили на одном языке говорить с инвестором, и в том числе ограничивающие риски инвестора – говорить не всегда получается. Отчасти из-за отсутствия нормативной базы, отчасти из-за неграмотности собственников проекта, которые путают хотелки со стандартным продуктом.

— **Я хотел бы попросить взять слово Игоря Евгеньевича Левитина, кстати, бывшего Министра транспорта. Часто для инвесторов участие государства в проекте является уровнем психологической гарантии, что конструкция взлетит, а не запутается в хитросплетениях с различными проверяющими местными органами. Скажите, как происходит принятие решений по выбору того или иного проекта как объекта государственной поддержки, федеральной поддержки, и не**

**только деньгами, но и психологической? Чего все ищут, хотят прислониться к проекту, который имеет государственную поддержку?**

— Левитин И.: Политика – это государственные интересы; все проекты, о которых мы говорим – это Москва и Санкт-Петербург. А что делать с теми людьми, которые живут, где нет железных дорог, нет аэропортов, нет той доступности, которая есть у населения европейской части? Очень правильно, что мы начинаем крупные инфраструктурные проекты там, где есть спрос. Давайте вернемся на первую нашу Транспортную неделю 7 лет назад. Автодора нет, Дорожного фонда нет. ЗСД – Москва, Санкт-Петербург и Одинцово – будет или не будет? Но Россия как ни одна другая страна за очень короткий период вышла на систему государственно-частного партнерства. Появились инфраструктурные облигации, пенсионный фонд. Кстати я понимаю, почему Макквейер не участвует в инфраструктурных проектах: видимо, пенсионеры Великобритании и иных стран ждут, когда наши пенсионеры будут вкладывать в инфраструктуру России, и потом тоже к этому присоединятся. Не было институтов развития, но сегодня они есть. Важно, чтобы все население имело равную доступность к инфраструктуре. И поэтому нам необходимо думать об инвестициях.

Что бы я хотел ответить – прежде чем принимается решение на высшем уровне, рассматриваются возможности бюджета, возможности фондов, которые есть сегодня в государстве, и системность. Мы сегодня присутствовали при подписании соглашения о создании нового крупного морского порта Вера. А как мы в него проедем? В районе Находки брошено всегда от 100 до 200 поездов. Мы не можем проехать и на юг, хотя планируем развивать порт на Тамани. То есть должна быть системность. И мне кажется, что здесь как раз подходы, которые есть в Министерстве транспорта, их поддерживает Правительство и Президент. Нельзя рассматривать отдельно развитие компании Аэрофлот и отсутствие развития базового аэропорта. Это сегменты, без которых невозможно предложить хороший продукт ни одной частной компании, которая будет инвестировать в тот или иной инструмент.

Я хотел бы прокомментировать некоторые вопросы, которые здесь звучали, об источниках финансирования инфраструктуры. Источники финансирования – это эффективное использование существующих средств, а это в год 1 триллион рублей. Их эффективное использование – это тоже дополнительные источники. Сокращение издержек крупны-



ми инфраструктурными компаниями – те дополнительные источники, о которых мы говорили. Есть решения Президента, по которым рассматриваются те или иные проекты. В Санкт-Петербурге Президентом были обозначены три крупных инфраструктурных проекта – Байкало-Амурская магистраль, ВСМ Москва – Казань, и ЦКАД. Это перевооружение отраслей, потому что высокоскоростное железнодорожное сообщение – это, конечно же, другая железнодорожная отрасль. И мне кажется, что принятые решения были направлены именно на мобильность населения. Центральная кольцевая автодорога – это освобождение Московского транспортного узла. Хотел бы сказать отдельно по БАМу и по Транссибу, это развитие морских портов. Потому что развитие БАМа и Транссиба – это реально увеличение наших международных связей.

— **Кирилл, я прошу Вас прокомментировать тот вопрос, касающийся оборотной стороны привлечения инвестиций в ранее бесплатную инфраструктуру, влияние этой нагрузки на весь остальной бизнес, который пользуется услугами инфраструктуры, а еще, как инвестора, который хотя и не инвестирует – ваш фонд не инвестирует в инфраструктуру, но, тем не менее, вы решаете эту задачу каждый день. Есть продавцы, есть покупатели, есть деньги, причем их больше чем проектов. Есть проекты, уже есть нормативная база, а на 80% или на 60 она была раньше. Что это за магический или мифический фактор X, которого не хватает, и эта ситуация не срывается, не взлетает, по крайней мере в том объеме, в котором все хотят привлечения инве-**

**стиций в транспортную отрасль? Что это за фактор, почему инвесторы не начинают инвестироваться, почему они, в конце концов, не приходят?**

— Андросов К.: Чтобы ответить на первый вопрос, я бы разделил такую инфраструктуру как дороги, мосты, эстакады, переезды — и такие инфраструктурные компании, как аэропорты, Российские железные дороги, порты. По одной простой причине – первая составляющая не является естественной монополией. Есть альтернативность, и по закону о платных дорогах есть, где объехать, есть, что выбрать. РЖД, аэропорты, морские порты являются естественными монополиями. То есть по определению бессмысленно дублировать то, что уже построено. Что касается первой составляющей, есть древняя арабская поговорка: есть дорога, есть купец, есть груз. Поэтому степень недоразвитости этой инфраструктуры у нас в стране такова, что сколько ни построй платных дорог, они будут загружены, будут пользоваться спросом. Инструмент регулирования – это размер тарифа, который взимается. Если доходность не будет соответствовать ожиданиям инвестора или ожиданиям государства, его можно даже в режиме зон и суток поправить. Поэтому я скорее как экономист не вижу никакой проблемы даже в долгосрочном горизонте.

Что касается естественных монополий, в первую очередь Российских железных дорог, поскольку мы – естественная монополия, мы всегда будем регулироваться государством, нам тариф всегда будет устанавливаться. И здесь ключевой вопрос — модель тарифного регулирования — уже не столько к нам, сколько к регулятору. Сегодня в мире придумано много разных, с разной степенью эф-



Мы перед началом пленарки говорили о том, почему фонд, которым управляет моя компания, не инвестирует в инфраструктуру. Как раз критерии – низкая доходность и более длинный горизонт, чем мы можем себе позволить. Но один важный и интересный вывод я сделал из нашей сегодняшней дискуссии. За ближайшие 6 лет в нашей стране в развитие транспортной инфраструктуры будет проинвестировано приблизительно 10 триллионов рублей, это 300 миллиардов долларов. Это колоссальный рынок. Помимо того, что на эти деньги будет создана инфраструктура, будет большое количество сервисных компаний, которые эту инфраструктуру должны будут построить – качественно, надежно, в срок. И это тот сектор, куда такие фонды, как фонд Кирилла Дмитриева или мой фонд должны обратить пристальное внимание. Формируется большой класс игроков, где доходность может быть существенно больше, чем те самые 10%.

— *Переводя с экономического языка на человеческий, хочу сказать, что инвесторы ждут очень спокойной, предсказуемой ситуации в стране, в отрасли, очень низкой инфляции, потому что все это в конце концов влияет на стоимость капитала и на риски, и на ожидаемую доходность. Прошу взять слово уважаемого Министра Максима Соколова. Прошу Вас прокомментировать те вещи, с которыми Вы согласны либо не согласны, либо можете чуть-чуть приоткрыть занавес по поводу развития того или иного проекта.*

— Соколов М.: Подхватывая тезис о необходимости системности в принятии решений, особенно решений, касающихся государственной политики, хочу сказать, что как раз стратегия, широкомасштабное обсуждение, которое мы запустили в рамках нашего предыдущего форума, завершилось одобрением Правительством РФ этой стратегии развития транспорта до 2030 года – оно как раз позволило сформулировать ответы на те вызовы, которые мы в той или иной степени обсуждали сегодня. В первую очередь это снятие инфраструктурных ограничений. Действительно, по оценкам некоторых экспертов мы теряем до 3% ВВП ежегодно, от того что экономика не может провести свои товары, а, соответственно, транспортная отрасль не может предоставить соответствующего качества услуги.

В стратегии мы раскрыли развитие и формирование в том числе и новых коридоров движения товаров. Это и Северный морской путь; сегодня мы немного о нем говорили, но это отдельная тема. И развитие БАМа, увеличение его пропускной способности практически в 1,5 раза. Мы много говорили про те мероприятия, которые должны быть реализованы в рамках этого проекта, в том числе за счет принятого Президентом решения по направлению средств фонда национального благосостояния. И коридор Западная Европа – Западный Китай, развитие которого будут благодарны наши казахстанские коллеги. В рамках этого проекта уже в текущем году с прошлого нашего форума мы приняли системное решение и по ускорению строительства новой трассы на Санкт-Петербург, М-11, введя ее в полном объеме в эксплуатацию в 2018 году; ранее мы уходили за пределы 2020 года. И Центральной кольцевой автомобильной дороги — мы тоже были за 2020, но благодаря в том числе новым форматам использования средств ФНБ сможем реализовать этот проект к 2018 году.

Кстати, и эти проекты, и ряд других сработали как катализаторы для предложения на рынке, о котором говорил Альберт Еганян, тех проектов ГЧП, которые идут со стороны продавца, то есть государства. Практически все очереди Центральной кольцевой дороги, да и большинство участков трассы М-11 будут реализованы именно в формате государственно-частного партнерства. Сегодня ГЧП – это не только Москва и Санкт-Петербург. Мы уже можем говорить и о том, что регионы активно включились в этот процесс, и помимо поздравлений Петербургу мы можем уверенно говорить о том, что один

из таких проектов будет реализован в Якутии, есть проекты в Новосибирске, в Татарстане, в Хабаровске, в Удмуртии запускается проект по строительству моста на принципах ГЧП. В Рязани работает путепровод через железнодорожные пути, построенный вообще без государственного участия.

Но это что касается железнодорожного строительства. Отвечая на посыл Аарона в отношении новых институтов, хочу сказать, что не только наша госкомпания "Автодор", но и Федеральное дорожное агентство в этом году запустило сразу два проекта на принципах ГЧП; один в Якутии, он для гарантии инвесторам будет реализован на принципе платежей за доступность. Второй – это создание системы платы для сбора платежей с 12-тонников, проезжающих по автодорогам, которые будут направляться в дорожный фонд, и за счет этого будут запускаться новые проекты.

Теперь перехожу к инструментам реализации политики, заложенной в стратегии. Одним из инструментов является принятая в этом году государственная программа развития транспортной системы до 2020 года. Это инструмент среднесрочного бюджетного планирования, который вкюпе с федеральной целевой программой, реализуемой в эти же сроки, и с инструментом дорожного фонда позволит предложить инвесторам понятные механизмы, гарантии государства по возврату их инвестиций. Но мы понимаем, что институтов недостаточно, даже не говоря о РФПИ, о ВЭБе. В рамках других наших агентств, не только дорожной отрасли, и в рамках Росжелдора, и Росавиации, и таких наших подразделений, как Росморпорт, и госкорпорации организации воздушного движения мы уже

структурируем проекты ГЧП, отчасти о них уже было сказано. Здесь, в частности, прозвучал проект Тамань, проект по развитию московского авиационного узла, где концедентом будет выступать наше Федеральное воздушное агентство.

Но мы предлагаем нашим инвесторам и другие инструменты политики государства по развитию государственно-частного партнерства и привлечению внебюджетных источников. Именно государство должно отвечать за формируемые правила игры на этом рынке, формировать заказ, и через систему и долгосрочного тарифообразования и сетевых соглашений предлагать те проекты, которые будут обеспечивать бизнес за счет своего капитала и привлечения новых и транспортных средств, и услуг нового качества, и новых инновационных технологий. Вот такая политика сегодня сформирована.

— *Попрошу каждого из участников ответить: на вопрос из области финансового стресс-теста применительно к индустрии транспорта. Ситуация вымышленная, но она покажет ваши истинные намерения продолжать инвестировать. Что вы сделаете, если завтра узнаете, что объем государственного финансирования, софинансирования транспортной отрасли, транспортных проектов будет резко сокращен?*

— Рубин А.: Это будет прекрасная возможность для меня, это opportunity, это хорошо. Моя задача тогда будет – поехать в Атланту, в другую страну, найти серьезные финансовые источники. Будет, конечно, сложнее заниматься, поэтому надо делать так, чтобы проекты стали еще более интересными, более при-

влекательными. Поэтому если оно уйдет, тем не менее, все будет нормально. Будем предлагать более качественное.

— Гаврилов С.: В отличие от Аарона, эмигрировать незачем и некуда. Думаю, что вопрос состоит в следующем: если мы отказываемся, или вынужденно уходим, сокращаем бюджетную составляющую, то должны вернуться к той толстой папке, которая у меня есть, с просьбами регионов. Они говорят – не надо денег, поскольку нас уже задушили с точки зрения бюджетных обязательств. Дайте возможность ввести в оборот огромную массу имущества, что у нас не используется. И кроме того, мы должны принимать на себя ответственность с точки зрения долгосрочного периода по гарантиям. Я думаю, что не так все пессимистично, но мы готовы ко всему. Во всяком случае, у нас есть огромный опыт, как раньше говорили, использования скрытых резервов. Тайного оружия.

— Якунин В.И.: Для нас ничего не изменится, мы в таком режиме работаем постоянно. Что касается фактора X, то это мы сами. Это наша непоследовательность и безответственность. Вспомните закон о защите иностранных инвестиций, который принимался в 90-е годы, не помню точно. Где он? Если мы таким образом будет поступать – принимать решение о долгосрочных тарифах, а ровно через неделю говорить о том, что мы тарифы заморозим, то никакие самые отморозенные инвесторы к нам не пойдут.

— Соколов М.: Я тоже уже нахожусь в режиме этого стресс-теста, в части финансирования из федерального бюджета. И конечно же, в этой ситуации от части проектов придется отказаться, часть отложить, скон-



По итогам прошлого года объем грузооборота в нашей стране впервые за 20 лет преодолел отметку в 2,6 триллиона тоннокилометров, а пассажирооборот вышел на уровень 532 миллиарда пассажирокилометров. Национальная экономика России предъявляет к транспортному комплексу новые требования.

центрировавшись на тех, которые снимают действительно насущные инфраструктурные ограничения. Но чтобы реализовать все задачи, стоящие перед транспортным комплексом, в том числе за счет государства, или под ответственностью государства находящиеся – как раз я буду биться за принятие тех законов, которые сейчас находятся в Госдуме, чтобы открыть двери инвесторам, которые будут вкладывать деньги в эти проекты.

— Левитин И.: Могу сказать, что для этого нужно хорошо просчитывать все проекты, и знать те риски, которые в каждом таком проекте есть. Практически все крупные инфраструктурные компании живут на тарифах, кроме дорожников. Но дорожники защищены законом по дорожному фонду, и поэтому крупные инфраструктурные проекты, которые сегодня нам были представлены, должны быть просчитаны с учетом рисков. Я хотел бы господину Рубину подтвердить о технической силе российских инженеров: здание Гостиного двора, где мы беседуем, больше ста лет тому назад было построено инженерами и выпускниками первой инженерной школы,

это Санкт-Петербургский сегодня институт инженеров железнодорожного транспорта. Хочу еще раз подтвердить вам силу инженеров российской школы.

— Дмитриев К.: Я этот стресс-тест прошел приблизительно 4 года назад, когда принимал решение уйти с государственной службы. С тех пор фонд под моим управлением проинвестировал 500 миллионов долларов в российскую экономику, и ни одна из наших инвестиций не связана с государственным сектором экономики. Поэтому я себя чувствую комфортно.

— Кельбах С.: Я не буду оригинален, и сразу поддержу Владимира Ивановича – в этой ситуации мы живем, потому что те параметры, о которых я говорил, программы – это те параметры, до которых нас опустили. Если же произойдет еще большее падение, то мы не видим никаких сложностей, потому что линейка крупных инфраструктурных проектов компании достаточно широка. Во-вторых, каждый проект имеет свой уровень доходности, свой объем частного финансирования, и мы просто точно продолжим эту работу.

— Сиенко О.: Я не очень согласен с этим подходом, потому что надо жить в реальной жизни, с реальными заводами, и так далее. Мне кажется, что если будет такой стресс-тест, то у нас в экономике начинается переходный период. Знаете, какой? С этого света на тот.

— Ханженкова Н.: Я считаю, что для инвесторов намного важнее последовательные и долгосрочные правила игры, чем любое бюджетное финансирование. Поэтому я поддерживаю Владимира Ивановича.

— Еганян А.: Прямой ответ на прямой вопрос. В консалтинговом подразделении не произойдет ничего — в тех проектах, где мы работаем инвестиционным или юридическим агентом со стороны региональных либо федеральных властей. А вот в тех проектах, где мы работаем на собственном пайп-лайне, в рамках проектов, где мы фронтим интересы частных инвесторов, инструкция на следующий день будет звучать так: убрать 60-80% проектов, которые есть в пайп-лайне, но при этом заменить их новыми, потому что обрушение подобного навеса приведет к тому, что на поверхность выйдут другие проекты, которым на фоне этого навеса не давался ход на рынки.

— **Мне пришла в голову идея, что вывод, который можно сделать из коротких ответов на этот вопрос, можно сформулировать старинной русской пословицей из трех слов – не в деньгах счастье, а счастье в условиях игры, и комбинация финансовых и правовых усилий государства даст серьезный толчок развитию транспорта.**

С.Б. Иванов, руководитель Администрации Президента РФ:

Проблемы, которые обсуждаются на форуме "Транспорт России", имеют стратегическое значение. Их решение требует совместных усилий государства, бизнеса, ведущих отраслевых объединений, и ясного понимания долгосрочных целей и задач развития отрасли. Напомню, что по итогам прошлого года объем грузооборота в нашей стране впервые за 20 лет преодолел отметку в 2,6 триллиона тоннокилометров, а пассажирооборот превысил докризисный порог 2008-го и вышел на уровень 532 миллиарда пассажирокилометров. Данные показатели наглядно демонстрируют, что национальная экономика России предъявляет к транспортному комплексу принципиально новые требования. Это касается эффективности транспортных компаний, качества и конкурентоспособности их услуг, современного развития общественного транспорта и дорожной сети. Также речь идет о наращивании возможности отечественной транспортной инфраструктуры — о снятии тех больших инфраструктурных ограничений, которые негативно влияют на наш экономический рост. Речь идет и о развитии деловой активности в российских регионах, в том числе малого и среднего бизнеса. Со строительством новой дороги, аэропорта, вообще транспортной инфраструктуры малый и средний бизнес получает дополнительные возможности для работы вокруг этих крупных транспортных объектов.

Подчеркиваю, решение транспортных проблем – это бесспорный государственный приоритет. И поэтому отрасль может рассчитывать на максимальное содействие власти по всем направлениям деятельности, от решения вопросов правового регулирования до поддержки программ технологической модернизации. И это не просто слова. У нас имеется немало примеров, когда государство и бизнес успешно соединяют свои ресурсы, реализуют как локальные, так и системные проекты. Назову лишь некоторые из них. Например, развитие российских морских портов: только в этом году прирост их мощности составит около 30 миллионов тонн за один год. Или возрождение Северного морского пути: полным ходом идет строительство одной из опорных точек маршрута, порта Сабетта на Ямале. Сформирована администрация Севморпути, которая будет заниматься вопросами организации движения по этому маршруту.



Продолжают расширяться и возможности московского транспортного узла, в том числе радиальные направления железных дорог региона. Также в текущем году в России будет реконструировано 6 взлетно-посадочных полос, а в следующем году будет введен в строй новый, созданный с нуля аэропорт на острове Итуруп. Он будет первым в российское время полностью, с нуля сооруженным аэродромом и аэропортом в чистом поле. Мы много занимались реконструкцией, модернизацией крупных транспортных хабов, аэропортов — но еще ни разу не построили новый российский аэропорт. Символично, что на самой восточной точке нашей страны будет и сдан новый аэропорт, построенный с нуля. Я сам там два раза бывал, и дальше буду контролировать это важное событие по крайней мере для курильчан что туда смогут прибывать межрегиональные самолеты. Полоса будет 2800 м, практически современные суда все смогут там приземляться и улетать.

У нас есть положительный опыт привлечения частных инвестиций в развитие и модернизацию аэропортов и наземной инфраструктуры. Особое внимание должно быть уделено развитию гражданской авиации, в том числе возрождению региональной сети перевозок. В соседний субъект федерации, как известно, проще лететь напрямую, чем через Москву или другой авиационный хаб. На данный момент у нас запущен пилотный проект по федеральному и региональному софинансированию перелетов между столицами субъектов Поволжья. Стартовала программа субсидирования перевозок по тридцати двум региональным маршрутам в Северо-западном, Сибирском, Уральском и Дальневосточном федеральных округах,

там, где отсутствует железнодорожное сообщение. Проходит обкатку новый механизм господдержки: когда субсидируется не авиабилет, как мы делаем с Дальним Востоком и с Калининградом, а весь маршрут целиком, по которому выполняются региональные рейсы. Речь идет о местных авиалиниях. По имеющимся оценкам, принятые меры позволят увеличить объем авиаперевозок на региональных линиях до 7 миллионов пассажиров к 2015 году. То есть на треть больше, чем сейчас.

Другая злободневная тема – это, конечно, обеспечение безопасности на всех видах транспорта. Здесь важны все аспекты надежности – техники, инфраструктуры, подготовка квалифицированных кадров. Может быть, даже в первую очередь – подготовка квалифицированных кадров. Особенно эта тема чувствительна для авиации. Что касается безопасности на автодорогах, то в ближайшее время в опытную эксплуатацию будет введена система экстренного реагирования «Эра ГЛОНАСС». Начнется массовое производство ее терминалов для автомобильной техники. Это значительно повысит оперативность оказания помощи при ДТП и других дорожно-транспортных происшествиях.

В текущем году мы объявили о запуске крупных инфраструктурных проектов на условиях частно-государственного партнерства. Речь идет о строительстве ЦКАДа, центральной кольцевой автомагистрали, которая должна резко улучшить транспортную ситуацию в центральной России, а также о модернизации БАМа и Транссиба, включая расширение пропускных способностей этих магистралей. Логика этих инициатив весьма проста: государство готово подставить плечо частному инвестору, и за счет своего участия снизить инвестиционные риски. На каждый из этих проектов будет направлено порядка 150 миллиардов рублей из Фонда национального благосостояния.

Что касается ожидаемых результатов, будут сняты инфраструктурные ограничения, территории получат мощный стимул для своего ускоренного развития, для улучшения качества жизни людей. Дальнейшее развитие получат комплексные проекты совершенствования транспортной инфраструктуры при подготовке к крупным международным мероприятиям. Напомню, что только для обеспечения проведения Всемирной универсиады в Казани было введено 67 новых транспортных объектов. Масштабная работа проведена и в Сочи. Мощная транспортная компонента заложена и в проект подготовки к Чемпионату мира по футболу 2018 года.

Я уже говорил, транспорт – это в прямом смысле слова важнейший элемент системы жизнеобеспечения страны, опора для социального развития и уверенного экономического роста. Однако чтобы гарантированно выполнять поставленные задачи, нам необходимы именно реалистичные планы на будущее, качественные, подготовленные проекты и эффективные инструменты взаимовыгодного партнерства государства и частного капитала, в том числе иностранного. При качественной подготовке проектов иностранный капитал через Российский фонд прямых инвестиций уже проявляет интерес к вложениям в нашу транспортную инфраструктуру.

Сейчас идет активная работа по корректировке транспортной стратегии России до 2030 года и государственной программы развития транспортной системы. Во главу угла ставится сбалансированное развитие всех видов транспорта, превращение отрасли в настоящий локомотив роста экономики.

## Инвестор в дверь, охранник в Тверь

### Александр Меньшиков о развитии Тверской области

В конце ноября, заместитель председателя правительства Тверской области Александр Меньшиков встретился с журналистами в столичном пресс-центре РБК и рассказал о том, как развивается самый большой субъект Федерации в Центральном федеральном округе. Вместе с ответом на глобальные и федеральные экономические тенденции — такие, как обеспечение достойных площадок для европейских инвесторов, доведение до ума федеральных инфраструктурных объектов, область активна развитием особого формата ГЧП — программой поддержки местных инициатив. Символично, что разговор о тверских делах состоялся в Москве — ведь до XV века город конкурировал с Москвой за право называться столицей; а теперь конкурирует с Подмосковьем, равно как с Калужской, Владимирской, Рязанской и иными подмосковными губерниями за звание наиболее уютной гавани для инвесторов.



— Тверская область стала одним из pilotных регионов «программы поддержки местных инициатив». В чем суть этой программы, почему именно Тверская область стала одним из лидеров ее реализации?

— Эта тема далека от городских поселений и близка малым населенным пунктам, особенно дотационным. В ряде регионов такая программа действует; мы стали пилотным регионом и реализуем эту программу. Результаты, которые мы получили за 2013г., вдохновляют: мы получили намного более качественные показатели, чем могли ожидать. Хочу отметить, что программа — это не просто одна в череде инициатив власти, на местах и федеральном уровне. Это программа, которая позволяет показать реальные проекты, местному населению есть возможность в них поучаствовать на уровне определения мероприятий, на которые пойдет финансирование. Также местное население проводит конкурсную процедуру, контролирует расходы и принимает качество. У нас население контролировало качество настолько жестко, что не все подрядчики выдерживали. Население заставляет подрядчиков отчитываться, в

каком объеме завезен песок, какая глубина канавы. Это пример из жизни, когда народный контроль максимально жесткий. У нас не было ни одного нереализованного проекта по причине некачественного выполнения работ. Что важно, еще элемент софинансирования со стороны самого населения. Программа софинансирования предусмотрена в объеме 3%, но этот показатель уже превышен в три раза, а в среднем население софинансирует до 10% от сметы. Причем помимо финансового вклада мы видим и нефинансовый вклад, когда население предоставляет технику, а местные предприниматели выполняют ряд работ безвозмездно. Важно, что за один строительный сезон население увидело, что эта программа работает, и тем самым доверие к этому мероприятию многократно выросло. Изменился диалог власти с населением, доверие к местному самоуправлению многократно выросло. Тенденция, когда местным руководителям не хватает денежных средств даже для выполнения собственных полномочий, негативно влияет на общее взаимоотношение. Хочу привести цифры. Вчера на Совете Федерации на комитете по бюджету мы рассматривали эту программу. Выступал Всемирный банк,

который проводил опрос по результатам реализации этой программы в РФ. Для нас принципиально, что индекс доверия власти, который измерялся до программы, до ее реализации и после, вырос в два раза. Хочу отметить, что более 90% населения высказалось за продолжение реализации программы, за увеличение объема финансирования. Сейчас в среднем это проекты до 0,5 млн руб. В следующем году мы планируем их увеличение, а также предусмотрели в бюджете более чем в два раза увеличение на финансирование.

В будущем мы планируем в рамках межбюджетных отношений значительный объем средств предусматривать именно на такие программы, потому что всегда практически мы не сможем выявить все актуальные проблемы и решить их с уровня областной власти, федеральной власти. Только само население может сказать, что реально их волнует, на какой проект надо направить денежные средства. Уже сейчас эта программа обсуждалась с возможностью применения на федеральном уровне в следующем году в рамках федерального бюджета; денежные средства предусмотрены. Я думаю, что со временем, лет через 5-10, такой вид межбюджетных трансфертов будет составлять до 5% всего областного бюджета и закрывать самые острые проблемы.

Если говорить о цифрах, в ходе реализации программы мы заметили: когда конкурсные процедуры по заявке сформированы инициативной группой населения (на местах), то вся смета расходов применима по рыночной цене к реальным услугам. Получалось, что в данном случае муниципалитет заказывал услуги ровно по такой же цене, что и население для себя. Не секрет, что многие государственные услуги за счет бюджета обходятся намного дороже, чем в среднем на рынке. Здесь можно получить результат за рыночную стоимость, и по максимальному качеству. Как я уже сказал, контроль качества настолько детальный и скрупулезный, что не позволяет подрядчику

быть недобросовестным. Для него в данном случае риск — не просто оказаться в реестре недобросовестных поставщиков, но и полностью лишиться оплаты за услуги. Те, кто работали, отмечали взаимодействие как максимально успешное.

— Будет ли программа поддержки местных инициатив востребована на федеральном уровне? Какие корректировки в таком случае Вы бы внесли в порядок реализации программы, учитывая опыт Тверской области?

— Прежде всего, на сегодняшний момент недостаточна финансовая грамотность органов местного самоуправления при реализации программы, и нам пришлось организовать специальную школу при областном Министерстве финансов, чтобы научить проходить отбора заявок. Постулаты федеральной программы, которая стартует со следующего года в рамках деятельности Минсельхоза, потребуют создать рабочую группу для детализации самого механизма. Тем субъектам, которые не были пилотными, будет тяжело в первый год достичь высоких показателей. Опыт пилотных субъектов должен транслироваться через рабочую группу, через детальное объяснение возможных проблем и пути их решения. Второй элемент, который нужно озвучить: в рамках программы требуется иметь региональную программу, в которой прописаны мероприятия для участия. Но для нас принципиально, чтобы эти мероприятия в рамках программы выбирало само население. Здесь не стоит вводить на федеральный или областной уровень и задавать на-

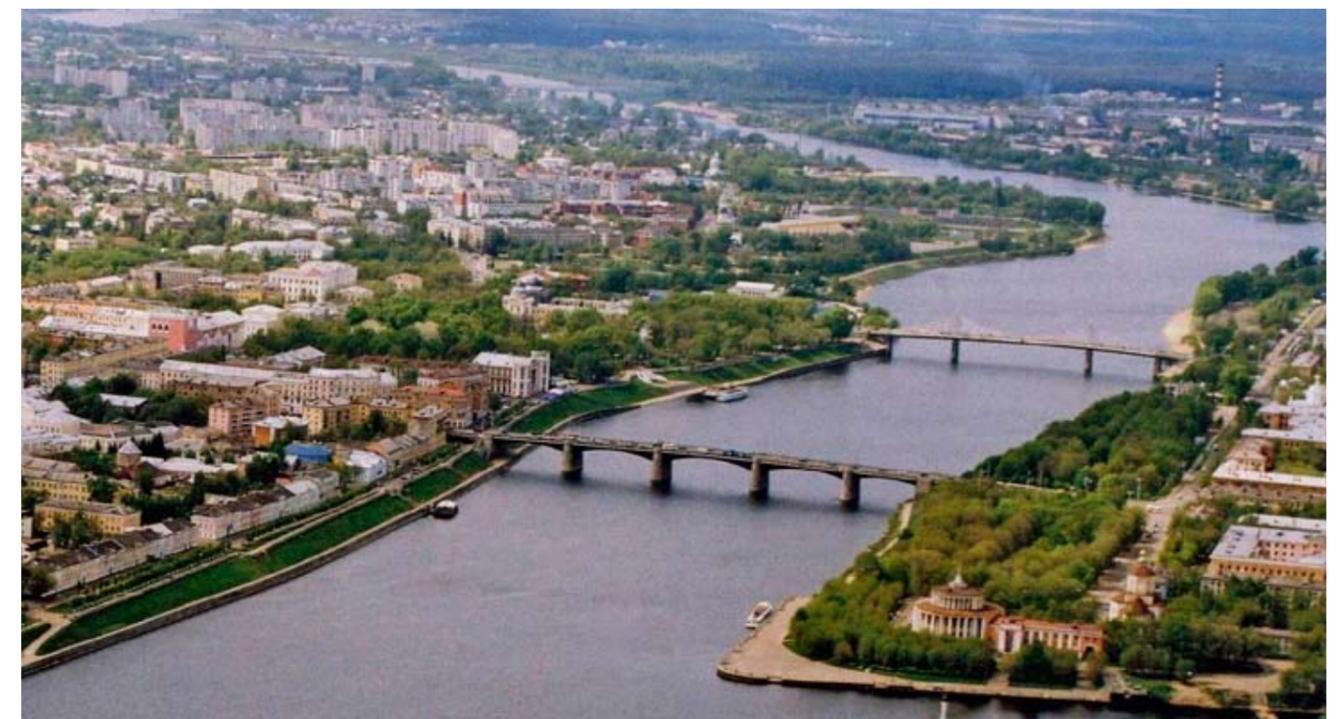
правление по программе. Население должно само решать, куда направить эти денежные средства. То есть это реальный механизм "народного бюджета", то понятие, о котором все говорят, но никто не знает, как оно выглядит. Вот это именно та самая программа, которая по механизму и результатам полностью соответствует идеологии (мы стараемся его не называть "народным бюджетом", потому что термин избитый).

— Участие муниципалитета в программе поддержки местных инициатив повышает инвестиционную привлекательность и муниципалитета, и региона в целом. Как будет развиваться инвестиционный потенциал региона?

— Во-первых, местные власти учатся общаться с бизнесом. Они начинают реально смотреть на механизм государственно-частного партнерства — это не слова на бумаге, а реальные договоренности, помощь в рамках реализации программы. Поскольку много инвестпроектов, которые вытягиваются исключительно за счет сил областной власти, а муниципальные образования, в лучшем случае, не мешают им. В данном случае местное самоуправление видит, что эффективное взаимодействие с бизнесом, даже через эту программу, может приносить свои результаты, а не абстрактные договоренности, которые не выполняются обеими сторонами. Муниципалитетам, которые прошли через программу, проще разговаривать и с инвесторами. Я думаю, что такое взаимодействие — это ключевой фактор по взаимодействию между бизнесом и местной властью.

За последние 2 года достаточно большой объем уже реализованных проектов, в финальной стадии реализации или уже открылись. В основном это иностранный капитал, который в условиях европейской стагнации ищет для себя новые территории, и в этом случае российский рынок является приоритетным. Многие из инвесторов на нем уже давно, они выбирают площадки для размещения производств. Это Shell, у которой в прошлом году в октябре был открыт завод в Торжке. Это Hitachi — два года назад было чистое поле, а сейчас тестовая сборка тяжелых экскаваторов, в следующем году планируется официальное открытие сборочного производства. Состоится открытие завода крупнейшего финского производителя стройматериалов — компании Parak, ожидается делегация правительства РФ. Мы видим эти процессы, особенно в последние годы, и они начинают усиливаться. Причина одна — переход инвесторов с европейского рынка на российский. В этом случае, наверное, преимущество Тверской области в нахождении между Москвой и Санкт-Петербургом. Московская область перенасыщена и дорога для вхождения из-за ограниченных земельных ресурсов, но Тверская область может предложить уникальные условия по логистике.

Конечно, ситуация, когда инвестор ходит по субъектам и выбивает для себя лучшие условия, приводит к тому, что проигрывает и субъект, и РФ, которая в результате получает меньше отдачи в виде налоговых выплат и т.д., а крупные корпорации выбивают для себя лучшие условия. Здесь должна идти гонка не



за финансовыми предпочтениями, а за реальной административной помощью со стороны власти — преодоления административных барьеров, которые продолжают оставаться значимыми для иностранного инвестора. Важно, что если нет полного сопровождения проекта, детальной работы с инвестором по прохождению всех точек и стоп-факторов, которые возникают, реализовать проект не получится. Мы уже с инвесторами, чьи проекты реализованы. Надо встать на сторону инвестора и бороться с естественными монополиями, со своими коллегами, с муниципальными образованиями. Тогда будет реальный успех.

**— На территорию области пришло много зарубежных инвесторов. С чем это связываете? Не опасаетесь экспансии?**

— Конечно нет. Для нас принципиально не только налоговые поступления, которые несут с собой иностранные инвесторы, а качество рабочих мест, которые они приносят. Мы видим колоссальную разницу между аналогичными российским и иностранным предприятиями с точки зрения социального обеспечения и условий труда. Стандарты, которые приносят с собой иностранные инвесторы, позволяют задерживать население, поскольку основная опасность для экономики субъектов близости к Москве — это не опасность стать дефицитными, а отсутствие трудовых ресурсов (вымывание идет колоссальное), потому что все лучшие кадры уезжают на работу в Москву. В этом случае, если предложить в родном субъекте схожие или аналогичные условия труда с аналогичной финансовой мотивацией, то многие останутся. И отрадно отметить, что за многие годы, лет за 5-10, была отмечена положительная миграция, то есть приезжать стало больше. Это, конечно, связано с рабочими местами, которые появились у нас. За 2012 г. это где-то порядка 3-4 тыс. рабочих мест; в этом году ожидаем примерно такой же объем с учетом открывающихся до конца года предприятий.

Хочу отметить показательный проект, когда банк "Уралсиб" к нам перевел в Тверь бэк-офис из Москвы. Это 700 высококачественных рабочих мест. Целевая аудитория работников — это выпускники вузов, которые окончили институт в Москве, либо в Санкт-Петербурге, либо в Твери; те, кто из Твери уезжали в Москву и Петербург, оканчивали институт и оттуда не возвращались. Мы увидели за год реализации этого проекта, что люди стали возвращаться даже из Москвы. Это принципиально — качество рабочих мест, зарплата и перспективы у молодежи. В основном отрицательная миграция была за счет оттока молодежи и выпускников.

**— Тверская область неоднократно заявляла, что собирается предпринять попытки возрождения промышленного производства. Насколько они успешны? Не отказались ли Вы от этой идеи?**

— Изначально Тверская область была промышленным регионом, и 30% валового регионального продукта приходилось на промышленные производства и предприятия. Даже сейчас мы смотрим по Центральному федеральному округу (ЦФО), когда на 1,5% падает производство в ЦФО, у нас — на те же 1,5% растет. Поэтому мы сохраняем динамику по промпредприятиям. И было бы принципиально не просто искусственно развивать с нуля новые инвестиционные площадки, но и восстанавливать предприятия, делая новые точки роста.

Самый яркий пример — 30 ноября 2012 г. был вновь открыт Тверской домостроительный комбинат. Этот ДСК существовал еще в советское время, огромное количество зданий и квадратных метров им было построено в Тверской и Московской областях. В результате ряда действий со стороны акционеров, лет 5-7 назад предприятие было обанкрочено. Нам удалось вытаскать его из процедуры банкротства, найти инвестора на восстановление. За достаточно короткий срок, семь месяцев, предприятие было модернизировано, закуплено новое оборудование. Вернулись люди, которые работали там раньше, потому что потенциал был уникален. Сейчас это предприятие работает уже год — строит в Московской области, есть несколько проектов в Твери.

Второй яркий пример — Кувшиновская картонная фабрика. В этом году состоялся запуск новой бумагодельной машины, которой нет аналогов в России. Это теперь действительно грандиозное предприятие; даже есть опасность, что оно является монопредприятием в городе. Это для экономики не очень хорошо, по крайней мере когда город в тяжелой экономической ситуации.

Третий пример — это предстоящее на следующей неделе открытие завода по производству минеральной ваты. Принципиально, что открытие состоится на территории бывшего завода по производству изоляционных материалов в Конаковском районе. В советское время там было аналогичное предприятие по этому же профилю. Были найдены инвесторы из Финляндии, которые переносят производство из своей страны на территорию Тверской области. В данном случае получается вдохнуть жизнь в депрессивные регионы. Для нас принципиально, что те кадры, которые ранее работали, возвращаются на предприятия и продолжают работать по профилю.

Таким образом, эти точки роста в естественной среде появились много лет назад и восстанавливаются. Население, которое там живет, возвращается на предприятия. Есть яркие примеры: кто-то работал в Москве охранником, но возвращается в Конаковский район на предприятие, принят специалистом, которым работал еще в советское время.

**— Еще одной точкой роста для региона станет строительство Тверского транспортного хаба. Какие задачи будут решены с его появлением? Что уже сделано? Когда это будет окончательно сдано в эксплуатацию?**

— Это действительно интересный проект. Как вы могли заметить, в последнее время ОАО "Российские железные дороги" активно восстанавливает и реконструирует вокзалы. В последнее время в Москве состоялось несколько открытий уже реконструированных вокзалов. Мы обратили на такую активность пристальное внимание и подумали, почему бы Твери не получить в рамках взаимодействия с РЖД новый дорожный хаб, который объединит также и автовокзал. Это действительно не просто реконструкция, а строительство нового транспортного узла. У нас большой поток иностранных инвесторов, которые, в том числе, выбирают Тверскую область из-за ее транспортной доступности. Как вы знаете, в Твери останавливаются поезда "Сапсан", и качество услуг, которые в настоящий момент оказываются пассажирам, когда можно за час добраться из центра Москвы до Твери, предполагает наличие качественного современного вокзального комплекса.

Это инвестиционный проект, который предполагает привлечение денежных средств на рынке. Объем известен — 2,7 млрд руб. В настоящий момент создана уже проектная компания, где 51% принадлежит ОАО "РЖД — Развитие вокзалов", 49% — области. В ближайшее время будет подготовлен проект. Сейчас реализованы предпроектные работы, которые точно определяют стоимость. После этого будут привлечены денежные средства в строительство, которое по нашим ожиданиям займет 2,5 года. Эти новые ворота в Тверь должны дополнительно стимулировать экономическое развитие, поскольку важность крупных инфраструктурных проектов переоценить невозможно. Они позитивно воспринимаются и населением, и бизнесом, позволяют привлекать и развивать определенные направления в смежных отраслях. Тот же малый бизнес, который будет работать в рамках уже нового проекта, нового вокзала, это тоже важная статья.

**— Какие проблемы Тверской области решит строительство Тверского транс-**

**портного хаба, если это реконструкция железнодорожного вокзала и присоединение к нему автовокзала?**

— У меня всегда вызывает удивление скептическое отношение к крупным инфраструктурным проектам, ведь все проекты развития в той или иной степени являются инфраструктурными. Тоже неоднократно слышу вопросы: "Зачем это?" или "Кому это нужно?". Если бы человечество так рассуждало, то оно еще бы жило в пещерах. Это полное строительство современного вокзального комплекса. Притом, что принципиально, проект пройдет общественные слушания. Визуальную картинку, которую предложат архитекторы, увидит население. Может быть, будут даны рекомендации и критические замечания. Это действительно будет украшением города, а не формальным очередным проектом.

**— Какое количество грузов проходит ежегодно через Тверской транспортный узел?**

На самом деле точными цифрами не располагаю, но для многих инвестиционных проектов рядом с Тверью принципиален именно грузовой оборот по Октябрьской железной дороге, связывающей Финляндию и вообще Европу с Москвой. Для нас важна доступность Октябрьской железной дороги, ее возможность использования с нашими промышленными площадками, индустриальными парками, которые в непосредственной близости располагаются. Оборот там достаточно большой, непосредственно по цифрам сейчас ничего сказать не могу, но постепенно мы смотрим за последние 5 лет он раз в два точно вырос.

**— Каким образом жители могут контролировать реализацию конкретных проектов программы местных инициатив? Как это происходит?**

— Для нас было принципиально, чтобы не только жители конкретного поселения знали о проекте, а он был доступен широкому кругу лиц. Мы запускаем отдельный сайт для информирования населения о реализованных проектах, где помимо информационных материалов, помимо документов, которые необходимы населению и местному самоуправлению для подачи заявки, будет также возможность электронной подачи заявки без необходимости личного посещения Министерства финансов области. Там формируется полностью банк данных по всем проектам 2013 г. Соответственно население уже увидит реализованные проекты с точной сметной стоимостью, с объемами финансирования и с пропорциями по проектам. В основном это, конечно, проекты водоснабжения, проекты в культурной сфере

— дома культуры и проекты по реконструкции спортивных сооружений. Это основные три группы, заявки на которые подавались в этом году. Вся эта информация будет доступна на сайте, который с 1 января 2014 г. начнет действовать.

**— В Тверской области на руках у населения находятся два или три бюджета и зарплата, и сбережений. Если ли программа по привлечению средств населения для решения тех инфраструктурных задач, которые есть?**

— Глобальный вопрос, который на уровне РФ не решен, о существовании "длинных" денег для крупных инфраструктурных проектов, в том числе, в которые могло бы вкладывать население. Механизм до сих пор отсутствует. Есть уже реализованные проекты по концессиям на 10-15 лет. Здесь я думаю, одним из источников могли бы стать накопления граждан. Но, учитывая в основном недоверие граждан к финансовой системе, ожидать какого-то бурного желания и участия граждан в этих проектах не стоит. Со временем я думаю, что при наличии определенных финансовых гарантий со стороны государства на федеральном уровне будет возможно участвовать населению в таких проектах.

**— Сколько рабочих мест позволит создать программа развития инвестиционного потенциала Тверской области в 2013-2018 гг.?**

— Судя по тем темпам, которые мы на сегодня имеем, это около 16 тыс. рабочих мест, которые будут созданы в области. Важно не количество, а качество мест, поскольку именно этот фактор важен с точки зрения оценки населением, потому что количество важно с точки зрения экономики, а с точки зрения качества, возврата населения из Москвы и из Санкт-Петербурга — важно именно качество рабочих мест.

**— Какой проект был самым дорогим и масштабным, какой был самым маленьким и в какие деньги обошелся? Какова была в каждом случае доля местного бюджета? Как это сказалось на развитии местного самоуправления? Какого характера проекты преобладают?**

— Заявок было подано около 100, конкурсный отбор прошли 53 заявки. Самым дорогим проектом в этом году стал проект по ремонту водопроводной сети (Торжокский район) — 2,7 млн руб. и достаточно большая доля финансирования местного бюджета 83%. Одним из самых дешевых проектов (их был ряд) — капремонт здания народного творчества в Жарковском районе, 350 тыс. руб. По проектам, что первое место заняло именно водоснабже-

ние. Наверное, парадоксально слышать, что для сельских поселений проблема водоснабжения до сих пор на первом месте. Второе место — это реконструкция объектов культуры, третье — это объекты физкультуры и спорта: оздоровительные площадки, которые были построены еще в советское время и за период в 20 лет не реконструировались. Ряд интересных проектов — строительство детских площадок. Зачастую в сельских поселениях полностью отсутствуют места для детей. В этом случае, конечно, были комплексные проекты по полной реконструкции детских площадок для местного населения.

**— Были ли в общественных инициативах проекты с туристической направленностью? Какой объем в бюджете области занимает туристический кластер?**

— Что касается туризма, буквально на прошлой неделе Тверская область вошла в федеральную целевую программу (ФЦП) по развитию туризма. В этом случае объем финансирования, который предложен нами, порядка 220 млн руб. Это только по программе финансирования по ФЦП развития внутреннего въездного туризма, соответственно федеральные средства, на которые мы претендуем, составляют порядка 1 млрд руб. Сокупный объем составляет порядка 1 млрд 200 млн руб.

Что касается налоговых доходов, то в настоящий момент мы оцениваем достаточно сильный всплеск, связанный с развитием кластеров, поскольку одним из главных элементов тех кластеров, которые предполагается создать в рамках туризма, является новое гостиничное размещение. В следующем году в области открывается большая гостиница Radisson — первая в этой сети вне крупных городов. Она станет якорным инвестором в туристическом кластере Завидово, который также вошел в ФЦП. Мы ожидаем бурное развитие других мест размещения после открытия главного «якоря», где-то около 3-4% в общей доле доходов по бюджету. Ведь туризм — единственная сфера, которая отражается на смежных отраслях в экономике. Одно рабочее место в туризме дает 3-4 места в смежных областях: в культуре, в пищевой промышленности, сельском хозяйстве. Поэтому для нас принципиально комплексное развитие туризма, которое мы оформили в концепцию. В инициативах прямых проектов не было. Был проект по реконструкции набережной. В принципе, отдельно туристическим этот проект нельзя назвать. Но это некий позитивный вид муниципального образования, который может дополнительно привлекать туристов.

# Ленобласть — территория успеха

## "Программа 12" губернатора Александра Дрозденко

В последних числах декабря уходящего 2013 года губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко в присутствии СМИ, в том числе съемочной группы издательства "Комолион", выступил перед правительством региона с презентацией "Программы 12" — основных направлений деятельности Правительства региона, "дорожной карты" к успеху региона. Предлагаем избранные места из выступления, связанные с тематикой нашего издания: строительство, инфраструктура, инвестиционный климат...

— Мы много говорили последние полтора года о том, что оценка эффективности работы любого чиновника — это достижение конечного результата. Оценка эффективности Ленинградской области — это тоже достижение конечного результата. Основная задача или цель этого конечного результата — либо улучшение социальной обстановки в Ленинградской области, либо улучшение экономической обстановки в Ленинградской области. Но в целом — создание нормальных условий для проживания наших граждан, наших жителей на территории Ленинградской области. Нам есть еще над чем работать. Мы по целому ряду показателей отстаем даже от средних показателей по Российской Федерации. В то же время вы знаете, что по пятидесяти показателям мы являемся одним из лидеров в Российской Федерации. Я думаю, в конце года мы отдельно эти показатели представим. Поэтому «Программа 12», еще раз повторю, это не госпрограмма. Это именно направления работы, которые считает важным для себя Губернатор Ленинградской области.

### 1. Реформа местного самоуправления

Основная задача, которую мы перед собой ставим, это сделать местную власть эффективной. Чтобы мы не просто говорили, что демократия дошла до населения, что демократия дошла до каждого человека, который проживает на селе или в городе. А чтобы мы были уверены в том, что демократия позволяет человеку рассчитывать на решение его проблем. Мы наметили несколько основных путей реформы местного самоуправления.

Первое направление реформы, по которому мы наиболее продвинулись, — это объединение районов и городов районных центров. Что это нам дает? Это нам дает эффективность управления. Это нам дает снижение издержек. А самое главное — это нам дает простоту понимания населением, что такое власть. И позволяет людям вести прямой диалог с властью.

Второй шаг, который мы назвали «Объединение маленьких с большими и сильных

со слабыми». Кстати, эта наша формула сегодня начинает работать в других субъектах Российской Федерации. Вы знаете, что Губернатор Московской области Воробьев, например, тоже объявил о начале муниципальной реформы как раз по этому принципу «Объединение маленьких с большими и объединение сильных со слабыми». Цель понятна. Это обеспечение финансовой основы выполнения муниципалитетами взятых на себя обязательств.

Мы также планируем в течение 2014 года завершить передачу ряда полномочий с 1-го уровня на 2-й. И прежде всего это полномочия в сфере жилищно-коммунального хозяйства. Мы не собираемся передавать все полномочия, мы планируем передать три основных кита жилищно-коммунального хозяйства. А именно — все, что связано с теплоэнергетикой, водоснабжением и канализованием. Это именно те три направления жилищно-коммунального хозяйства, которые требуют немедленного инвестирования и вливания достаточно большого капитала в ближайшие годы.

### 2. Устойчивый экономический рост

Мы не можем не говорить о развитии Ленинградской области, не обеспечив устойчивого экономического роста Ленинградской области. И это второе направление «Программы 12», на котором мы ставим для себя несколько задач. Прежде всего это создание условий для предпринимательства. Мы должны сегодня подготовить все необходимые стартовые условия, для того чтобы любой инвестор, большой или маленький, чувствовал одинаковое внимание к себе. Почему так сложилось, что, когда мы говорим об инвестициях, у нас всегда в глазах большие цифры: 300 млн рублей, 500 млн рублей, 1 млрд рублей и так далее... Но это в корне неправильно! Мы ведь прекрасно понимаем, что основа любой региональной экономики, тем более в период кризиса, — это малый и средний бизнес. Если мы упускаем работу с малым и средним бизнесом, мы упускаем в

целом экономическое развитие региона.

Кроме того, мы должны понимать, и я здесь буду поддерживать комитет экономики, что мы вынуждены создавать льготные условия для привлечения инвестиционного капитала в Ленинградскую область. И когда мне говорят: мы даем льготу по налогам — значит мы недополучаем в бюджет, я всегда отвечаю: с нуля мы тоже ничего не получаем. Если инвестор к нам не пришел, мы в этот момент от него не получаем ничего, будь то ИЧП, малое предприятие, монополист или крупный холдинг. И поэтому мы должны создать условия. Одно из условий роста — это создание промышленных площадок, технически подготовленных, в том числе за счет бюджетного финансирования, которые позволяют привлечь бизнес к нам на территорию.

Инвестиционная привлекательность региона складывается не только из хороших налогов, не только из наличия кадрового потенциала, инвестиционная привлекательность региона складывается и из тех условий, которые получает инвестор, открыв здесь производство. Инвестор придет к нам не только при наличии рабочих рук, не только при наличии льгот по налогам. Инвестор придет, если у нас будет хороший рынок сбыта, а нам здесь грех жаловаться, потому что у нас рядом такой большой экономический «пылесос», как Санкт-Петербург, — хороший рынок сбыта, к тому же не так далеко и Москва. Но и это еще не все, что нужно инвестору. Для бизнеса очень важны дороги, инженерные сети, возможность получения по нормальным, хорошим ценам электроэнергии, воды, газа и многого другого.

Конечный результат, которого мы ждем, — это инвестиции в основной капитал, валовый региональный продукт региона. Хочу сказать, что мы уже практически выполнили указ Президента Российской Федерации. Согласно указу, доля инвестиций в основной капитал в валовом региональном продукте должна составлять 25%. Сегодня она у нас уже выше. Но нам нельзя останавливаться на достигнутом, потому что мы прекрасно понимаем, что регион должен развиваться. Мы абсолютно

недоиспользуем потенциал своего региона, и прежде всего свое географическое и экономическое положение. Поэтому поставлены конечные цифры, они сложные, тяжелые, я знаю, но тем не менее мы их будем достигать: 34% — в 2014 году, 37% — в 2015 году, 39% — в 2016 году и 41% — в 2017 году.

### 3. Развитие автомобильных дорог

Следующее направление «Программы 12» — «Развитие автомобильных дорог». Мы не можем говорить о развитии экономики Ленинградской области, если не будем говорить о дорогах. Сегодня по протяженности дорожной сети мы занимаем первое место на одного жителя в Российской Федерации, и уже становится традицией называть нас «транзитной областью». То есть это та область, через которую проходит один из основных транзитов Российской Федерации, как экспорт, так и импорт, и перевозка внутренних грузов. И сегодня мы понимаем, что без содержания в нормативном состоянии дорог, строительства новых дорог, развязок мы будем тормозить экономическое развитие Ленинградской области.

Мы можем, еще раз повторюсь, нарисовать себе хорошие планы по привлечению инвестиций, мы можем, безусловно, их реализовывать, но, если у нас не будет развитой дорожной сети, мы эти планы просто начнем «оттормаживать». Мы уже сейчас видим, что нагрузка на таких трассах, как «Скандинавия», «Нарва», Москва — Санкт-Петербург, «Кола», выросла в разы. И вы все как автолюбители это ощущаете. Поэтому мы будем заниматься совместно с Российской Федерацией не только ремонтом дорог, но и строительством дорог и развязок.

А сейчас я хотел бы перейти к тем проблемам, которые мы будем решать в первую очередь своими силами, а также за счет привлечения частных инвестиций, поддержки бюджета Российской Федерации.

Первое — это государственно-частное партнерство по трассам Санкт-Петербург — Москва, «Скандинавия», «Нарва». Я, может быть, навлеку на себя отрицательные эмоции автолюбителей, но остаюсь при своем мнении: эти трассы требуют серьезной реконструкции.

По первой дороге, Санкт-Петербург — Москва, вопрос о строительстве платной трассы уже практически решен. Это обеспечит все необходимые условия для строительства данной трассы, включая вопросы, связанные с оформлением документов, землеотводов и прочего. На примере трасс «Скандинавия» и «Нарва» мы ставим перед собой задачу совместно с привлечением частного капитала



доказать и автолюбителям, и Правительству Российской Федерации необходимость строительства новых трасс и перевода их на платную основу.

У нас сегодня идет торможение в развитии ряда районов Ленинградской области, ряда городов и поселений из-за отсутствия современных развязок, виадуков. И, наверное, мы должны перечислить десяток мест, где они необходимы. Но мы исходим из тех финансовых возможностей, которые у нас есть. Мы планируем в течение четырех лет построить виадук в городах Всеволожск, Выборг, Гатчина и развязку в Мурино. При этом мы планируем использовать как деньги собственно дорожного фонда Ленинградской области, так и средства частных инвесторов и средства федерального бюджета. Мы прекрасно понимаем, что там, где мы будем использовать средства федерального бюджета, у нас есть два варианта расчетов.

Первое — это расчетный период жизненного цикла. Как оказалось, есть сегодня одно из предложений по Всеволожску — построить виадук, и в течение пяти лет бюджет Ленинградской области будет рассчитываться за его строительство, выплачивая деньги в том числе и на содержание данного виадука.

Второе — строительство виадуков на платной основе. То есть проезд по виадуку за счет привлечения оплаты от любого вида транспорта, который по нему проходит, при наличии ряда параллельных дорог. Этот вариант, скорее всего, мы будем использовать при строительстве развязки в Мурино. Здесь я ставлю еще одну задачу перед Правительством. Вроде это локальная задача. Но это именно та задача, которую мы должны решить. Это новый паром для поселка Вознесение. Он нужен и для экономики Ленин-

градской области, и для экономики всей Российской Федерации. Потому что, вы знаете, объезд без паромной переправы составляет порядка 350 — 400 км. Поэтому мы хотим, чтобы этот паром был. Он нам очень нужен еще и по другой причине. Вы сегодня все знаете, что такое Вознесение. Это крайняя точка Ленинградской области, которая требует приложения рук, вложения инвестиций. Только за счет бюджета мы этот поселок поднять не сможем. Хотя вы знаете, что в последнее время мы там построили новые жилые дома, будем строить новую школу, реконструировать (а по сути, заново строить) Дом культуры, ремонтировать дороги. Но это бюджетные инвестиции. Если мы хотим, чтобы люди там жили и было кому ходить в новую школу и Дом культуры, мы должны создать условия для бизнеса. Паром — это транзит. Это создание условий для бизнеса.

Следующая задача — строительство мостов. Нам их нужно гораздо больше, чем написано здесь в Программе, но эту задачу мы ставим на четыре года. Это мост через реку Волхов и мост через реку Свирь. Хотя много было споров, почему в таком порядке я поставил. Вы знаете, что такое мост через реку Волхов. Он в прямом смысле связывает город Кириши с внешним миром. Сегодня мост находится в состоянии, которое требует первоочередного ремонта. Даже не ремонта, а, скорее всего, реконструкции. Возможно даже и строительство нового моста. Общая сумма определена — порядка 2,5 млрд. Предполагается финансирование из различных источников. Я думаю, что, если мы пойдем либо по инвестициям жизненного цикла (на 5 лет), либо по привлечению частных инвестиций, нас здесь все поймут. Потому что этот мост действительно решает очень многое для

экономики. Мы оставляем за собой право обратиться в «Сургутнефтегаз», с тем чтобы они соучаствовали в строительстве данного моста, учитывая, что по нему движется в том числе и транспорт с Киришского нефтеперерабатывающего завода.

Что касается моста через Свирь: мы пользуемся плотиной ГЭС, которая построена была еще в далекие советские годы. Эта плотина не предназначена для того, чтобы по ней проезжал транспорт, во всяком случае с той интенсивностью, как это происходит сейчас. При таких условиях она долго не прослужит. Поэтому мы ставим перед собой задачу – построить мост, иначе этот район мы развивать не сможем.

Строительство дорог к нашим поселкам. К сожалению, сегодня в Ленинградской области есть еще населенные пункты, и вы о них знаете, куда подходит не асфальтовая дорога, а дорога с грунтовым покрытием. Причем различной категории. Мы ставим перед собой задачу совместно, между прочим, с федеральным бюджетом по программе в том числе «Социальное развитие села» и с привлечением бюджетных средств построить к 2017 году 26,3 км дорог. Вроде цифра звучит не сильно, но, если подсчитать стоимость каждого километра такой дороги (вы цены примерно знаете), это достаточно серьезная задача для бюджета.

Еще одна тема – капитальный ремонт дорог. Мы предполагаем, что ежегодно будем капитально ремонтировать то количество километров дорог, которое наметили. Мы должны выйти в 2017 году на цифру 300 км дорог ежегодно. Тоже серьезная задача. Задача, которая потребует от нас увеличения суммы дорожного фонда. Сегодня он у нас 7

млрд. Мы рассчитываем, что к 2017 году он должен быть порядка 8 – 8,5 млрд. Думаю, что эта задача для нас решаемая.

#### 4. Расселение ветхого аварийного жилья

Я из всей жилищной программы выбрал только это направление – лицо власти. Мы не должны позволять, чтобы в успешном субъекте РФ люди проживали в бараках, хибарах, домах, где есть угроза обрушения. Поэтому программа очень серьезная. Программа, которая будет требовать от нас серьезных усилий на ближайшие годы. Тем не менее я ставлю условие: что в ближайшие три года, до конца 2016 года, 3650 семей должны получить новые квартиры в Ленинградской области. Это очень серьезный показатель, мы такого еще не достигали. Тем не менее все для этого у нас есть. Мы должны к концу 2016 года построить 120 новых домов. Они расписаны по годам, и это не конец программы. Потому что здесь она рассчитана на совместное финансирование с федеральным бюджетом. Вы знаете, что по этой программе мы привлекаем собственные средства и средства Российской Федерации (но в большей степени свои средства) – порядка 6 млрд рублей. Да, мы их отвлекаем от других программ. Но еще раз повторю, мы не будем считаться успешной областью, если у нас будут оставаться граждане, которые живут в нечеловеческих условиях.

#### 5. Строительство детских садов

У нас стоит задача по увеличению рождаемости. И мы по рождаемости не субъект-лидер, а, я бы сказал, отстающий субъект. На

это есть и объективные причины. Например, часть наших семей предпочитает рожать в Санкт-Петербурге.

Но тем не менее мы сегодня уже испытываем нехватку детских садов, в том числе за счет того, что у нас растет население. Мы ожидаем, что через два года население Ленинградской области будет более 1 800 000 человек. И нам необходимо построить как минимум 30 детских садов. 25 лет (это средний показатель по районам Ленинградской области) не строились детские сады. Более того, за этот период часть детских садов была репрофилирована в другие учреждения. А некоторые, к сожалению, особенно ведомственные детские сады, были проданы.

Мы сегодня не будем возвращаться к теме, как продал, кто продал, возможна ли деприватизация. Мы поставили другую цель – построить 30, а может быть, даже больше детских садов в целом по Ленинградской области за счет различных источников финансирования. Это и прямое финансирование из бюджета, это и наша программа «Детские сады или социальные объекты в обмен на налоги», это и привлечение частного капитала путем выделения земельного участка с последующим выкупом уже готового объекта.

Какую задачу и какие конечные цифры мы ставим перед собой? Мы должны до начала 2016 года ликвидировать полностью очереди в детские сады для детей от 3 до 7 лет. То есть мы должны эту очередь закрыть и о ней забыть. И до конца 2017 года мы должны полностью обеспечить, даже с резервом, детскими садами Ленинградскую область.

К тому же у нас возможны демографические провалы, а вы знаете, что мы живем с вами по синусоиде. Эта синусоида сложилась в 1990-е годы, когда в стране был огромный провал по рождаемости. Поэтому мы должны иметь возможность часть детских садов репрофилировать в начальные классы. И для этого будет стоять задача перед комитетом по образованию представить свои предложения. Еще раз говорю: именно представить свои предложения по созданию, особенно в небольших поселениях, единых юрлиц (школа, детский сад). Это должно быть единое юридическое лицо. Это и экономия бюджетных средств, и возможности маневра при использовании помещения. Естественно, в соответствии с санитарными нормами для размещения детей. Поэтому в моей программе я пишу – мы должны построить 60 детских садов: 35 детских садов в 2014 – 2015 годах и не менее 25 – в 2016 – 2017 годах. При решении этой задачи мы полностью закрываем очереди в детские сады.

#### 6. Реформирование ЖКХ

Невозможно развитие экономики Ленинградской области, если мы не обеспечим инвесторов, начиная с маленького магазина и заканчивая огромной фабрикой или заводом, подключением к воде, канализованию, электроэнергии, теплоснабжению и так далее. Но мы прекрасно понимаем, что сегодня у нас практически исчерпаны резервы коммунального подключения в Ленинградской области и нам необходимо развитие. Мы для этого сделали ряд серьезных шагов. Что я подразумеваю под реформированием и повышением устойчивости коммунальной, инженерной инфраструктуры? Это развитие электрической сети в Ленинградской области. Реконструкция теплосети и объектов теплоснабжения и газификация Ленинградской области. Это то, что мы должны сделать в ближайшие годы по-крупному.

Если мы говорим о первой части, это финансирование программы устойчивого развития объектов энергетики. Это та программа, реализация которой будет в основном за счет собственных средств компаний «ЛОЭСК» и «Ленэнерго». Мы не планируем здесь какое-то серьезное бюджетное финансирование. Оно будет, но точечное. В основном финансирование этой части программы должно обеспечить развитие двух наших крупных компаний.

Общие инвестиции должны составить до 2018 года 45,7 млрд. рублей. Они в «Программе 12» расписаны. Кстати, программа немного не совпадает с тем, что предложил Дмитрий Анатольевич Ялов, профильный вице-губернатор. У него программа идет синусоидами. Я предлагаю все-таки ее выровнять для того, чтобы учитывать и наши возможности, и возможности энергетиков. Оставляю подпрограмму, которая волнует сегодня всех нас с вами – и жителей Ленинградской области, и дачников, и садоводов. Это программа льготного подключения за 550 рублей к источникам энергетики. Мы по этой программе сегодня имеем огромную задолженность. Порядка 25 – 30 тысяч граждан стоят на очереди для льготного подключения. Мы прекрасно понимаем, что власть должна решать эту проблему совместно с энергетиками. Поэтому в подпрограмме мы выделяем ежегодно определенное финансирование, для того чтобы до конца 2017 года полностью проблему решить. Это не госфинансирование. Это финансирование за счет средств наших монополистов. Такая программа у нас согласована. По этой программе они будут работать.

Кроме того, мы говорим о реформе теплоэнергетики. Почему пока у нас программа об-

рывается в 2016 году и предусматривает введение в строй всего 47 объектов? Потому что вы знаете, что мы подписали с «Газпромом» масштабную программу на ввод большого количества источников теплоснабжения. Программа почти на 19 млрд.ов рублей. В случае успешной реализации, мы приступим ко второму этапу. В принципе все для этого у нас есть. Депутаты приняли соответствующий закон – закон, который поддерживает программу «Газпрома», которая, кстати, также называется «Программа 12». В течение 12 лет мы будем рассчитываться за те инвестиции, которые «Газпром» сделает в развитие и реконструкцию теплоэнергетики Ленинградской области. Для чего мы пошли именно на возвратные инвестиции? Для того чтобы сделать тарифы понятными населению. Чтобы население, промышленные предприятия, экономика в целом чувствовали, что вслед за реконструкцией объекта происходят позитивные изменения. Мы хотим добиться до конца 2018 года газификации Ленинградской области на 65%. Это высокая цифра для Ленинградской области. Это, может быть, даже не такая высокая цифра для Московской области, а для нас это очень высокая цифра. Мы сейчас имеем газификацию на уровне 52 – 53%. Некоторые называют даже ниже. Показатели очень серьезные. Они потребуют значительных финансовых вливаний. Ради этой цифры в том числе, вы знаете, мы пошли на беспрецедентные меры. Мы приняли областной закон о льготировании подключения частных лиц к источникам газоснабжения. У нас частные лица подключаются на льготных условиях за 10 и 30 тысяч рублей, соответственно.

#### 7. Строительство спортивных объектов.

Может показаться странным, почему именно этот раздел я выделил среди других направлений работы Правительства. Очень просто. По строительству спортивных объектов, как плоскостных, так и крытых, мы занимаем одно из последних мест по Северо-Западу Российской Федерации.

Я еще раз повторю: мы не можем называться успешной областью, если не обеспечим стандарты проживания наших людей в нашей области на уровне как минимум либо средних стандартов Российской Федерации, либо выше средних стандартов. К сожалению, по строительству спортивных сооружений мы сегодня отстаем. Но мы должны гарантировать нашим гражданам, что в Ленинградской области они получат все необходимые условия не только для комфортного проживания, не только для комфортного обучения, но и для занятий спортом.

Финансирование будет осуществляться за счет нескольких источников. Это госпрограмма «Развитие физической культуры и спорта», это федеральный бюджет. И мы предварительно согласование уже подписали о финансировании данной программы. А также привлечение частных инвестиций. Мы хотели бы, чтобы регулярно занимались спортом на 100 человек не менее 24% (сегодня у нас показатель, к сожалению, всего лишь 18,5), и мы к этому показателю должны стремиться. Мы должны построить универсальные спортивные площадки. Почему прежде всего я говорю об этом направлении? Это универсальные спортивные площадки, которые не крытые и не требуют больших инвестиций (до 8 мил-





лионов рублей), но эти площадки позволяют привлечь к массовому занятию спортом людей, особенно проживающих в сельской местности.

Это универсальные площадки в составе искусственных полей: футбольного, баскетбольного, волейбольного; возможность переоборудования на зимний период в хоккейную коробку; универсального тренажерного уличного комплекса; раздевалок, для того чтобы люди могли прийти, переодеться и любое время года заниматься спортом.

Мы планируем строить крытые универсальные спортивные сооружения. Здесь уже показатели гораздо скромнее, потому что каждое такое крытое универсальное сооружение – это сотни миллионов финансирования. Тем не менее я ставлю задачу с нарастающим итогом их строить в течение ближайших четырех лет.

Мы также планируем построить в Тосно центральный областной стадион, центральный зал волейбола в Сосновом Бору, в Выборге – универсальный дворец спорта, спортивно-концертный комплекс в Кингисепе и стадион в Гатчине. Конкретно по годам, по источникам финансирования мы определимся в январе. Финансирование будет привлечено как федеральное, например, Выборг или Тосно, так и частное, например, Кингисепп, Сосновый Бор и то же Тосно.

## 8. Развитие медицины

Если мы говорим о комфортном проживании жителей Ленинградской области, мы не можем обойти такой блок, как здравоохранение и здоровый образ жизни. При этом хочу сказать, что я не стал здесь уходить в подробную расшифровку, потому что о здравоохранении мы можем говорить часами и

проблем у нас хватает. Это одна из тех отраслей, которые вызывают нарекания у жителей Ленинградской области.

Но повторю свою цель: я хотел бы, чтобы мы создали фундамент здравоохранения – это возможность получения всеми жителями Ленинградской области независимо от возраста и места проживания квалифицированной первичной медицинской помощи. Это то, что связано с капельницами, уколами, таблетками, минимальным обследованием у врача.

Да, мы продолжим путь на развитие высокотехнологичной медицины. Вы знаете, что мы сейчас заканчиваем реализацию такого актуального направления, как создание современных травмпунктов, их у нас будет несколько в Ленинградской области. Мы подписали соглашение о привлечении частных инвестиций к созданию центров гемодиализа в Ленинградской области, но не это должно быть поставлено во главу угла. В центре внимания у нас должен быть человек с возможностью получения качественных медицинских услуг. Что для этого мы должны сделать? Обновление парка автомобилей «скорой помощи», до конца 2017 года мы должны приобрести 45 современных автомобилей, эти цифры разбиты по годам...

Перейдем к конкретным цифрам программы. Строительство 45 современных ФАПов на селе в составе – фельдшерско-акушерский пункт, современное оборудование, квартиры для врача и фельдшера. Это задача, которая нам абсолютно по плечу. Но пока эту программу мы срываем, Николай Петрович и Георгий Игоревич (Богачев – профильный вице-губернатор по строительству), но срываем не по причине отсутствия финансирования, а по причине иногда отсутствия хороших исполнителей на местах. Но, думаю, с учетом перехода

финансирования здравоохранения на областной уровень мы эту ситуацию поправим. Строительство и реконструкция поликлиник и больниц. Здесь более скромные планы, вы тоже понимаете, почему. Потому что это уже достаточно тяжелые в финансовом плане показатели. Тем не менее эти обязательства мы должны, безусловно, выполнить.

Мы впервые с вами с 2014 года начинаем финансировать приобретение жилья для врачей. Мы можем создать хорошие условия для работы, обеспечить хорошую заработную плату, но если врачу будет негде жить, ни в Подпорожье, ни в Лодейное Поле, ни в Бокситогорск, ни в Сланцы он не поедет. Еще раз хочу обратить внимание: эта программа финансирования рассчитана на дальние районы. По данной программе финансирования мы не будем приобретать жилье для врачей в Ломоносовском, Гатчинском и Всеволожском районах, потому что там сегодня у нас нет такого острого кадрового дефицита, как в дальних районах. Мы хотим добиться привлечения врачей в основном в сельскую местность и дальние районы.

## 9. Качество экологической среды

Конечно, основная наша задача – это создать благоприятную среду прежде всего для жителей, гарантировать рациональное природопользование, обеспечить экологическую безопасность и качество экологической среды. Что мы хотим получить? Это создание особо охраняемых природных территорий. Вы знаете, что за это сегодня бьются и экологические организации, и наши жители, и целый ряд поселений. Потому что создание особо охраняемых природных территорий местного значения – это гарантия сохранения по крайней мере того уникального природного, экологического, культурного ландшафта, который есть у нас на территории Ленинградской области, с тем чтобы на этой территории не велось уже никакого строительства, особенно промышленного. Здесь разработан наш план, 28 особо охраняемых природных территорий мы хотим создать, в том числе часть особо охраняемых территорий на берегу Финского залива, понимая, что это одна из наших основных задач, причем задач уже даже не областного и не общероссийского, а международного уровня.

Нами сегодня выявлено уже 1380 свалок. Мы хотим их ликвидировать. Не просто запретить или закрыть, а ликвидировать. Это значит рекультивировать, убрать мусор, привести в соответствие с экологическими нормами. Задача очень не простая, даже тяжелая, и специалисты говорят, что она может быть

не выполнима, но не ставить эту задачу я не могу. Свалки выявлены, они есть, с ними надо работать, их надо рекультивировать.

Я отдельно выделил цифру – 57,3%. Такую часть территории Ленинградской области должны занимать леса. Мы не планируем сокращать лесную территорию Ленинградской области. Поэтому сейчас отстаиваем задачу – невключение в состав населенных пунктов земель лесного фонда для последующей застройки. А если даже и будем включать, то сохранять их как городские леса, ограничив в обороте. Это наша общая задача.

Мы также говорим об уменьшении количества предприятий, сокращении «грязных» предприятий. Мы выявили эти предприятия. В один день закрыть эти предприятия или заставить их ввести современные экологические нормы невозможно. Потому что это потребует в том числе финансового вливания за счет средств этих предприятий либо они потребуют оказания поддержки из бюджета региона или экологического фонда.

Поэтому мы готовим график сокращения «грязных» предприятий на территории Ленинградской области. И, безусловно, будем этот график выполнять.

И, конечно же, финансирование экологических мероприятий. Мы предполагаем привлечь почти 5,4 млрд. Мы такие средства давно не привлекали из бюджета целенаправленно на экологические мероприятия. К 2017 году мы в год должны тратить 1,4 млрд.

## 10. Поддержка детей-сирот

Следующее, десятое, направление работы – поддержка детей-сирот и детей-инвалидов. Первое – это обеспечение жильем. Вы знаете, что у нас есть обязательство – обеспечение всех детей-сирот, которые выпускаются из детских домов, отдельным жильем. Это обязательство, безусловно, мы выполним, и дальше я на этом останавлиюсь. Наша главная задача – сохранить это жилье за детьми-сиротами, чтобы различные маклеры это жилье не отбрали, не перепродали, не ввели их в сомнительные сделки, и так далее. Первый шаг нами сделан. Мы на 5 лет это жилье запрещаем запускать в оборот. Но тем не менее этот вопрос нужно будет отслеживать...

Социальная реабилитация и адаптация детей. Здесь даже не столько о детях мы говорим. К сожалению, у нас есть такая практика, когда ребенок-инвалид проживает в детском доме или доме-интернате для инвалидов, у него один путь. Это сначала дом-интернат для детей, а потом – дом инвалидов для взрослых. Все. Вот вся его жизнь.

Инвалидом в одном доме, инвалидом в другом доме. Дальше жизнь заканчивается.

Мы ставим перед собой задачу, она сложная, непростая, – построить социально-реабилитационный центр (единый по области), а затем, возможно, его тиражировать по районам Ленинградской области, где дети-инвалиды, которые могут что-то делать своими руками, могли бы получать специальности.

Я недавно прочитал, что концерн BMW привлекает даунов для того, чтобы плести оплетку электронного оборудования. Это очень кропотливая ручная работа. И обычный человек эту работу не выдерживает. Люди с болезнью Дауна, которые у нас считаются абсолютно бесполезными (к сожалению, так) для общества, там работают, востребованы обществом, получают заработную плату.

Такая же возможность – использовать людей сидячих, которые могли бы изготавливать какие-то промышленные детали. Мы уже сегодня поддерживаем два предприятия (правда, пока небольшой суммой, всего 7 млн в год).

По детям-сиротам мы планируем предоставить 639 квартир. Пока. В дальнейшем, возможно, потребуется больше. Тогда, понятно, покаатели пересмотрим.

## 11. Сельское хозяйство.

Сельскому хозяйству невозможно развиваться без бюджетной поддержки – поддержки федерального и областного бюджетов. Я специально здесь обозначу ряд цифр и показателей, чтобы мы понимали, что при всех наших трудностях на эти цифры будем ежегодно выходить для поддержки сельского хозяйства. Во-первых, это рабочие места. Во-вторых, это село. Село держится сегодня на сельском хозяйстве, на предприятиях агропромышленного комплекса. В-третьих, это безопасность нашего региона. Потому что, чем больше мы производим своей продукции, тем проще нам выживать в непростых условиях. Ну и самое главное – наш регион сегодня входит в перечень стратегических регионов Российской Федерации по сельскому хозяйству. Если возникнут проблемы в нашем регионе, они системно отразятся и на показателях по Российской Федерации.

Я говорю не только о производительности, рентабельности, инновациях в сельском хозяйстве, а также о том, что нам необходимо создание комфортной среды в сельской местности. И опять возвращаюсь к той же теме. Можно сегодня, чтобы роботы доили коров, можно сегодня, чтобы тракторы с выходом через GSM на спутник обрабатывали наши поля. Но, если некому будет работать на этой технике, мы столкнемся с системным кризисом.

Создание комфортной среды в сельской местности. Я часто, когда бываю на селе, спрашиваю, что жителей устраивает или не устраивает. Главный вопрос один – люди хотели бы жить так, как живут небольшие города Ленинградской области, и это абсолютно понятно...

Ввод жилья на селе. Еще раз повторю, без выделения новых квартир, особенно молодым специалистам на селе, мы не сможем реализовывать свои амбициозные планы и проекты. Поэтому мы рассчитываем ежегодно увеличивать количество ввода жилья, достигнув показателя 8,5 тысячи квадратных метров в 2017 году. Хотя уже сейчас, в этом году, получим порядка шести с небольшим тысяч квадратных метров, и считается, что это очень хороший показатель по сравнению с предыдущими годами.

## 12. Кадры

Возвращаясь к началу своей программы скажу: невозможно сегодня решить проблему развития экономики Ленинградской области без наличия собственных профессиональных кадров...

Я лучше перейду к тому, что мы хотим получить. Мы должны молодым специалистам выделить отдельное жилье по программе. Это отдельная программа выделения квартир молодым специалистам. 2014 год – 180 квартир и 2017 год – 210. 785 молодых специалистов, либо молодых семей, что еще лучше, мы должны привлечь в Ленинградскую область путем предоставления им жилья. Я не говорю, что мы должны обязательно дать жилье бесплатно. Это может быть служебное жилье. Это может быть ипотека, где на себя основные расходы по субсидированию ставки возьмет бюджет. Но вот такое минимальное количество жилья мы должны построить. И еще раз повторю, здесь основа – это бюджетное финансирование, а не частные или иные инвестиции, чтобы мы с вами прекрасно понимали, о чем говорим. Потому что предприятия и организации отдельно (тот же «Фосфорит», та же группа компаний «ИСТ», те же компании в порту) приобретают жилье своим специалистам. В программную цифру их деятельность не входит. Я называю только те цифры, которые мы должны обеспечить за счет бюджета Ленинградской области.

Вот, пожалуй, и все направления работы «Программы 12». Еще раз повторю, данная программа – это не госпрограмма. Это те 12 показателей, по которым я хотел бы, чтобы мы достигли прорыва в ближайшие четыре года. Если у нас это получится, я считаю, Ленинградская область сможет действительно называться территорией успеха.

## В Новогорелово — с новыми возможностями "ЛенРусстрой" выходит на следующий этап развития

Прошедший 2013-й стал для строительной корпорации «ЛенРусСтрой» годом нескольких важных свершений, позволяющих рассчитывать на стабильное развитие в ближайшей перспективе – то есть продолжение успешного поступательного движения. Прежде всего, это официальная регистрация нового населенного пункта Новогорелово, в непосредственной близости от крупнейшего проекта – квартала комплексной застройки в Горелово, на южной границе Санкт-Петербурга. Во-вторых, близится завершение строительства здания в новой строительной технологии, построенного сборно-монолитным методом. Об итогах работы и задачах на перспективу рассказывает директор по строительству строительной корпорации «ЛенРусстрой» Алексей Булдин.

— Алексей, подводя итоги 2013-го года, в общем стабильного, но несколько омарченного тревожными ожиданиями кризисных явлений, хотелось бы спросить: каковы реализованные планы и сбывшиеся ожидания, а что предстоит сделать?

— Важным отправным событием в свое время для нас стало Постановление Правительства РФ №124от01.03.2011г. о создании нового населенного пункта Новогорелово в Ленинградской области. Мы долго ждали этого решения; оно принималось на высоком уровне, документы готовились и проходили рассмотрение на уровне субъекта федерации, в законодательном собрании и администрации; затем в аппарате Правительства. Но ситуация наконец разрешилась; в феврале 2013-го мы торжественно открыли стелу на месте будущей стройки; присутствовали губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко, представители строительного блока Ленобласти, руководители Ломоносовского района, наши деловые партнеры. Тогда же мы представили и предварительную концепцию комплексной застройки этой территории; затем данную концепцию, уже доработанную, мы представили на выставке в Каннах, причем были одной из четырех строительных компаний региона, выехавших туда вместе с представителями областного правительства. В течение года мы провели подготовку градостроительной документации, которая была рассмотрена градостроительным советом. Подготовка документации включала целый ряд необходимых этапов, например, проведение комиссии по отклонению от предельных параметров. В настоящее время мы вышли на финишную прямую — публичные слушания по утверждению проекта планировки, которые пройдут, — в ближайшее время. Ждём делового, конструктивного диалога в ходе слушаний. После успешного прохождения этого этапа, утверждение проекта планировки будет уже формальным актом.

Таким образом, 2014 год должен пройти для нас под флагом выхода на большую строительную площадку. После новогодних праздников мы начинаем проектирование первого дома для Новогорелово; напомню, это будет уже не просто эскиз, а конкретная проектная документация. После получения положительного заключения экспертизы по проекту, начнём строительные работы.

Что касается новых строительных технологий, мы активно продвинулись в освоении монолитного и сборно-монолитного строительства. В монолитном исполнении мы выполнили строительство одного подъезда с навесным фасадом; эта секция стала «изюминкой», архитектурным акцентом в нашем квартале Горелово. Также успешно осваиваем строительством многоквартирный каркасный дом, сложностью в этой работе было выстраивание цепочки поставок. Мы длительное время ориентировались на крупнопанельную технологию и сотрудничаем с ЗАО «Киришский ДСК» — это партнёрство продолжится и в дальнейшем. Однако при всех достоинствах «улучшенной» серии, на которую мы опирались, необходимо признать: рынок всё больше принадлежит покупателю, и мы обязаны предоставлять дополнительные возможности по планировкам, что невозможно без освоения новых технологий. Нам удалось выстроить чёткую и предсказуемую цепочку поставок изделий при каркасном строительстве с контролем качества как это сложилось в нашем партнёрстве с ЗАО «Киришский ДСК». По скорости возведения малокакая технология поспорит с крупнопанельной, однако на данный момент уверены, что и в каркасно-монолитной технологии будем способны выйти на сопоставимые темпы строительства. В августе 2014-го планируется итоговая проверка объекта, построенного по новой технологии – это жилой дом на 712 квартир.

Добавлю также, что в ушедшем году мы построили необычную детскую площадку.

2014 год должен пройти для нас под флагом выхода на большую строительную площадку. После новогодних праздников мы начинаем проектирование первого дома для Новогорелово; напомню, это будет уже не просто эскиз, а конкретная проектная документация. После получения положительного заключения экспертизы по проекту, начнём строительные работы.

Необычность её проста – мы учли интересы детей разного возраста – от младшего до подросткового. Нашли возможность разделить территорию: выделили для младшего возраста площадку с традиционным игровым оборудованием; для подростков – площадку со спортивным оборудованием и установили хоккейную коробку. И всё это пользуется спросом.

Успешно выполнили государственные заказы, в результате чего 500 семей военнослужащих заселились в жилые дома в Горелово. Сдали в эксплуатацию 48-квартирный кирпичный дом в пос. Лемболово, для военнослужащих внутренних войск: характерно, что

если раньше мы выполняли и кирпичные, и монолитные работы силами субподрядных организаций, то теперь успешно освоили эти задачи самостоятельно и в значительных объемах.

В ряду объектов, выполненных по государственному контракту — дом в Мурманске, строительство которого мы вели полтора года и фактически сформировали автономный строительный участок. 12 декабря 2013г. в торжественной обстановке передали ключи и доказали, что способны строить в сложных условиях заполярья на скальных породах, на значительном удалении от развитой строительной индустрии.

— Становится ли работа по государственным контрактам отдельным крупным направлением — или основной по-прежнему будет работа на общем рынке? В 2008-м году многие строительные компании упрекали государственного заказчика в пружимистой политике, хотя не секрет, что на момент финансового кризиса именно государственные контракты позволили многим выйти из проблем с меньшими последствиями.

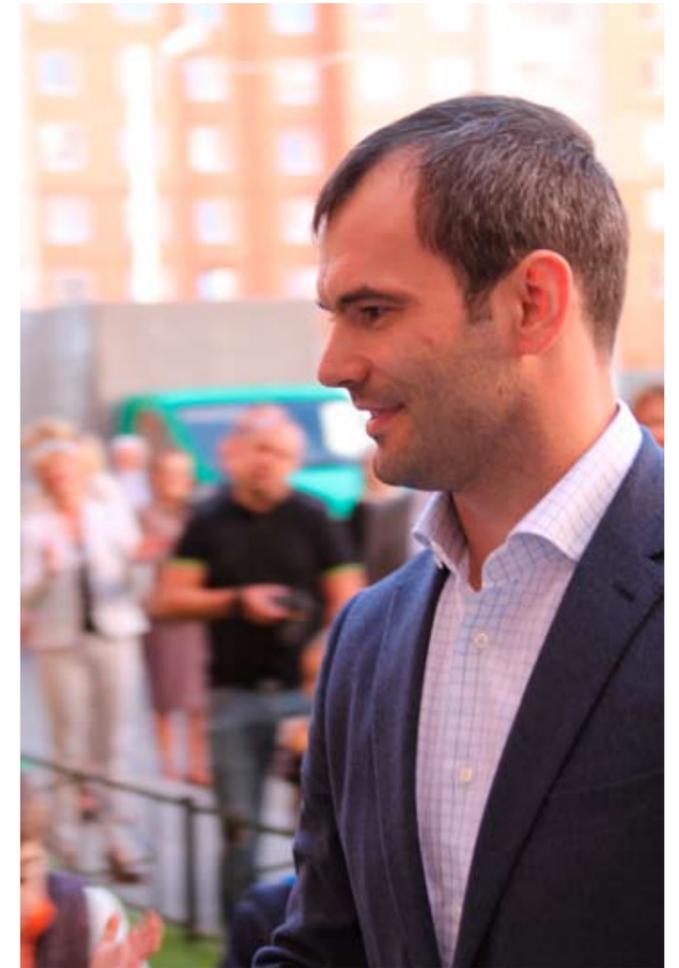
— Экономисты-теоретики полагают, что выделять направление можно, если оно достигает 20 % оборота. Но пока госконтракты не сопоставимы по объёму с основной деятельностью, хотя и дают возможность подстраховаться. Работа по государственным контрактам не позволяет зарабатывать, но для нас это направление важно по нескольким причинам. Во-первых, это возможность обеспечить себя работой. Во-вторых — это возможность поднять профессиональный уровень инженеров и рабочих. Государственный заказчик настаивает на технологиях, которые нужны ему, не смотря на то, что удобнее возводить крупнопанельные здания. Именно в общении с новыми заказчиками мы сами растем в интеллектуальном и технологическом уровне, по-иному формулируются требования, что также позволяет растить квалификацию. И наш коллектив сотрудников стремится научиться всему новому.

— Получается, что «домашним регионом» компании по-прежнему остается Ломоносовский район, и опора на собственные силы?

— При всем желании строить в других регионах, мы видим снижение объемов государственного заказа — поэтому в основном будем работать здесь. Это не противоречит другой нашей стратегической цели — мы должны развернуть активное строительство в Новогорелово, которое станет нашим основным полем деятельности на обозримую перспективу. В целом мы будем придерживаться той экономической политики, что не подводила нас на всем протяжении работы: это по возможности не прибегать к заемным средствам, и сконцентрировать основные силы на комплексной застройке крупного района, с последовательной реализацией жилья на рынке. Темп строительства определяется активностью покупателей. Марка девелопера «прыгает» под воздействием рыночной конъюнктуры, вследствие чего тяжело просчитать экономику стройки с полной уверенностью.

— Вы отметили, что продолжится партнёрство с ЗАО «Киришский ДСК», которое на протяжении длительного времени выступало основным поставщиком изделий?

— Это партнёрство не прекращается — часть жилья будем возводить в отработанной крупнопанельной технологии, позволившей сформировать основную часть мкр. Горелово. Как бы не искали альтернатив индустриальному способу, сформировавшемуся в послевоенное время — тем более что ещё раз убедились, что максимальную производительность труда обеспечивает именно он. Рынку теперь нужны не только квадратные метры, но и более гибкие планировки, и другие трудноисполнимые в крупнопанельной технологии качества, что побуждает нас осваивать дополнительные методы строительства. Характерный пример — дом в сборно-монолитном каркасе, который



мы начали строить одновременно с крупнопанельным; на каркасный дом потребуется ещё полгода до завершения, а панельное здание уже возведено, часть этой разницы мы относим на особенности освоения технологии. Используя технологию навесного фасада, мы быстрее «закрываем» контур здания, и раньше выходим на работы по монтажу внутренних инженерных систем и отделочных работ.

— Недавно в торжественной обстановке в Горелово был открыт центр «Полис. Участковые врачи» — размещённый в нескольких квартирных помещениях первого этажа. Подобную практику распространяют, особенно в крупных городах, и на размещение дошкольных учреждений. Можно ли обеспечить такое комбинирование «цокольных» и «жилых» помещений, чтобы, например, отказаться от детских садов, разместив их на первых этажах?

— Даже если мы обеспечим, как требуется, отдельный вход для такого детского сада, проблему это не решает — потому что согласно градостроительных требований, детский сад или школа требуют наличия выделенной площадки для прогулок. Она не может пересекаться с дворовой территорией. Наш опыт показывает, что строительство детского сада во дворе, как это было принято в советское время — выход оптимальный. Впрочем следует учесть, что тогда детские сады строило государство, а теперь мы должны нести эти расходы сами. Причем даже сдав под заселение первый дом, мы уже должны будем заложить многие будущие социальные объекты. Как бы то ни было, мы видим огромный селитебный потенциал Новогорелово, его перспективу — и понимаем, что лишь комплексный подход позволит данной территории развиваться в соответствии с современными градостроительными стандартами.

## Газовые турбины будут производить в Ленинградской области

В поселке Горелово Ломоносовского района Ленинградской области строится завод по производству и сервису газовых турбин компании «Сименс». Инвестиции в проект составят 275 млн евро. Предприятие планируется ввести в эксплуатацию к концу 2014 г., выход на полную проектную мощность запланирован на 2018 год. Срок окупаемости – третий квартал 2026 г.

ООО «Сименс Технологии Газовых Турбин» — совместное предприятие немецкого концерна «Сименс АГ» (65%) и российской энергомашиностроительной компании «Силовые машины» (35%). Строительство завода является важным инвестиционным проектом, который реализуется в рамках стратегии концерна по локализации производства в России.

Новый завод, построенный «с нуля», будет оснащен современным оборудованием, позволяющим производить газовые турбины мощностью выше 60 МВт. Это в первую очередь высокоэффективные газовые турбины SGT5-2000E и SGT5-4000F мощностью 172 МВт и 295 МВт, которые уже успешно эксплуатируются в России. Подобные турбины используются при оснащении и модернизации ТЭЦ и ГРЭС как в составе газовых турбинных установок, так и в паросиловых установках. Это дает возможность повышать эффективность выработки электроэнергии, снижать расход топлива и обеспечивать надежное снабжение объектов электроэнергией.

На заводе в Горелово будут выполнять механическую обработку роторных деталей и статорных узлов турбин, полный цикл сборочных работ, проводить стендовые заводские испытания, консервацию продукции и ее отгрузку заказчику.

«Этот производственный комплекс станет одним из самых современных предприятий «Сименс» не только в России, но и в мире и будет обеспечивать продукцию ключевые компании энергетической отрасли, — говорит президент «Сименс» в России и Центральной Азии Дитрих Меллер. — Строительство завода такого класса позволит нам быть ближе к нашим российским заказчикам, работать быстрее и с лучшим качеством. Это шаг к окончательному становлению российского «Сименс» в качестве полноформатной локальной компании, которая работает на территории России по всей цепочке создания добавленной стоимости — от НИОКР и инжиниринга до производства, сбыта и сервиса. Я хотел поблагодарить администрацию Ленинградской области за поддержку, за открытые двери при решении всех вопросов и надеюсь, что в конце 2014 года мы запустим новое современное

производство и, может быть, увидим газовую турбину с штампом «Сделано в России».

Завод, площадь которого составит 25 тыс. кв. м, расположится на территории 3,8 га в индустриальном парке Greenstate компании «ЮИТ Лентек». Земельный участок, приобретенный ООО «Сименс технологии газовых турбин» в декабре 2012 г., был полностью обеспечен необходимой инженерной инфраструктурой и коммуникациями. И вот уже в конце октября 2013 г. состоялась закладка фундамента завода. Участники церемонии опустили в котлован колбу с символической турбинной лопаткой, а затем «открыли» улицу Сименса — новую дорогу, построенную компанией и ведущую к будущему заводу.

«Четкое выполнение инвестором своих обязательств — неотъемлемая часть нашего договора, и нам приятно, что компания «Сименс Технологии Газовых Турбин» выдерживает график строительства, — сказал вице-губернатор Ленинградской области — председатель комитета экономического развития и инвестиционной деятельности Дмитрий Ялов. — Этот проект важен для нас не только в части объема вложений, но и с точки зрения качества инвестиций. На заводе будет создано 500 новых рабочих мест. Реализация таких проектов, требующих высококвалифицированного инженерно-технического персонала, ставит новые задачи и перед регионом по подготовке таких кадров. Есть и другие очень важные последствия от появления этого предприятия на территории нашего региона. Это прежде всего формирование территориальных промышленных кластеров. Высокотехнологичные инвестиции — это не просто сборка, но и научные исследования, и новые разработки, и тесная работа с поставщиками — то есть формирование полноценных промышленных комплексов. Появление такого крупного завода, который изготавливает конечную продукцию, газовые турбины для типовой генерации, означает потенциальную возможность появления многих новых предприятий, связанных с материалами, комплектующими, с обучением для этой сферы. Системный эффект для экономики может быть куда больше, чем прямые инвестиции в строительство этого предприятия».

Завод еще только строится, а заказы на его продукцию уже поступают. Первый из них — поставка газотурбинной установки SGT5-PAC 4000F, включающей газовую турбину SGT5-4000F и генератор Sgen5-1000A, а также техническая поддержка для второго энергоблока Южноуральской ГРЭС-2, ввод которого в эксплуатацию запланирован на конец 2014 г.

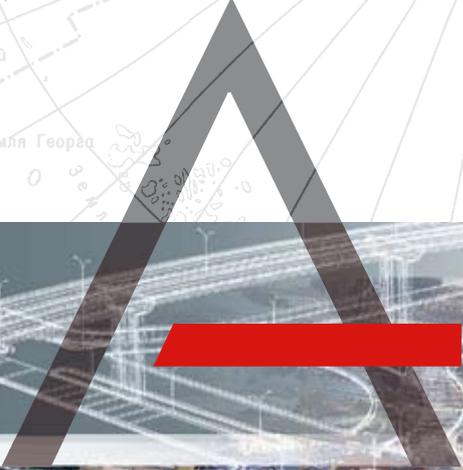
Первый сервисный договор заключен с ОАО «ОГК-2» на обслуживание парогазового энергоблока ПГУ-800 Киришской ГРЭС в течение 12 лет. Кроме того, ООО «Сименс Технологии Газовых Турбин» будет обеспечивать техническое обслуживание газовых турбин, паровых турбин и генераторов всех трех парогазовых блоков Няганской ГРЭС, принадлежащей ООО «Фортум».

«Что касается перспектив спроса на продукцию завода, то она гарантированно будет востребована, — подчеркнул Дмитрий Ялов. — В России сейчас заключаются договора на поставку мощности — это механизм гарантии возврата средств, которые энергогенерирующие компании направляют на модернизацию своих мощностей. За счет этого уже есть очень серьезный спрос на продукцию будущего завода. Заказчиками «Сименса» являются почти все энергогенерирующие компании в стране. Есть четкий план по вводу этих новых мощностей и план по дополнительному набору новых генерирующих мощностей, которые будут введены в ближайшие годы. Поэтому перспективы по объему спроса на газовые турбины очень хорошие. Что принципиально важно — существует некая новая тенденция: приближение к потребителю, локализация, потому что это очень сложная технологическая продукция, которая требует ремонта, сервиса, модернизации, нахождения рядом с теми регионами, где будут размещены газовые турбины. Так что строительство завода очень своевременное».

Инвестиционный проект получил поддержку Правительства Ленинградской области и налоговые льготы в виде снижения ставки налога на прибыль до 13,5% и нулевой ставки налога на имущество на срок окупаемости проекта и два года после.

Ольга ЛОСКУТОВА





# архитектура транспортных систем

## ЛЕНГИПРОТРАНС

Полный комплекс проектно-исследовательских работ  
для объектов транспортной инфраструктуры

- Комплексные инженерные и экологические изыскания
- Проектирование железных и автомобильных дорог
- Проектирование железнодорожных узлов и станций
- Проектирование искусственных сооружений
- Проектирование промышленных и гражданских зданий
- Проектирование электрификации железных дорог



Интегрированная система менеджмента ОАО «Ленгипротранс», включающая сертифицированные системы менеджмента на соответствие требованиям **ISO 9001:2008**, **ISO 14001:2004**, **OHSAS 18001:2007**, признана соответствующей принципам и требованиям Правил Русского Регистра по интеграции систем менеджмента (006.00-134)

**Свидетельство № П-044-019.1 от 01.07.2010 г.** о допуске к работам по подготовке проектной документации, которые оказывают влияние на безопасность объектов капитального строительства от СРО НП "Проектные организации Северо-Запада".

**Свидетельство № И-011-009.1 от 20.08.2010 г.** о допуске к работам по выполнению инженерных изысканий, которые оказывают влияние на безопасность объектов капитального строительства от СРО НП "Исследовательские организации Северо-Запада".

ЛЕНГИПРОТРАНС

Россия, 196105, Санкт-Петербург,  
Московский проспект, 143  
телефон /812/388 0520, факс /812/388 9388  
E-mail: mark@lgt.ru, www.lgt.ru