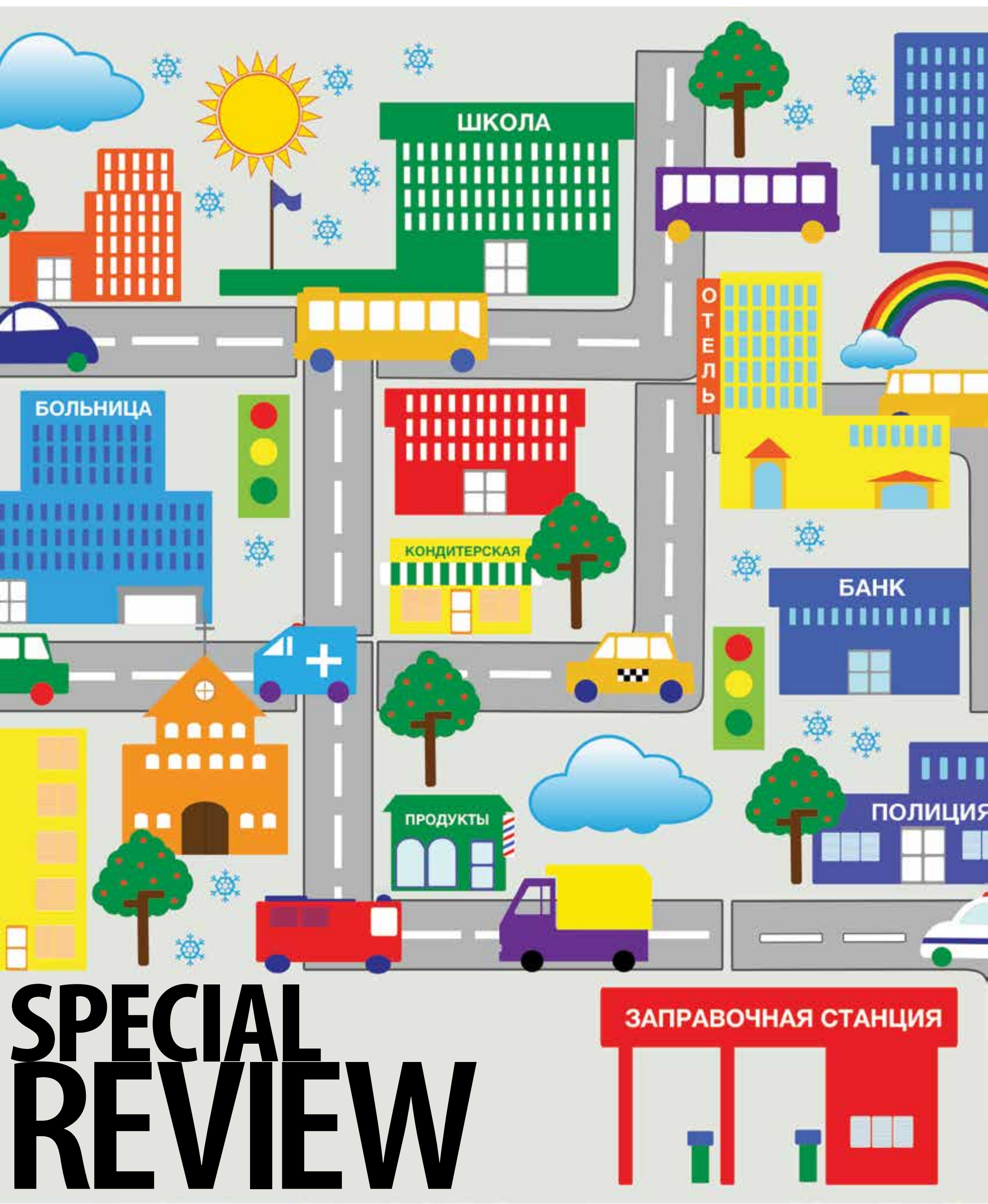


# ТРАНСПОРТ. ДОРОГИ

Пятница, 24 октября 2014 года  
СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК  
издательский  
СИНДИКАТ



# SPECIAL REVIEW



ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС  
В КАТАЛОГЕ  
ПОЧТЫ РОССИИ  
**24970**



Подписка, приобретение  
и заказ журнала для  
корпоративных целей

ООО «Издательский дом  
«Восточная Сибирь»  
г. Иркутск, ул. Красноармейская, 9.  
Телефон: (3952) 24-15-95

## Ежеквартальный журнал-презентация «Иркутская область. Siberia»

Журнал «Иркутская область. Siberia» — прекрасный вариант подарка для деловых партнеров и клиентов, который Вы можете взять с собой на семинар, конференцию, форум как внутри страны, так и на мероприятия международного уровня.

**В каждом номере — редкие, эксклюзивные снимки из самых живописных уголков региона.**

# СЕРГЕЙ ТЕН: «РЕГИОНАМ КАТАСТРОФИЧЕСКИ НЕ ХВАТАЕТ ФИНАНСОВЫХ РЕСУРСОВ»

РЕШИТЬ ПРОБЛЕМЫ СТРОИТЕЛЬСТВА И РЕКОНСТРУКЦИИ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ СМОЖЕТ УВЕЛИЧЕНИЕ ФИНАНСИРОВАНИЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ. КОНЕЧНО, В ЭТОМ ВОПРОСЕ НЕ ОБОЙТИСЬ БЕЗ ФЕДЕРАЛЬНОЙ БЮДЖЕТНОЙ ПОДДЕРЖКИ. ОБ ЭТОМ, А ТАКЖЕ ДРУГИХ АКТУАЛЬНЫХ НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ ДОРОЖНЫХ ВОПРОСАХ, РАССКАЗЫВАЕТ ЗАМПРЕДСЕДАТЕЛЯ КОМИТЕТА ПО ТРАНСПОРТУ ГОСДУМЫ РФ СЕРГЕЙ ТЕН.

**SPECIAL REVIEW:** Сергей Юрьевич, основная тема нашего разговора сегодня — региональные дороги и все, что с ними связано. Хотелось бы начать с проверки Счетной палаты РФ, которая выявила серьезные финансовые нарушения в деятельности Росавтодора в отношении выделения субсидий регионам на дорожное строительство в 2012-2013 годах. Долг ведомства оценивается в 43 млрд рублей. По мнению аудиторов, основная часть средств доходила до региональных бюджетов лишь в конце года, в результате региональные власти не успевали их освоить...

**СЕРГЕЙ ТЕН:** Я далек от мысли, что кто-то в Росавтодоре заинтересован в искусственном задерживании выделяемых средств. Регионы у нас разные, следовательно, существуют разные подходы и приоритеты в решении региональных проблем. Поверьте, есть много примеров и фактов, когда некомпетентно составленная проектно-сметная документация не позволяет вовремя преодолеть все формальности, связанные с выделением федеральных средств. В отношении дорожных администраций субъектов хочу посоветовать: активнее сотрудничайте с РАДОРом. Эта ассоциация обеспечивает эффективную связь с Росавтодором, с комитетом по транспорту Государственной думы, Министерством транспорта РФ, с другими органами государственной власти. С другой стороны, президентом России Владимиром Путиным поставлена задача в течение 10 лет удвоить объем дорожного строительства как на федеральных дорогах, так и на региональной сети, и эту задачу с нас никто не снимает. Поэтому за ситуацию на региональных дорогах спрос будет равный, как с губернаторов, так и с федеральных органов исполнительной власти. Другое дело, что для выполнения поручения президента регионам катастрофически не хватает финансовых ресурсов, дефицит средств оценивается в районе 100 млрд рублей ежегодно.



**SR:** То что средств не хватает, тема известная, и в свое время были надежды на концессионное законодательство в дорожном хозяйстве, однако данные схемы не нашли широкого применения на региональных дорогах. На ваш взгляд, в чем причина?

**С.Т.:** В настоящий момент концессионные соглашения, долгосрочные инвестиционные контракты в дорожной отрасли широко использует ГК «Автодор» на федеральных автомобильных дорогах М-4 «Дон», М-11 «Москва — Санкт-Петербург», Северном обходе города Одинцово, начата реализация проекта строительства Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД).

Что касается регионов, то причин, на мой взгляд, несколько. Во-первых, «закредитованность» региональных бюджетов, как следствие — слабая заинтересованность инвесторов. Есть и другие варианты: например, Иркутская область — достаточно стабильная финансовая история, но отпугивают высокие требования финансовых институтов и коммерческих банков. Поэтому необходимо транслировать в субъекты успешно реализованные проекты, например, в Татарстане или Удмуртии. Вторая причина — кадровая. Для того чтобы эффективно применять 44-ФЗ, нам нужно наработать судебную практику и подготовить высококвалифицированных специалистов как со стороны заказчика, так и со стороны подрядчика, а это три миллиона служащих. Как минимум для этого необходимо время. Закон заработает в полную силу с 2016 года, и к этому моменту необходимо устранить все «детские болячки».

На сегодняшний день в него уже четыре раза вносились изменения. И это говорит о том, что закон — живой организм, который совершенствуется и вполне восприимчив к конструктивным замечаниям, которые нарабатываются практикой. На мой взгляд, сегодня необходимо отладить эффективную работу экспертного сообщества и экс-

СЕГОДНЯ НА ОДНО МУНИЦИПАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ ПРИХОДИТСЯ В СРЕДНЕМ ОТ 2-3 МЛН РУБЛЕЙ. МАЛО ТОГО, ЧТО НЕЭФФЕКТИВНО ПОД ТАКИЕ СРЕДСТВА СОЗДАВАТЬ АППАРАТ, НЕТ ПРОСТО В ДОСТАТОЧНОМ КОЛИЧЕСТВЕ КВАЛИФИЦИРОВАННЫХ КАДРОВ, ПОЭТОМУ НЕОБХОДИМО РАССМАТРИВАТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ УКРУПНЕНИЯ МУНИЦИПАЛЬНЫХ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ И ПЕРЕДАЧИ ИХ, К ПРИМЕРУ, НА РАЙОННЫЙ УРОВЕНЬ.

издательский

СИНДИКАТ

Специальный выпуск  
(Special Review)  
«Транспорт. Дороги».  
Пятница, 24 октября 2014 года.

Распространяется единовременным вложением  
в региональные выпуски газеты «Коммерсантъ»  
на территории Иркутской области, республики  
Бурятия и Забайкальского края.

Выпуск осуществлен  
ООО «Издательский дом «Восточная  
Сибирь», издателем газеты  
«Коммерсантъ» в Восточной Сибири.

Отпечатано в типографии  
ООО «Форвард»  
г. Иркутск, ул. Советская, 109, кор. «Г»  
23.10.2014

пертных организаций. Что в свою очередь поднимет на новый уровень качество предоставляемых услуг и товаров. Третий момент — слабая законодательная база. Главное — отсутствует механизм долгосрочного бюджетного планирования. К примеру, федеральный закон о ГЧП внесен в Госдуму в марте 2013 года и уже в апреле был принят в первом чтении, однако до второго чтения он так и не дошел. Региональные законы о ГЧП приняты в 67 субъектах РФ, и федеральному законодателю сегодня важно сохранить преемственность и в принципе остановиться на неких рамочных моментах. Ведь по сути государственно-частное партнерство — это замена бюджетных средств частными при создании объектов государственной или муниципальной собственности. В любом случае рано или поздно мы поймем, что без работы над сокращением издержек и поиском новых источников финансирования мы не решим поставленные перед нами задачи.

**SR: Легко сказать: в нынешней и политической, и экономической ситуации... Где же эти дополнительные средства?**

**С.Т.:** Во-первых, убежден, что мы не сможем обойтись без федеральной поддержки. В сложившийся

ситуации необходимо решить вопрос об увеличении региональных дорожных фондов как минимум в два раза. 100 млрд рублей, которые Министерство транспорта РФ планирует добавить, позволят выполнить поручение президента, но они не решат вопросы ремонта дорог и проблемы муниципальных дорожных фондов по развитию и приведению улично-дорожной сети в нормативное состояние. Второй момент, и мы на площадке экспертного совета комитета Государственной думы по транспорту его неоднократно поднимали: дороги регионального, межмуниципального, местного значения должны быть освобождены от уплаты налога на имущество автомобильных дорог и налога на землю по аналогии с федеральными дорогами. Либо пусть эти налоги станут дополнительными источниками формирования региональных и муниципальных дорожных фондов. В-третьих, 56% от общего размера вреда, наносимого федеральным дорогам, приходится на транспортные средства с разрешенной массой свыше 12 тонн. Необходимо внедрять на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения эффективную систему контроля за соблюдением весогабаритных параметров. Сегодня механизм работает в единичных регионах. К примеру, в Республике Татарстан количество

нарушений не превышает средне-европейские показатели в 2-3%, это притом что по России он превышает 30%. По некоторым экспертным оценкам, ущерб, наносимый транспортом с превышением допустимых значений, в разы превышает размер всех дорожных фондов РФ.

**SR: Вы в своих интервью постоянно подчеркиваете, что с созданием муниципальных дорожных фондов в стране выстроилась система финансирования в дорожном хозяйстве, создан некий каркас. С другой стороны, мы же понимаем, что система не заработала эффективно. Если на строительство и реконструкцию дорог средства пошли, то содержание и ремонты катастрофически недофинансируются. В 2014 году выделялось на содержание 31,6%, ремонт — 29,3%, капитальный ремонт — 2,2%.**

**С.Т.:** Вы абсолютно правы. При таких темпах финансирования у нас межремонтный срок региональных дорог сейчас составляет 47 лет. Сегодня общая протяженность сети российских дорог — 1395,6 тыс. км и только 50,9 тыс. км — это дороги федерального значения. Львиная доля муниципальных и региональных дорог не то чтобы не соответствует нормативам, почти половина местных

дорог не имеет твердого покрытия и почти девять процентов не имеют круглогодичной связи с опорной сетью дорог. В этой ситуации, на мой взгляд, нужно давать больше финансового маневра регионам. Нынешние требования нашего министерства финансов и бюджетного законодательства снижают любую инициативу.

К перечисленным выше мерам, назовем их стратегическими, думаю, можно добавить еще ряд вариантов. Есть субъекты, где развитие дорожной инфраструктуры в приоритете, и региональная власть выделяет дополнительные средства из бюджетов — к примеру, Татарстан, Нижегородская, Сахалинская области и другие. Необходимо перестать перенаправлять дорожные средства на другие нужды, затыкая ими бреши по социальным программам. Надо активнее применять концессионные соглашения — думаю, в большинстве субъектов можно рассматривать проекты реконструкции, строительства мостов, развязок и расшивки «узких» мест, отдавая концедентам участки строительства. Работать с теми подрядными организациями, которые настроены на долгосрочные отношения с региональной властью — например, в Иркутской области вполне можно рассматривать проекты под гарантии погашения процентных ставок по

кредитам. Серьезнее относиться к контролю весовых параметров, к внедрению систем ИТС. Сегодня в Государственной думе подготовлен и внесен законопроект, позволяющий регионам более активно внедрять системы безопасности на основе фотовидеофиксации нарушений без привлечения государственного финансирования на принципах ГЧП.

Мы считаем, что с учетом дефицита бюджета можно привлекать на установку деньги инвесторов, заключая с ними концессионные соглашения, как в случае с платными дорогами. Окупаться вложения будут за счет собранных с водителей штрафов и т.д. Что касается муниципальных дорожных фондов, сегодня фактически на одно муниципальное образование приходится в среднем от 2-3 млн рублей. Мало того, что неэффективно под такие средства создавать аппарат, нет просто в достаточном количестве квалифицированных кадров, поэтому необходимо рассматривать возможность укрупнения муниципальных дорожных фондов и передачи их, к примеру, на районный уровень. Главное, необходимо четко представлять вектор развития каждого муниципалитета, района, региона и соотносить все проекты с развитием округа и России в целом.

**ОЛЕГ УСОВ**

**НЕОБХОДИМО ВНЕДРЯТЬ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ РЕГИОНАЛЬНОГО И МЕЖМУНИЦИПАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ ЭФФЕКТИВНУЮ СИСТЕМУ КОНТРОЛЯ ЗА СОБЛЮДЕНИЕМ ВЕСОГАБАРИТНЫХ ПАРАМЕТРОВ. СЕГОДНЯ МЕХАНИЗМ РАБОТАЕТ В ЕДИНИЧНЫХ РЕГИОНАХ.**



**ТБ Тимбермаш Байкал**

Главный офис:  
664035, г.Иркутск, ул. Рабочего штаба, 29Е. Тел/факс: [3952] 482-460, 482-462

Филиалы:  
660118, г.Красноярск, ул.Полигонная, д.10 Тел/факс: [391] 273-71-81  
634015, г.Томск, ул. Угрюмова 10, офис 8.Тел/факс: [3822] 65-28-70  
665702, г.Братск, Падунский р-н, Промплощадка, д. 01 Тел/факс: [3953] 371-372, 372-373  
666683, г.Усть-Илимск, Усть-Илимское шоссе, 8А/6 Тел/факс: [39535] 6-58-38, 6-57-33  
670023, г.Улан-Удэ, ул.Строителей, 42 Тел: [3012]677-000

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

Официальный дилер John Deere в Восточной Сибири и Томской области



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

# ИНФРАСТРУКТУРНАЯ КОНКУРЕНЦИЯ

**ЕСЛИ В ЗАРУБЕЖНОЙ ПРАКТИКЕ РЫНКУ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРИСУЩА ОДНОРОДНОСТЬ: ПРОЕКТЫ В ОСНОВНОМ ДОСТАЮТСЯ КРУПНЕЙШЕМУ ИГРОКУ, ТО РОССИЙСКАЯ СФЕРА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ОТЛИЧАЕТСЯ КОНКУРЕНТНОЙ СРЕДОЙ. ЗА РЕАЛИЗАЦИЮ ТАКИХ МАСШТАБНЫХ ПРОЕКТОВ, КАК РЕКОНСТРУКЦИЯ ТРАНССИБА И БАМА, СОРЕВНУЮТСЯ ЛИДЕРЫ СЕГМЕНТА, СРЕДИ КОТОРЫХ «РЖДСТРОЙ», «ТРАНСЮЖСТРОЙ», ГРУППА КОМПАНИЙ 1520, «АФИНА ПАЛЛАДА» И ДРУГИЕ КОМПАНИИ.**

## АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ

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

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

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

## ГОСФИНАНСИРОВАНИЕ

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

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



РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТА ПО РЕКОНСТРУКЦИИ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ И ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛЕЙ ПОЗВОЛИТ НАСЫТИТЬ ИНФРАСТРУКТУРОЙ ОГРОМНУЮ ТЕРРИТОРИЮ

тет, государство находит все новые источники финансирования.

Так, модернизация БАМа и Транссиба в общей сложности обойдется в 562 млрд руб. Из них около 300 млрд руб. — это инвестпрограммы РЖД, еще 150 млрд руб. — средства из Фонда национального благосостояния (ФНБ), 110 млрд руб. будет выделено из федерального бюджета. Для того чтобы ресурсы ФНБ можно было вкладывать в инфраструктурные проекты, премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал постановление, разрешающее расходовать средства ФНБ на эти цели, включая реконструкцию БАМа и Транссиба.

## КОНКУРЕНТНАЯ СРЕДА

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

«Строительством железнодорожной инфраструктуры в России в настоящее время занимается не только «РЖДстрой», но и ряд других компаний, уровень конкуренции в данной сфере достаточно высок», — отмечают в ИПЕМе. Среди основных игроков рынка — «РЖДстрой»,

«Трансжестрой», «Афина Паллада», Группа компаний 1520. «Так, тендер на реконструкцию БАМа и Транссиба выиграл консорциум сразу из пяти строительных организаций», — говорит господин Терешко. Консорциум выиграл тендер на 113 млрд руб. по расширению железнодорожных путей к порту Ванино. Еще один госконтракт на 28,9 млрд руб. в рамках реконструкции Восточного полигона получила компания «Строй-трест», входящая в «УСК-Мост».

В рамках реализации программы «Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта Восточного полигона», в состав которой входят модернизация Транссиба и БАМа, предстоит провести проектно-изыскательские работы по 982 объектам. Порядка 800 будет выполнено силами «Росжелдорпроекта» — лидера на рынке проектно-изыскательских работ для железнодорожного транспорта России.

## КЛЮЧЕВЫЕ ПРОЕКТЫ

Реконструкция Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей вызвана необходимостью увеличить их пропускную способность. На сегодняшний день она составляет около 100 млн тонн в год для Транссиба и около 10 млн тонн — для БАМа. После модернизации общий показатель двух магистралей вырастет до 185 млн тонн. Увеличение мощностей необходимо из-за растущего грузопотока региона, напоминают в РЖД. По данным компании, если в 1970 году грузооборот Восточного полигона составлял 288 млрд ткм, то в 2013 году рост составил 87% — до 535 млрд ткм. Из обще-

го объема 48% приходится на уголь, 19% — на нефтегрузы, по 5% на руду, лес и черные металлы. «Реализация проекта даст возможность освоения дополнительного ежегодного грузопотока в объеме порядка 66 млн к 2020 году в интересах следующих грузоотправителей: ТЭПК, СУЭК, ГМК «Норникель», УК «Колмар», БГК, «Евраз», ГМК «Тимир», «Мечел» и других», — отмечают в РЖД.

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

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

**СОГЛАСНО ГЕНЕРАЛЬНОЙ СХЕМЕ РАЗВИТИЯ СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ОАО РЖД НА ПЕРИОД ДО 2020 ГОДА, УТВЕРЖДЕННОЙ НА НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОМ СОВЕТЕ КОМПАНИИ 1 АПРЕЛЯ 2013 ГОДА, В БЛИЖАЙШИЕ ШЕСТЬ ЛЕТ ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТРОИТЬ ПОРЯДКА 5 ТЫС. КМ ГЛАВНЫХ ПУТЕЙ И ПРОВЕСТИ ЭЛЕКТРИФИКАЦИЮ ОКОЛО 1,4 ТЫС. КМ ПУТЕЙ.**

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

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

ИННОВАЦИИ

Для современного строительства необходимы современные методы. Среди зарубежных ноу-хау, осваиваемых в российском строительстве, — технология пути пониженной вибрации LVT. «Система LVT состоит из бетонного блока, эластичной прокладки и резинового чехла, которые замонтированы в реармированный бетон, — пояснил начальник дирекции по

комплексной реконструкции железных дорог и троительству объектов железнодорожного транспорта «ДКРС-Сочи» Евгений Солнцев. — Эластичная прокладка под блоком обеспечивает распределение нагрузки аналогично балласту и понижает уровень низкочастотных вибраций. Подрельсовая подкладка в свою очередь понижает уровень высокочастотных вибраций». Впервые LVT применил «РЖДстрой» в 2013 году при строительстве ВСП (верхнее строение пути) в туннелях во время работ на Северо-Кавказской железной дороге: габарит тоннеля увеличился настолько, что он смог пропускать двухэтажные вагоны. Устройство ВСП на основе блоков LVT также использовалось при возведении новой линии Московского метрополитена «Юго-Западная» — «Тропарево». В дальнейшем технологию LVT будут применять при строительстве тоннелей для ВСМ (высокоскоростных железнодорожных магистралей).

Наиболее яркие примеры применения инноваций в российском инфраструктурном строительстве были реализованы во время олимпийской стройки: масштабные проекты получили внимание профессионального сообщества на международном уровне. «Русские строители уже завоевали золотую олимпийскую медаль в дисциплине «тоннелестроение», — заявил тогда председатель правления компании Herrenknecht (лидера по производству тоннельного оборудования) Мартин Херренкнехт. Речь идет прежде всего о самом протяженном и сложном в инженерно-геологическом плане комплексе тоннелей №3 совмещенной дороги. Он включает в себя автодорожный тоннель (длина 3,2 тыс. м и диаметр 13 м), железнодорожный тоннель (длина 4,47 тыс. м и диаметр 10 м) плюс два сервисно-эвакуационных тоннеля общей длиной 6 км. Главным вопросом

во время проектирования стала стабилизация оползневого склона. Для минимизации рисков была создана международная рабочая группа при участии сотрудников швейцарской Amberg Engineering Ltd. Вместе с ними российские специалисты создали специальную технологию для прохождения карстовых зон (часть горного массива, породы в котором подвержены влиянию воды).

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

Если строительство тоннелей могли оценить в основном специалисты, то олимпийские вокзалы привлекли внимание широкой аудитории. При создании уникальных проектов, аналогов которых нет в России, были использованы новейшие энергосберегающие технологии. Так, «Олимпийский парк» стал единственным в РФ вокзалом, получившим сертификат по международным экостандартам BREEAM Веспоке. На кровле «Олимпийского парка» и вокзала Адлера были установлены гелиоколлекторы, нагревающие до 70% горячей воды. Освещение станции и платформ обеспечивается солнечными модулями, вырабатывающими электричество. Наконец, параметры микроклимата

в каждом помещении регулируются системой диспетчеризации.

Светопрозрачные конструкции состоят из стекла с солнцезащитными элементами, которые задерживают до 95% солнечной энергии — система предотвращает перегрев помещения летом и позволяет экономить электроэнергию на кондиционировании воздуха внутри помещения.

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

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

МАРИЯ КАРНАУХ

**МОДЕРНИЗАЦИЯ ОДНОЙ ИЗ САМЫХ ПРОТЯЖЕННЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЙ В МИРЕ ВКЛЮЧАЕТ В СЕБЯ СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЮ 92 СТАНЦИЙ, 47 РАЗЪЕЗДОВ, БОЛЕЕ 460 КМ ВТОРЫХ ПУТЕЙ, ОКОЛО 680 КМ АВТОБЛОКИРОВКИ, ПОРЯДКА 19 ТЯГОВЫХ ПОДСТАНЦИЙ И БОЛЕЕ 350 КМ КОНТАКТНОЙ СЕТИ. КАК ПОЯСНЯЮТ В РЖД, ПЛАНИРУЕТСЯ УСИЛИТЬ УСТРОЙСТВА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ, РЕКОНСТРУИРОВАТЬ СОРТИРОВОЧНЫЕ, ПОГРАНИЧНЫЕ, ПРЕДПОРТОВЫЕ И ПРИПОРТОВЫЕ СТАНЦИИ.**

# СЕЗОН МАКСИМАЛЬНОЙ ЗАГРУЗКИ

**В последние несколько лет объемы строительных и ремонтных работ на дорогах Приангарья постоянно увеличиваются. Производители асфальтобетона чувствуют это на себе: генеральный директор ООО «Шелеховский асфальтобетонный завод» Виталий Бондарь отметил, что этот сезон стал для предприятия пиковым по объему производства за всю современную историю АБЗ.**

Для дорожных служб и компаний, производящих асфальтобетон, осень — традиционно горячая пора. Производство асфальта ведется до того времени, пока в дневное время на улице держатся устойчивые положительные температуры, рассказал генеральный директор ООО «Шелеховский асфальтобетонный завод» Виталий Бондарь, поэтому с середины августа по конец октября объем заказов всегда увеличивается: компании спешат выполнить как можно больший объем работ до наступления холодов. Начинает же Шелеховский АБЗ работу раньше всех профильных компаний, с 1 апреля. В это время еще лежит снег, но муниципалитеты уже занимаются ямочным ремонтом. «Начало сезона для нас часто проходит в убыток, потому что ежедневные объемы поставки асфальтобетона небольшие, на уровне 20-50 тонн. Однако мы понимаем, что администрации Иркутска и Шелехова надо приводить выпуск в порядок, и идем им навстречу», — рассказывает о политике предприятия генеральный директор.

Окончательные итоги работы в этом сезоне еще не подведены, производство асфальтобетона продолжается, однако в целом, отметил эксперт, этот год стал рекордным по объему производства за всю современную историю предприятия. «Сезон был очень интенсивный, рекордный по объему производства. Мы нарастили выпуск асфальтобетона на 30% по сравнению с прошлым годом и по объему перешагнули отметку 90 тыс. тонн. Объемы производства битумной

эмульсии и минерального порошка — материалов, которые также используются при строительстве дорог и производстве асфальта, увеличились почти на 100%, — приводит данные Виталий Бондарь. — Кроме того, предприятие выпускает товарный бетон для жилищного и коммерческого строительства. Его производство также выросло вдвое — в Шелеховском районе в настоящее время ведется многостроек, которые мы обеспечиваем бетоном».

География работы Шелеховского АБЗ очень широка для предприятия подобного профиля: завод обеспечивает асфальтобетоном территорию от Ангарска до Слюдянки, отдельные материалы поставляются даже в соседние регионы — республику Бурятия и Забайкальский край. В этом году большой объем работ Шелеховский АБЗ вел на Култукском тракте: асфальт поставлялся на участок с 57 по 64 км, а также на два участка, где велось расширение дороги с двух до трех полос. Генеральный директор предприятия добавил, что, помимо традиционных поставок на ремонт дорог, в сезоне 2014 года предприятие много работало с жилищным и коммерческим строительством: «При застройке микрорайона «Союз» благоустройство территории велось с применением нашего асфальта; мы поставляли асфальт для асфальтирования прилегающих территорий у ТРК «Комсомолл», для благоустройства дворовых территорий города Иркутска», — перечисляет Виталий Бондарь. Но и без этих крупных



**Виталий Бондарь:** «Сезон был очень интенсивный, рекордный по объему производства. Мы нарастили выпуск асфальтобетона на 30% по сравнению с прошлым годом и по объему перешагнули отметку 90 тыс. тонн»

проектов продукцию Шелеховского АБЗ знают в Приангарье: основные магистрали Иркутска покрывает произведенный там асфальтобетон. Улицы Байкальская, 3-го Июля, Степана Разина, Сергеева, Швецова, Чапаева — все это объекты, где применялась продукция завода. Также материалы Шелеховского завода применялись при строительстве объездной дороги Вдовино — Чистые ключи, реконструкции взлетно-посадочной полосы Международного аэропорта Иркутск, капитальном и текущем ремонте федеральных трасс М-55 и М-53.

Производимая на АБЗ продукция отличается высоким качеством. На предприятии осуществляется входной контроль, в рамках которого идет проверка всех исходных материалов. Шелеховский асфальтобетонный завод самостоятельно производит ряд компонентов для изготовления асфальта, и это является весомым конкурентным преимуществом компании. Так, щебень производится из

собственного сырья на дробильно-сортировочном комплексе, на роторных дробилках, что обеспечивает его кубовидность. Минеральный порошок, как составная часть плотных асфальтобетонных смесей, предприятие также изготавливает самостоятельно из байкальского мрамора, материал обладает высокими адгезионными свойствами. Вся выпускаемая продукция проходит постоянный лабораторный контроль качества.

Есть у компании и инновационные разработки. Шелеховский асфальтобетонный завод взаимодействует с ведущими испытательными лабораториями региона, ведет разработки с кафедрой автомобильных дорог НИ ИргТУ. Один

из ключевых совместных проектов — разработка и внедрение модифицированного полимерами минерального порошка, позволяющего улучшить свойства асфальтобетона. «Мы добавляем полимер в минеральный порошок, в результате чего получаем асфальтобетон, который становится пластичным при более высоких температурах и хрупким при более низких температурах — тем самым расширяем коридор хрупкости — пластичности. В этом году при капитальном ремонте Култукского тракта использовался асфальт, выпущенный по данной технологии с применением специальной добавки PR-Plast-S», — отметил Виталий Бондарь.



**ООО «Шелеховский асфальтобетонный завод»:**  
666034, Иркутская область, г. Шелехов, ул. Известковая, д. 9  
тел./факс: (39550) 4-28-55, 4-26-63, 4-27-66  
e-mail: shel-abz@inbox.ru

**ЖЕЛАЕМ ВСЕМ ДОРОЖНИКАМ ХОРОШЕГО ЗАВЕРШЕНИЯ СЕЗОНА. ПОЗДРАВЛЯЕМ С ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМ ПРАЗДНИКОМ, ЖЕЛАЕМ РАЗВИТИЯ, ПРОЦВЕТЕНИЯ И ПОСТОЯННОГО РОСТА ВЫПОЛНЯЕМЫХ ОБЪЕМОВ РАБОТ.**

# Безупречное качество гарантировано

**В этом году ОАО «Труд», как дорожно-строительное направление ГК «Труд», сдает в эксплуатацию 293 км дорог — это строительство, реконструкция, капитальные ремонты, ремонты. Генеральный директор предприятия Сергей Томшин рассказывает о том, как иркутской компании удалось расширить географию своего присутствия на семь регионов России, что меняется в отрасли с созданием дорожных фондов и как он оценивает перспективы предприятия в новых экономических условиях.**

— В 2013 году наша Группа компаний отметила свой 25-летний юбилей. Мы появилось на рынке в 1988 году, на волне кооперативного движения, и за это время ни разу не меняли свое название. Юрий Михайлович Тен, основатель компании, изначально четко определил границы бизнеса, основное — строительство дорог, но должны быть и направления, которые поддержат дорожное направление в трудные времена. Как результат многолетней работы сформированы три стратегии развития: в дорожном, промышленно-гражданском строительстве и в агропромышленном направлении.

Что касается дорожного вектора, наш главный критерий — качество. Независимо, какой категории дорогу мы строим: федеральную или муниципальную. Для нас понятие «репутация» — это не пустой звук, это наш основной капитал. Еще одна составляющая успеха — это кадровая политика. Могу привести пример: из 14 директоров филиалов 12 прошли путь становления в «Труде». У нас действует ряд программ повышения квалификации, переобучения, поддержки молодых специалистов, жилищная программа. Есть четкая техническая и технологическая политика. Мы первыми в Сибири и на Дальнем Востоке еще в 2005 году получили сертификат на соответствие системе менеджмента качества ISO 9001:2008, в 2014 году подтвердили свою квалификацию.

В ГК «Труд» разработана и действует стратегия развития компании, тот вектор, которому мы неукоснительно следуем.

**— Наверняка уже подведены предварительные итоги строительного сезона. Все задачи выполнены?**

— Практически да. В Иркутской области продолжаем работать на ликвидации гравийного разрыва в Тулунском районе. За последние несколько лет «Труд» ликвидировал несколько серьезных гравийных разрывов на федеральной трассе «Байкал». Так, в сентябре прошлого года мы с опережением сроков сдали участок 1465-1469 км. В этом году продолжаем строительство еще 11 км дороги на участке 1443-1454 км. Объект нестандартный, дорогу в двух местах пересекает нефтепровод. Он проходит под острым углом к дороге, поэтому четыре нитки нефтепровода общей протяженностью 2,7 км перекладываем так, чтобы они прошли перпендикулярно трассе. В результате труба пройдет на глубине двух метров, сверху уложим полтора метра дорожной одежды. Сдача проекта намечена на следующий год.

На Сахалине в этом году мы работаем на севере и в Южно-Курильске на острове Кунашир. Сдаем 14 км дороги Оха — Южно-Сахалинск — Москальво. Дорога соединит юг и север Сахалинской области. Занимаемся также благоустройством, ремонтом улично-дорожной сети города Охи. На Южных Курилах приступили к асфальтированию дороги Южно-Курильск — Менделеево, 15 км в асфальте мы должны



Сергей Томшин: «Компания «Труд» должна ассоциироваться с безупречным качеством».

сдать в следующем году. Участвуем в строительстве подъездов к п. Лагунки, в будущем здесь по «Курильской программе» будет построен рыбозаводный завод. «Труд» на островах Курильской гряды работает с 1991 года, и на наших глазах, с нашим участием острова становятся ближе к Сахалину. Сегодня уже выстроилась удобная транспортная схема: прошла реконструкция аэропорта, построен глубоководный причал. Курилы становятся интересны строителям: действует федеральная целевая программа, выделяются средства на сейсмоусиление, строительство жилья.

В Бурятии сдаем участок дороги Улан-Удэ — Турунтаево — Курумкан — Новый Уоян, в районе поселка Усть-Баргузин 254-265 км. После ввода участка в эксплуатацию наш Усть-Баргузинский филиал передислоцируется на новый объект — реконструкцию участка дороги Култук — Монды 72-83 км. Можно сказать, возвращаемся к своим истокам. В этом районе мы начинали свой трудовой путь еще в статусе кооператива — строили аэропорт в Кырене и впервые вышли на реконструкцию федеральной трассы, было это более 20 лет назад. В Забайкальском крае сдаем участок дороги после капитального ремонта 234-248 км Чита — Забайкальск, после реконструкции вводим участок дороги Могойтуй — Первомайский 32-43 км. Кстати, для нас Забайкальский край остается интересным и перспективным в плане сотрудничества. Мы намерены и дальше участвовать в реконструкции и строительстве дорог в регионе. Готовимся к аукционам по Могойтуй — Первомайский 43-54 км и рассматриваем участие в торгах по дороге Краснокаменск — Мацеевская.

**— Сергей Николаевич, основные объекты ОАО «Труд» сегодня расположены в зоне ответственности ДСД «Дальний Восток».**

**Ваше предприятие работает на федеральных дорогах «Лена» и «Амур», на ваш взгляд, чем вызвано столь пристальное внимание к дальневосточным дорогам?**

— После окончания строительства федеральной трассы Чита — Хабаровск в сентябре 2010 года было принято решение выделить значительные средства на реконструкцию федеральных дорог «Усури», «Колыма», «Лена». Это связано с постановкой государственной задачи: обеспечить проезд до Якутска и Магадана, который пройдет по двум направлениям: Большой Невер — Якутск (дорога «Лена») и Якутск — Магадан (дорога «Колыма»). В общей сложности дорожникам предстоит реконструировать более 3000 км трасс. Реконструкция М-56, во-первых, снимет значительные ограничения передвижения для жителей региона, ведь неслучайно «Лену» признавали самой опасной дорогой в мире, особенно в период осенней и весенней распутицы; во-вторых, сегодня развитие Дальневосточного региона — это приоритетная государственная задача. Эффективное освоение местных природных ресурсов будет способствовать и более интенсивному развитию внешнеэкономических связей со странами Азиатско-Тихоокеанского региона и странами Евросоюза.

**— На сайте ДСД «Дальний Восток» вашему предприятию дана оценка: «Особо отмечен разворот работ на 4-38 км подрядной организации ОАО «Труд». Работы на объекте ведутся с надлежащим качеством и в соответствии с календарным графиком».**

— Мы работаем на «Лене» уже четыре года, в зоне ответственности трех филиалов предприятия четыре участка реконструкции: 849-880 км (15 км дороги в асфальте сдали в прошлом году, в этом сдаем еще 16 км), 1020-1035 км (сдаем в этом году, на год раньше срока), 1035-1055 км

(сегодня выполняем земляные работы, устройство искусственных сооружений). В прошлом году выиграли 4-38 км, срок сдачи — 2016 год. Большая часть объекта будет проходить по новому направлению в обход существующей трассы. Это позволит улучшить видимость дороги, повысит безопасность движения. После реконструкции участок будет соответствовать III категории, с шириной проезжей части от 7 до 14 м с капитальным асфальтобетонным покрытием. Сегодня выполняем на объекте земляные работы, строим искусственные сооружения, укладываем трубы, начинаем дробление щебня.

**— Вы перечислили колоссальный объем, который выполняет ваше предприятие на «Лене». Практически четверть сдает «Труд» от всего ввода в этом году. Какие силы задействованы у вас на трассе?**

— На «Лене» работает три филиала: Ленский, Соловьевский и Забайкальский, в общей сложности в сезон на филиалах трудится до 1000 человек. Развернуто два АБЗ, 26 экскаваторных комплекса и восемь дробильных комплексов.

**— Помимо того, что температурный режим в Якутии крайне неблагоприятный, дорога строится в условиях вечной мерзлоты, это каким-то образом учитывается в проекте?**

— Конечно. Проектировщики учли опыт и ошибки строительства «Амура», больше внимания было уделено изысканиям. Для сохранности вечной мерзлоты мы укладываем слой пеноплекса, а уже на него — подушку и далее асфальт. На 849-880 км продолжаем работать с ЩМА-15. В прошлом году мы пересогласовали конструкцию дорожной одежды, пошли на эксперимент для Якутии. Год эксплуатации первых 15 км показал высокую надежность применения таких смесей в нашем регионе.

Основное отличие ЩМА от обычных асфальтобетонов заключается в его жесткой каркасной структуре. Поэтому в сравнении с традиционными асфальтобетонами ЩМА становится рентабельным, хотя и готовится из более дорогого исходного сырья. Эта смесь — с повышенным содержанием битума, такой асфальтобетон, который со временем сам себя лечит. Проблема большинства асфальтобетонов в чем? В том, что они начинают стареть, появляются трещины. А в ЩМА со временем выделяется битум, который затягивает трещины, это мы и наблюдали в летний период на «Лене». Долговечность ЩМА примерно на 30% выше, чем у обычных асфальтобетонов.

**— Дальневосточный регион остается в стратегии вашего предприятия как приоритетный. Какие шаги вы предпринимаете, чтобы сохранить свои лидирующие позиции в отрасли?**

— Если говорить конкретно, то для ОАО «Труд» стоит задача увеличить портфель заказов в каждом регионе присутствия — Иркутской области, Бурятии, Якутии, Забайкальском крае, Сахалинской и Амурской областях. Также рассчитываем возобновить работу в европейской части страны, в частности московском регионе. Есть желание попробовать свои силы в Монголии. В настоящее время мы активно участвуем в аукционах. Компания «Труд» должна ассоциироваться с безупречным качеством. Именно к этому мы стремимся. Улучшаем техническую базу, обновляем дорожно-строительный парк, автоматизируем процессы управления, совершенствуем единую информационную систему предприятия. Причем Якутию, вы правы, мы рассматриваем как стратегическое направление до 2020 года. Здесь у нас карьеры, развернуто три филиала с достаточными трудовыми техническими ресурсами. Финансирование проекта идет бесперебойно, и в планах Минтранса дорога стоит как приоритетная. Так что при темпах строительства, что есть сейчас, планы по вводу «Лены» в 2020 году вполне реальны.

**— Споры по поводу применения ФЗ-44, который пришел на смену раскату 94 федеральному закону продолжают. Ваше предприятие уже почувствовало на себе новые подходы в проведении торгов, конкурсов?**

— Конечно, и могу сказать, что подход к выбору подрядчиков стал более предметным. В отрасли стали чаще проводиться конкурсы с ограниченным участием, предквалификацией. Заказчик сегодня ответственно подходит к изысканиям, проектированию и в конечном счете выбору строительной подрядной организации. Если можно так сказать, то борьба за контракт ведется среди равных предприятий: с опытом, необходимыми техническими ресурсами, своей производственной историей. В конечном счете происходит профессионализация отрасли и нацеленность на результат, где главный критерий — качество.

# АВТОБУСНЫЕ СТОЛКНОВЕНИЯ ИНТЕРЕСОВ

**СПОРЫ НАСЧЕТ ПУТЕЙ РАЗВИТИЯ ГОРОДСКОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА, ПОЖАЛУЙ, УТИХНУТ ЕЩЕ НЕСКОРО. К СОЖАЛЕНИЮ, ДИАЛОГ МЕЖДУ РАЗНЫМИ СТРУКТУРАМИ, СВЯЗАННЫМИ С ЭТОЙ СФЕРОЙ, ЧАЩЕ ВСЕГО ЗАКАНЧИВАЕТСЯ ВЗАИМНЫМИ ПРЕТЕНЗИЯМИ. ЗАСТРОЙЩИКИ ЖАЛУЮТСЯ НА НЕДОСТАТОК МАРШРУТОВ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В МЕСТАХ РАЗМЕЩЕНИЯ НОВЫХ ЖИЛЫХ КОМПЛЕКСОВ. МАРШРУТЧИКИ НЕДОВОЛЬНЫ НИЗКИМ ТАРИФОМ, КОТОРЫЙ В ИРКУТСКЕ НЕ ПОВЫШАЛСЯ УЖЕ В ТЕЧЕНИЕ ШЕСТИ ЛЕТ, И ДАЖЕ ПРОВОДЯТ ЗАБАСТОВКИ, КАК ЭТО БЫЛО В КОНЦЕ ПРОШЛОГО ГОДА. ПАССАЖИРОВ В СВОЮ ОЧЕРЕДЬ ВОЗМУЩАЕТ ГРУБОСТЬ СО СТОРОНЫ ВОДИТЕЛЕЙ АВТОБУСОВ. У ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ ВЛАСТИ ТАКЖЕ СВОЕ МНЕНИЕ ПО ВСЕМ ЭТИМ ВОПРОСАМ.**

## БОЛЬНАЯ ТЕМА

Пресловутые 12 рублей уже давно стали комом в горле у администрации. Для перевозчиков же, по их собственным словам, тариф в общественном транспорте — вообще вопрос жизни и смерти. И, несмотря на то что обывателям вроде как удобно, что в Иркутске проезд стоит 12 рублей, в то время как в Красноярске и даже уже в Ангарске он составляет 17-18 рублей, это сказывается прежде всего на самих же пассажирах.

Причина остановки роста иркутского тарифа уже давно была публично обозначена. Согласно постановлению правительства Иркутской области от 28 ноября 2008 года «Об утверждении Положения о государственном регулировании тарифов на перевозки пассажиров и багажа всеми видами общественного транспорта в городском и пригородном сообщении (кроме железнодорожного транспорта), автомобильным транспортом по внутриобластным и межобластным (межреспубликанским в пределах Российской Федерации) маршрутам», власти города не могут повысить его самостоятельно. Для того чтобы увеличить стоимость проезда в частном общественном транспорте, десяти перевозчикам необходимо собрать пакет документов и передать его в комитет по тарифному регулированию. Они должны полностью подтвердить все свои расходы: наличие транспортных средств и парковок, статистические данные о заработной плате сотрудников и их налоговых отчислениях.

«Мне всегда странно наблюдать за сложившейся ситуацией: из 132 иркутских перевозчиков никак не найдутся 10 смельчаков, которые обоснуют свой тариф. Восемь было, а десять ну никак. И это, кстати, свидетельствует о том, что многие из перевозчиков работают по какой-либо учетной политике, позволяющей контролировать расходы, — уверена начальник департамента дорожного строительства, благоустройства и транспорта комитета по ЖКХ администрации Иркутска Юлия Гордина. — К слову, в других городах Иркутской области действует точно такое же постановление, как и в Иркутске. И везде перевозчики уже обосновали свой тариф и повысили стоимость проезда в общественном транспорте: в Ангарске она составляет 17 рублей, в Братске 16 рублей. Это доказывает, что постановление работает, никаких сложностей не содержит. Так что решение проблемы формирования тарифа в Иркутске в руках у руководителей транспортных предприятий. Кстати, из-за невозможности обосновать тариф коммерческими перевозчиками приходится сдерживать тариф на уровне 12 рублей и муниципальному транспорту, иначе он станет неконкурентоспособным».

С этим мнением категорически не согласен председатель правления Союза автомобилистов Сибири Алексей Шабанов: «В Ангарске ситуация обстоит совсем иначе: основные перевозки организационно зависят от одного предприятия, и поэтому им гораздо легче договориться между собой, чем иркутянам. Попробуйте встать на место наших частников.



НАЧАЛЬНИК ДЕПАРТАМЕНТА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА, БЛАГОУСТРОЙСТВА И ТРАНСПОРТА КОМИТЕТА ПО ЖКХ АДМИНИСТРАЦИИ ИРКУТСКА ЮЛИЯ ГОРДИНА СЧИТАЕТ, ЧТО ИРКУТСКИМ МАРШРУТЧИКАМ ВОЗМОЖНОСТЬ ОБОСНОВАТЬ БОЛЕЕ ВЫСОКИЕ ТАРИФЫ МЕШАЕТ НЕПРОЗРАЧНОСТЬ ИХ РАБОТЫ

В нынешних условиях они вынуждены минимизировать затраты, связанные с ремонтом и содержанием транспорта. А для того чтобы обосновать тариф, им придется увеличить свои расходы, грубо говоря, нести убытки. И вот каждый из перевозчиков думает: «А почему именно я должен целенаправленно идти на убыль, в то время как остальные будут потом довольствоваться моими результатами?»

Как добавляет председатель некоммерческого партнерства «Объединение автотранспортных предприятий города Иркутска» Сергей Ошурков, нюанс состоит и в том, что перевозчики до 2014 года работали по вмененному налогу, а в нем не нужно было документально

подтверждать свои расходы и доходы, и, следовательно, у них нет таких данных.

По мнению Алексея Шабанова, неправильно построен и сам принцип установления тарифа: «Изначально постановление было придумано для того, чтобы усложнить процедуру повышения тарифа. Чиновники говорят: «Виноваты сами перевозчики». А, извините, кто довел их до такого состояния? Администрация создала условия, при которых легальный бизнес вести уже нельзя. МУП «Иркутскавтотранс» существует на огромных дотациях от государства, и поэтому вопрос ценообразования для муниципального транспорта не так принципиален, как для частных перевозчиков. 18 рублей — мини-

мум, который позволит вздохнуть маршрутчикам чуть свободнее».

## ЛЕГАЛЬНОСТЬ ЛЕГАЛЬНОСТИ РОЗНЬ

В итоге из-за вопроса, находящегося в подвешенном состоянии, страдают прежде всего сами пассажиры, ведь искусственное торможение роста тарифа тянет за собой сразу несколько проблем. Из-за содержания общественного транспорта в ненадлежащем состоянии часто случаются аварии (к примеру, по причине отказа тормозов), многие из которых приводят и к летальным исходам.

Средняя зарплата у водителей частных автобусов составляет 10-15 тыс. рублей (при том что их доходы раньше доходили до 20-30, а то и до 40 тыс. рублей). Понятно, что такой суровый труд редко привлечет высококлассного специалиста, поэтому в профессии задерживаются только те, кому идти больше некуда.

Согласно опросам, особенно остро жители Иркутска переживают из-за курения водителей в автобусах и маршрутках, их разговоров по телефону по время движения, а также рядов конкурирующих маршрутов. Горожане жалуются на старые автобусы и грязь внутри общественного транспорта. Некоторые жители областного центра уверены, что многие водители автобусов и маршруток, а также рядовые автомобилисты, просто покупают водительские удостоверения, не имея при этом никаких навыков вождения транспорта. «Не пропустить соперника вперед, ругань через дверь на светофоре, экстремальное вождение во время разговора с коллегой по телефону и отсчета сдачи пассажиру, вождение со сломанными приборами и системой торможения, бег с препятствиями за «зайцами», прыгнувшими из задней двери», — такими видят трудовые будни иркутских маршрутчиков многие обыватели.

Как сообщил заместитель начальника Межрегионального управления государственного автодорожного надзора (МУГАДН) по Республике Бурятия и Иркутской области Дмитрий Дорожкин, каждая десятая машина на линии выходит на работу без соответствующих документов, а без лицензии ежегодно попадают-ся от 100 до 150 машин. В общем же на рынке региона около 40% водителей общественного транспорта работают по нелегальным схемам.

Для того чтобы контролировать деятельность перевозчиков, администрация Иркутска с этого года будет заключать с ними договоры. По словам Юлии Гординой, до конца года планируется привлечь для транспортного обслуживания перевозчиков по 33 маршрутам, включенными в реестр. Деятельность остальных без договоров, согласно нововведению, будет признана нелегальной.

«Требования для заключения договоров у нас очень высокие, так что сам процесс проходит практически на конкурсной основе. Кстати, в ближайшей перспективе мы планируем проводить полноценные конкурсы, которые, как мы надеемся, позволят существенно повысить качественный уровень перевозки», — убеждена Юлия Гордина.

**«НЕ ПРОПУСТИТЬ СОПЕРНИКА ВПЕРЕД, РУГАНЬ ЧЕРЕЗ ДВЕРЬ НА СВЕТОФОРЕ, ЭКСТРЕМАЛЬНОЕ ВОЖДЕНИЕ ВО ВРЕМЯ РАЗГОВОРА С КОЛЛЕГОЙ ПО ТЕЛЕФОНУ И ОТСЧЕТА СДАЧИ ПАССАЖИРУ, ВОЖДЕНИЕ СО СЛОМАННЫМИ ПРИБОРАМИ И СИСТЕМОЙ ТОРМОЖЕНИЯ, БЕГ С ПРЕПЯТСТВИЯМИ ЗА «ЗАЙЦАМИ», СПРЫГНУВШИМИ ИЗ ЗАДНЕЙ ДВЕРИ», — ТАКИМИ ВИДЯТ ТРУДОВЫЕ БУДНИ ИРКУТСКИХ МАРШРУТЧИКОВ МНОГИЕ ОБЫВАТЕЛИ.**



Однако другие эксперты считают, что нововведение приведет не к улучшению качества перевозки, а к сокращению действующих маршрутов. На данный момент более десяти из них не включены в официальный реестр. Нелегальными стали №80К, №69К, №3К, №59 (идущие через центральный рынок) и другие маршруты, которыми активно пользуются горожане.

«Понятие о легальности маршрутов — весьма относительное. Был удлинен маршрут автобуса №3, и фактически он стал передвигаться по той же схеме, что и 80К, который был признан нелегальным и не был внесен в реестр, — уточнил Сергей Ошурков. — Также в этом году был изменен маршрут автобусов №27. Теперь он проходит не по Карла Маркса, а по Карла Либкнехта. Для пассажиров это неудобно и непривычно. Перевозчики, продолжающие ездить по старому маршруту, стали нелегалами. Если администрация планирует такой мерой разгрузить Карла Маркса, то ей нужно понимать, что шесть-восемь машин погоды не сделают. Для того чтобы освободить центральные улицы, нужно для начала убрать с них междугородние рейсы».

#### БОРЬБА С ПРОБКАМИ КАК СИЗИФОВ ТРУД

Проблема, связанная с пробками, с каждым годом только усугубляется — уже традиционно автомобили «стоят» на всех главных улицах и развязках города. По мнению Юлии Гординой, этот вопрос связан больше не с общественным, а с личным транспортом. По данным на начало года, на 606 тыс. иркутян приходится 223 тыс. машин. Цифра 1600 (именно столько всего в областном центре общественного частного и муниципального транспорта) по сравнению с этим количеством звучит гораздо скромнее. Однако косвенно автобусы все же влияют на пробки.

«На большинстве маршрутов перевозчикам следует переходить на транспорт большей вместимости. Автобусы, рассчитанные на 70 и на 14 пассажиров, занимают примерно одно и то же место на дорогах, правда, у первых вместимость гораздо выше, — поясняет Алексей Шабанов. — Маленькие маршрутки заполняют весь центр, на курорте Ангара они залазят уже чуть ли не в четвертый ряд. Недавно администрация закупила 20 с лишним машин Fiat Ducato небольшой вместимости. И при этом основное количество их было распределено на маршрут №27, где и так работает уже пять перевозчиков. Складывается ощущение, что администрация озабочена только зарабатыванием денег, выдавливая частных с коротких, прибыльных маршрутов. А решение социальной проблемы дру-

гих районов города, например Ново-Ленино, администрацию, похоже, не волнует. Маршрут ведь там менее рентабельный».

Большое значение в дорожной среде имеет и грамотное размещение остановок. Администрация периодически меняет их месторасположение, правда, эти нововведения не всегда удачны. Например, критике со стороны ГИБДД подвергается остановка на улице Чехова, где прямо на повороте останавливаются автобусы, следующие в Ново-Ленино — такое расположение сильно загружает и без того напряженное движение на Дзержинского. А в месте, где на этой улице можно было бы разместить остановку, была сделана платная парковка.

«Раньше, для того чтобы переместить остановку, требовалось согласование с ГИБДД. Сейчас же это не требуется, и власти делают что хотят. К примеру, коммерческие автобусы №27 останавливаются в благоустроенном кармане, а муниципальные, следующие тем же маршрутом — чуть ближе, в выпиленном на скорую руку пролете. Пассажиры это приводит в недоумение», — заметил Алексей Шабанов.

Для того чтобы контролировать деятельность перевозчиков, администрация Иркутска с этого года будет заключать с ними договоры. По словам Юлии Гординой, до конца года планируется привлечь для транспортного обслуживания перевозчиков по 33 маршрутам, включенным в реестр. Деятельность остальных, без договоров, согласно нововведению, будет признана нелегальной.

«Требования для заключения договоров у нас очень высокие, так что сам процесс проходит практически на конкурсной основе. Кстати, в ближайшей перспективе мы планируем проводить полноценные конкурсы, которые, как мы надеемся, позволят существенно повысить качественный уровень перевозки», — убеждена Юлия Гордина.

В свою очередь администрация продолжает вводить свои меры для борьбы с пробками. Одна из них, которая вступила в силу с октября этого года, — ограничение на проезд большегрузного транспорта в часы пик. Введение постановления администрации вызвало большой резонанс среди иркутских строителей, которые выступали против ограничений, мотивируя это тем, что непрерывный строительный процесс будет нарушен. Поэтому муниципальные чиновники пошли навстречу строителям и исключили из первоначальной редакции постановления ряд улиц, в частности объездную дорогу Ново-Ленино.

Согласно принятым изменениям, ограничение будет действовать до 15 декабря

с 07.00 до 10.30 и с 16.00 до 20.00 для транспортных средств с грузом или без него с габаритными параметрами, превышающими по ширине 2,55 метра; по высоте четыре метра от поверхности проезжей части; по длине 20 метров.

«Город Иркутск в часы пик задыхается от пробок. У нас есть несколько напряженных точек, где постоянно осложнено движение. Поэтому, вводя ограничения на движение большегрузного транспорта в утренние и вечерние часы, мы преследовали одну единственную цель: чтобы жители города Иркутска вовремя добирались до работы», — пояснил на официальном мероприятии мэр Иркутска Виктор Кондрашов. При этом иркутский градоначальник отметил, что пока это «психологическая мера», вызванная необходимостью адаптации бизнеса, которая в последствии, скорее всего, будет ужесточена.

Еще одна инициатива администрации по поводу улучшения дорожного движения пока так и не воплотилась в жизнь — в начале года говорилось, что уже летом в центре города появятся платные притротуарные парковки с паркоматами. Для их размещения мэрией были выбраны шесть основных улиц: Карла Маркса, Киевская, Свердлова, Ленина, Сухэ-Батора и Пролетарская. Планировалось, что вдоль улиц будут установлены паркоматы, услуги в которых можно будет оплатить наличными или картами предоплаты. Правда, лето уже прошло, а новшество так и не появилось.

«Сейчас этот вопрос еще находится на стадии проработки. Очень сложно идет согласование этой инициативы и урегулирование необходимых постановлений. Также нужно проработать все нюансы, связанные в том числе и с административной ответственностью водителей, которые откажутся платить за парковку. Кроме того, есть трудности и с поиском инвесторов. Большинству компаний, уже реализовавших подобные проекты в других городах, интересно создание больших парковок, на 500-1000 мест. Иркутск же пока в таком количестве не нуждается — 33 парковочных участка общей вместимостью в 200 машин вполне бы удовлетворили потребности автомобилистов нашего города».

#### ЭКСПЕРИМЕНТЫ АДМИНИСТРАЦИИ

Город развивается и в связи с этим нуждается в разработке новых транспортных маршрутов.

«Начиная с лета этого года мы запустили сразу несколько экспериментальных маршрутов: №58 (Центральный рынок — Жилино — Парус), №59 (внутри микрорайона Зеленый),

вынужденно «замороженный» тариф на проезд в общественном транспорте тормозит многие параметры его развития

а также два маршрута через Академический мост — №4 (Университетский — Центральный рынок) и №22 (Первомайский — Сквер Кирова), — сообщила Юлия Гордина. — В будущем мы планируем обеспечить дополнительным общественным транспортом микрорайон Березовый в конце Ново-Ленино. Все эти маршруты прорабатывались с учетом просьб самих горожан. Эксперимент по ним будет продолжаться в течение трех месяцев, по истечении которых перевозчик подаст данные о целесообразности или нецелесообразности этого маршрута в зависимости от особенностей пассажиропотока».

Автобусы №67 (Топкинский — Первомайский), которые с сентября по просьбам жителей стали ходить через Академический мост, возвращаются на свой прежний маршрут. По данным городского управления транспорта, новый маршрут оказался невостребованным.

«Анализ пассажиропотока показал недостаточную эффективность новой схемы маршрута №67. Кроме того, регулярно поступают жалобы от жителей улиц Лермонтова, Гоголя и других, которые пользовались данным маршрутом, когда он работал по старой схеме, с просьбой вернуть маршрут по вышеуказанным улицам. Исходя из этих данных, было принято решение изменить маршрут», — пояснила Юлия Гордина.

С ноября прошлого года в Иркутске появились экспрессные маршруты; на данный момент из пяти осталось четыре — автобус №8Э оказался нерентабельным. Лучше всего экспрессы прижились в отдаленных районах, куда жителям города проблематично добраться поздно вечером или рано утром. Особо востребованы маршруты №42 и 43 (Ленинский район), №33 (Батарейная). Стоимость билета в них составляет 25 рублей, действуют они с 7 до 11 как утра, так и вечера.

В ближайшем будущем в Иркутске появится и первый бесконтактный троллейбус, разработанный МУП «Горэлектротранс». С помощью специальной гелевой батареи он сможет проехать без контактного соединения с сетью до 11 км. Планировалось, что презентация чудо-троллейбуса состоится 8 октября, но ее перенесли на несколько недель. Как поясняют в администрации, любое нововведение в сфере общественного транспорта требует тщательной проработки и согласования с начальством, в связи с чем иногда и отодвигаются сроки воплощения идей в жизнь.

АНАСТАСИЯ ЕЛИЗАРОВА

# СКОРОСТЬ И УДОБСТВО

ДВА КАЧЕСТВА, ВЫНЕСЕННЫХ В ЗАГОЛОВOK, — КЛЮЧЕВЫЕ МОМЕНТЫ, КОТОРЫЕ ДЕЛАЮТ СКОРОСТНЫЕ МАГИСТРАЛИ СТОЛЬ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫМИ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ В ЕВРОПЕ И АЗИИ. РОССИЯ В ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ СТАРАЕТСЯ В ТЕХНОЛОГИЧЕСКОМ ПЛАНЕ ДОГНАТЬ ДЕСЯТКУ СТРАН, УЖЕ НЕ ОДНО ДЕСЯТИЛЕТИЕ ПОЛЬЗУЮЩИХСЯ ПРЕИМУЩЕСТВАМИ СКОРОСТНОГО И ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ.

## ГОНКА ЗА ЛИДЕРАМИ

Высокоскоростные железнодорожные магистрали (ВСМ) сегодня успешно конкурируют не только с традиционным железнодорожным транспортом, но и с авиаперевозчиками, поскольку повышают мобильность населения без серьезного увеличения стоимости поездки. Протяженность ВСМ в мире сегодня превышает 17 тыс. км, линии ВСМ эксплуатируются в 14 странах мира, используя более 300 видов подвижного состава. Первая линия ВСМ была запущена в Японии ровно полвека назад — в 1964 году. Поезда Shinkansen нулевой серии, построенные Kawasaki, развивали скорость в 200 км/ч, средняя скорость движения по ВСМ на маршруте Токио—Нагоя—Киото—Осака поначалу составляла 160 км/ч. Shinkansen задумывалась как система дальних перевозок, но в то же время она с успехом используется и как транспорт, позволяющий жителям пригородов добираться до работы в крупных городах. Стимулом для строительства этой линии послужила тяжелая транспортная ситуация на восточном побережье острова Хонсю. Уже в 1967 году дорога стала приносить операционную прибыль, а к 1971-му затраты на строительство полностью окупились.

Строительство первых немецких высокоскоростных линий InterCityExpress (ICE) началось вскоре после запуска французских TGV. Начиная с 2000 года мультисистемные поезда ICE третьего поколения стали ходить в Нидерланды и Бельгию. Третье поколение ICE имеет среднюю скорость 330 км/ч и максимальную скорость 363 км/ч.

Итальянская серия поездов Pendolino позволяет использовать традиционный путь. Первая линия была построена в 1978 году и соединила Рим с Флоренцией (протяженность — 254 км). Время поездки между этими городами — около 90 минут, средняя скорость поездов — 200 км/ч.

Помимо развитых стран Центральной Европы развитию систем ВСМ уделяют большое внимание Великобритания, Испания, Норвегия, Швеция, Южная Корея, Турция и Китай. Скоростные линии соединяют Шанхай и Пекин, Гуанчжоу и Шэньчжэнь, Гуанчжоу и Гонконг.

По сообщениям Министерства железных дорог КНР, 850 км путей на 18 главных линиях были одобрены для движения поездов со средней скоростью 250 км/ч. Из Пекина в Чжэнчжоу (расстояние — 689 км) пассажир может добраться как на поезде по ВСМ за два с половиной часа, так и на обычных поездах, но уже за восемь с половиной часов. Средняя скорость высокоскоростного поезда на маршруте — 275 км/ч, а стоимость билета в пересчете на рубли — 1,5-5 тыс. руб. Обычный электропоезд движется со средней скоростью 78 км/ч, цена билета в пересчете на рубли — 500-1500 руб.

КНР в настоящее время лидирует по протяженности линий ВСМ — она превысила 6 тыс. км, в то время как Испания, Япония и Франция имеют вдвое меньший «километраж». По прогнозам, к 2020 году протяженность линий ВСМ в мире достигнет 40 тыс. км, причем четверть будет приходиться на долю Китая.

**В СВЯЗИ С ПОСТОЯННЫМ РАЗВИТИЕМ РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПОТРЕБНОСТИ ЕГО УЧАСТНИКОВ РАСТУТ, ИМ ТРЕБУЕТСЯ В ТОМ ЧИСЛЕ БОЛЕЕ СОВРЕМЕННЫЙ И ЭФФЕКТИВНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО КОТОРОГО МОЖЕТ ОБЕСПЕЧИТЬ ТАКОЙ ИНСТРУМЕНТ, КАК ЛОКАЛИЗАЦИЯ ПРОИЗВОДСТВА ИНОСТРАННОЙ ПРОДУКЦИИ. ВЕДЬ ПРИ СОЗДАНИИ СОВМЕСТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ С ИНОСТРАННЫМИ КОМПАНИЯМИ СОЗДАЕТСЯ НОВАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ БАЗА, ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ ПРОЦЕСС ПЕРЕДАЧИ РОССИЙСКИМ ПРЕДПРИЯТИЯМ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ.**

Самая быстрая на сегодняшний день вариация ВСМ — французская TGV (train a grande vitesse), разработанная GEC-Alsthom и национальным французским железнодорожным оператором SNCF и представленная публике в 1979 году. Первая ветка была открыта в 1981 году между Парижем и Лионом. Скорость, которую развивают поезда на TVG, в среднем составляет 213 км/ч, рекорд составил 515 км/ч. TGV считается очень безопасным видом транспорта, поскольку на этих магистралях не было крупных катастроф.

Помимо безопасности есть еще несколько очевидных преимуществ ВСМ перед, скажем, авиаперелетом: отсутствие необходимости приезжать заранее и регистрироваться, проходить досмотр службы безопасности. Кроме того, железнодорожные станции удобно расположены — как правило, в центре городов, так что не нужно тратить дополнительное время на дорогу в аэропорт.

К тому же проезд по ВСМ в среднем обходится дешевле авиабилета — из Парижа в Лион, к примеру, на TGV можно доехать за €55-80 (цена варьируется в зависимости от класса обслуживания, дня недели, времени суток). Билет во второй класс на одной из самых дорогих высокоскоростных китайских линий Пекин—Гуанчжоу стоит 865 юаней, чуть меньше средней цены авиаперелета по тому же маршруту.

«Положительные эффекты от создания ВСМ давно известны: сближение региональных центров, рост деловой активности. Высокоскоростные поезда самостоятельно генерируют пассажиропоток, при этом доступная транспортная связь стимулирует транспортную подвижность населения и т.д.», — отмечает Лев Рузавин, эксперт-аналитик отдела исследований железнодорожных пассажирских перевозок Института проблем естественных монополий (ИПЕМ).

Россия сейчас стремительно наверстывает упущенное время: по проекту Транспортной стратегии до 2030 года протяженность линий ВСМ в России должна достигнуть за этот период 4,2 тыс. км. Пилотная линия ВСМ Москва—Казань протяженностью 803 км должна быть построена уже к 2018 году.

Всего планируется построить четыре ВСМ: Москва—Санкт-Петербург (ВСМ-1), Москва—Екатеринбург (ВСМ-2), Москва—Адлер (ВСМ-3), Казань—Самара. ВСМ Москва—Екатеринбург будет сооружаться в два этапа: на первом будет построена линия Москва—Казань (старт намечен на вторую половину 2014 года), на втором — Казань—Екатеринбург.

Стоимость строительства ВСМ Москва—Екатеринбург приблизительно оценивается в €35,5 млн/км, что соответствует средним ценам в мире. Всего на строительство ВСМ Москва—Екатеринбург, согласно проекту Транспортной стратегии, потребуется около 2 трлн руб. И хотя в первые годы и даже десятилетия эксперты не ожидают полной загруженности этой магистрали, спрос на услуги скоростных пассажирских перевозок прогнозируется большой. По подсчетам PricewaterhouseCoopers, ВСМ Москва—Нижний Новгород—Казань—

Екатеринбург может лишить авиаперевозчиков почти 80% пассажиров и 400 млрд руб. за 30 лет. Проекты планируется реализовывать на основе государственно-частного партнерства в соотношении 50% на 50%, в то время как на Западе доля государства составляла в среднем 70%.

Различаются и подходы к использованию инфраструктуры для ВСМ: в Японии и Испании были созданы отдельные линии ВСМ, которые не пересекаются со старыми путями сообщения из-за разной ширины колеи. Во Франции железнодорожная колея скоростных магистралей не отличается от прежде существовавших путей, но они также предназначены исключительно для высокоскоростных поездов.

Россия пошла по пути Германии и Италии, где была модернизирована существовавшая инфраструктура — например, были спрямлены участки с большой кривизной. Скоростные поезда были запущены с сохранением пригородного и регионального пассажирского движения (как на участке Москва—Санкт-Петербург). Единственными высокоскоростными поездами в России до недавнего времени были «Сапсан» и «Аллегро» (аналог «Сапсана», курсирующий между Петербургом и Хельсинки). В ОАО РЖД рассчитывают развивать скоростное и высокоскоростное движение параллельно. Такая схема работает по направлению Москва—Великий Новгород: по одному билету можно проехать на «Сапсане», а затем пересечь с него на «Ласточку» — появившуюся впервые на Олимпиаде в Сочи новинку, совместное творение российской группы «Синара» и немецкого концерна Siemens.

## «ЛАСТОЧКИНО» ГНЕЗДО

Как отмечает Игорь Скок, ведущий эксперт-аналитик отдела исследований транспортного машиностроения ИПЕМа, в стране «уже выполнена значительная работа по внедрению новых технологий в отрасль транспортного машиностроения, создан ряд совместных предприятий с крупнейшими зарубежными компаниями и освоен серийный выпуск продукции, не выпускавшейся на территории России со времен распада СССР».

«В связи с постоянным развитием рынка железнодорожных перевозок потребности его участников растут, им требуется в том числе более современный и эффективный подвижной состав, серийное производство которого может обеспечить такой инструмент, как локализация производства иностранной продукции, — отмечает эксперт. — Ведь при создании совместных предприятий с иностранными компаниями создается новая техническая и технологическая база, осуществляется процесс передачи российским предприятиям интеллектуальной собственности».

СП «Синары» и Siemens «Уральские локомотивы» — один из примеров подобной локализации. Как сообщили в пресс-службе компании, на сегодняшний день локализация производства «Ласточки» составляет 63%, а к 2017 году достигнет 80%. «Уральские локомотивы» работают с сотней российских поставщиков, а сама «Ласточка» существенно переработана: в

ее конструкцию внесено 20-40% изменений по сравнению с немецким прототипом.

Российская «Ласточка» обладает большей мощностью, улучшенными параметрами безопасности и надежности по сравнению с моделью, созданной для Олимпиады в Сочи, приспособлена к российским климатическим условиям: может работать в условиях морского климата и при температуре от –40°C до +40°C. Российские «Ласточки» быстрее тормозят и быстрее разгоняются, что делает их использование эффективным не только на участках, где можно использовать их скоростной потенциал (до 160 км/ч), но также в городах и пригородах. В следующем году для РЖД будет произведено 33 поезда «Ласточка», а до 2020 года на предприятии будет изготовлено 1,2 тыс. вагонов.

## СВЯЗАННЫЕ ОДНОЙ СЕТЬЮ

С учетом того, что «Сапсаны» и «Ласточки» уже курсируют по магистралям, а также планов других российских производителей подвижного состава по запуску производства собственной разработки электропоездов, у РЖД существуют инструменты для организации скоростного движения, а значит, не исключено, что путешествие из Петербурга в Москву, из Москвы в Сочи или Казань станет гораздо более простым и приятным, чем сейчас.

Руководитель департамента исследований железнодорожного транспорта ИПЕМа Владимир Савчук в свою очередь уверен, что современная Россия с ее географическими особенностями без ВСМ немыслима. «Чтобы повысить мобильность населения, обеспечить современный уровень комфорта перемещения, ВСМ точно необходимы. Этот вид транспорта у нас будет», — подчеркивает господин Савчук.

Эксперты ИПЕМа уверены, что после запуска высокоскоростного сообщения (300-400 км/ч; по проектам ВСЖМ-1, ВСМ-2, ВСМ «Центр—Юг» и пр.) по специализированным выделенным линиям, а также после запуска скоростного сообщения (160-200 км/ч) изменится рынок пассажирских перевозок в дальнейшем следовании. В частности, произойдет увеличение объемов пассажирских перевозок по железной дороге (только по ВСМ в 2018 году пассажирооборот составит 5 млрд пассажиро-километров, по данным «Прогноза долгосрочного социально-экономического развития РФ до 2030 года», подготовленного Минэкономики). Усилится конкуренция за пассажира между железнодорожными, авиа- и автобусными перевозчиками, а также внутривидовая конкуренция в ж/д (между ДС, ВСМ, СС). На освободившейся инфраструктуре станет возможным организовывать движение пригородных поездов с более удобным графиком. «Построив запланированные 4 тыс. км высокоскоростных линий, мы свяжем все крупные городские агломерации России и города-миллионники, за исключением Сибири и Дальнего Востока, то есть основную часть населения страны», — отмечает Владимир Косой, президент Центра экономики инфраструктуры.

ОЛЬГА КУЧЕРОВА

# ЛУЧШИЕ ИЗДАНИЯ

В ИЗВЕСТНЫХ МЕСТАХ ИРКУТСКА

В лучших  
традициях

Бульвар Гагарина, 38. т.: 500-026  
restaurants@materik.com



При покупке абонемента –  
занятие от 130 руб.

- Тренажерный зал
- Инфракрасная кабинка
- Завтраки
- Индивидуальные тренировки

Годовой абонемент – 18000 руб.  
В стоимость абонемента входит:  
\*час сауны каждый месяц,  
безлимитный вход при заказе посещения



телеф.: 792-550

пивной ресторан  
**Bier Haus**  
Camum Longa. Пиво вечно.

ВРЕМЯ ЛАНЧА  
+ WiFi

Иркутск, ул. Кривоноса, 2  
(около с/д. Жаров Уфимца)  
т.: (3952) 33-00-33  
e-mail: restaurant@bierhaus.ru  
www.bier-haus.ru

**Broadway**

бар•ресторан

г. Иркутск,  
ул. Сидова, 29  
заказ столиков

777-800

www.broadway.irk.ru  
broadway.irk.ru

**Monet**

coffee fashion club



Иркутск, б. Гагарина, 42  
Тел.: 201-771

В ИЗВЕСТНЫХ МЕСТАХ ИРКУТСКА



ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ РЕКЛАМОДАТЕЛЕЙ  
Тел.: (3952) 241-595, 205-204

# Гостиничный комплекс „Крестовая падь”

приветствует Вас на берегу  
священного озера Байкал!



Гостиничный комплекс «Крестовая Падь» расположен на берегу озера Байкал, в поселке Листвянка, недалеко от Крестовоздвиженской церкви Святого Николая Угодника, построенной в XIX веке.



Номера комплекса — различной категории (стандарт, студия, люкс), оборудованы телевизором, мини-баром, телефоном. Для проведения конференций, семинаров, тренингов, деловых встреч в составе комплекса — современный конференц-зал.



К услугам гостей ГК «Крестовая Падь»

- Internet и спутниковое телевидение
- экскурсии по г. Иркутску, п. Листвянка, этнографическому музею «Тальцы», Лимнологическому музею
- прогулочные туры и круизы по озеру Байкал на теплоходах
- катание на велосипедах, катание на лошадях
- организация эксклюзивных туров по индивидуальным заявкам
- организация тренингов

Гостиничный комплекс «Крестовая Падь» с великолепными видами на озеро Байкал — прекрасное место для Вашего отдыха!

8 корпусов

VIP коттедж

2 ресторана



ЛЕТНЯЯ  
кафе-терраса

финская  
САУНА

банный комплекс  
С БАССЕЙНОМ

664520

Россия, Иркутская область, п.  
Листвянка, ул. Горная, 14-А

Служба бронирования,  
приема и размещения, тел./факс.:

+7 (3952) 496-863

Тел.:  
8-902-763-23-90 (или 732-390)

skype: Krestovayapad

e-mail:  
krestovayapad@mail.ru