

ДИАЛОГИ

журнал Дискуссионного
экономического клуба
«Диалоги»

№02

сентябрь
2015

В 2015 ГОДУ
ОБЪЕМ ФИНАНСИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО
КОМПЛЕКСА СОСТАВИЛ
БОЛЕЕ 925 МЛРД РУБЛЕЙ

06

**КЛЮЧЕВАЯ СТАВКА,
ИПОТЕКА И ЖИЛИЩНОЕ
СТРОИТЕЛЬСТВО**

12

**КАК ИННОВАЦИИ
ПРИВЛЕКАЮТ ИНВЕСТИЦИИ**

24



**ИНВЕСТИРУЙТЕ
В РОССИЮ**

34



НАУЧНЫЙ ПРИОРИТЕТ

Еще год назад на саммите БРИКС в Форталезе Российский фонд прямых инвестиций объявил, что объединит усилия с партнерами по БРИКС, чтобы нарастить вложения в инфраструктуру. Что и сделал. Ведь у стран БРИКС похожие возможности и проблемы – нужны инвестиции. Крупнейший из партнеров РФПИ по БРИКС – это недавно созданный китайский фонд Silk Road с капиталом в \$40 млрд. Задача фонда – обеспечение инфраструктурными инвестициями экономического пояса Шелкового пути.

Но замедление экономического роста, а то и рецессия во многих развивающихся странах стали сказываться и на секторе прямых иностранных инвестиций. Капиталовложения в новые проекты сократились в первом полугодии по сравнению с аналогичным периодом 2014 г. в 97 из 154 развивающихся стран.

Известно, что один из важных инструментов инвестиционной привлекательности – это инновационные технологии. Для повышения эффективности работы ОАО «РЖД» в нынешних условиях особое значение имеет применение инноваций и современных материалов. Причем речь идет о новых производствах и технологи-

ях для различных отраслей. Все перечислить нереально, но подсчитано, что применение в строительных конструкциях марок стали с высокими антикоррозионными свойствами, например, сокращает эксплуатационные расходы на 80–90% при повышении надежности устройств. Подобные материалы в качестве эксперимента уже используют в отрасли при возведении пролетных строений мостов, ферм и опор контактной сети. А чтобы снизить энергетические потери подвижного состава, ученые разработали токосъемные вставки пантографов из природного графита с низким электрическим сопротивлением.

Все же для ускоренного внедрения на сети дорог множества подобных эффективных решений целесообразно принять ряд мер. В частности, для выпуска различных узлов железнодорожной техники, выполненных с применением новых материалов, требуется организовать их мобильные производства, обеспечивающие низкую себестоимость изделий. Надо шире привлекать частный венчурный капитал для реализации отраслевых инновационных проектов. При этом можно использовать накопленный крупными госкомпаниями опыт, в том числе по производству сверхпрочных наноструктурированных винтовых пружин для подвижного состава, энергоэффективного стекла, стеклопластиковых консолей контактной сети и т.д.

Понятно, что для проведения полномасштабных научных исследований в целях модернизации железнодорожного транспорта требуются инвестиции. А новые технологии – важный инструмент, работающий на повышение эффективности холдинга. Ведь есть задача – довести уровень технического развития компании до лучших мировых показателей, обеспечив при этом технологическое лидерство и сохранение ключевых компетенций. ●

06 **МНЕНИЕ**
МАКСИМ СОКОЛОВ:
«Такой концентрации сложных и масштабных задач у Министерства транспорта России еще не было»

12 **ИНТЕРВЬЮ**
МИХАИЛ МЕНЬ:
«Пессимистичные прогнозы в строительстве, к счастью, не сбываются»

16 **МАКРОВЗГЛЯД**
НИКОЛАЙ ВАРДУЛЬ
Какая дорога ведет в будущее?

24 **ТЕМА НОМЕРА**
ИННОВАЦИИ НА РЕЛЬСАХ
Актуальные программы развития железных дорог России

32 **ФОКУС-ГРУППА**
Какие инновационные программы будут способствовать инвестиционной привлекательности экономики России?

34 **ГОСТЬ НОМЕРА**
КИРИЛЛ ДМИТРИЕВ
Инвестируйте в Россию

46 **СОСЕДИ**
РОССИЯ – СЕРБИЯ:
Широкие горизонты сотрудничества

50 **ТАРИФЫ**
ДОСТИЧЬ БАЛАНСА

54 **ПОЗИЦИЯ**
РУСЛАН ГРИНБЕРГ
Законы рынка не действуют

56 **ТОЧКА НА КАРТЕ**
ТУМАНГАН
На северо-востоке Азии может появиться новая точка роста мировой экономики

62 **РЕГИОН**
«АЛАБУГА» – ЗОНА РОСТА
Реалии крупнейшей экономической зоны России

66 **ТИМУР ШАГИВАЛЕЕВ**
Рецепт успеха

68 **БАМ**
БАМ ЗОВЕТ

74 **ФАКТЫ**
ИСПЫТАНИЯ ПОЕЗДОВ НА МАГНИТНОЙ ПОДУШКЕ В ЯПОНИИ
В Японии на испытательной трассе маглев-поезд MLX01-901 прокатил пассажиров на скорости в 503 км/ч

78 **THE OPINION**
MAKSIM SOKOLOV:
«Such a concentration of complex and large-scale tasks at the Russian Ministry of Transport has not yet been»

84 **INTERVIEW**
MIKHAIL MEN
Pessimistic forecasts in the building, fortunately, do not come true

88 **VIEWPOINT**
NIKOLAI VARDUL
Which road leads to the future?

92 **HIGHLIGHTS**
INNOVATIONS ON THE RAILS
Recent development programs of Russian railways



№02

сентябрь
2015

Журнал
«Диалоги: экономика и управление».

Свидетельство о регистрации СМИ
ПИ № ФС77-61304
от 07 апреля 2015 г.

Учредитель:
ООО ДЭК «Диалоги».
Главный редактор
Е.В. Соболев
Адрес редакции
115093, г. Москва,
ул. Люсиновская, д. 15.

Редакция не несет ответственности за содержание размещенных в журнале рекламных материалов.

Производство и распространение:
ОАО «Издательский дом «Гудок»»,
Адрес: 105066,
г. Москва, ул. Старая Басманная, д. 38/2, строение 3.

Тираж 1000 экземпляров.

Типография
ООО «Принт Маркет»
127018, Москва, ул.
Складочная, д. 6

Номер заказа 376 - 09

№ 2(02) сентябрь 2015

Распространяется бесплатно.





**ВЛАДИМИР
ПУТИН,**

Президент Российской Федерации

«Мы уже давно дискутируем о возможности использования наших финансовых резервов. У нас их несколько. Одним из них являются ресурсы Фонда национального благосостояния. Эти средства должны работать на российскую экономику и на будущие поколения. Их нельзя растрачивать по мелочам, разменивать на несуществующие программы, а следует направлять на такие проекты, которые меняют облик страны, открывают новые перспективы для развития».



**ДМИТРИЙ
МЕДВЕДЕВ,**

Председатель Правительства Российской Федерации

«По вполне понятным причинам определенности сегодня очень мало, прогнозные оценки очень сильно разнятся. Тем не менее никто с нас не снимал задачу выработать общий подход, подготовить предложения по формированию сбалансированного однолетнего бюджета. Нам нужно справляться с теми трудностями, которые существуют в экономике, развиваться даже в этих непростых внутриэкономических и внешнеэкономических условиях, выходить на взвешенные социально-экономические решения... И еще раз хотел бы отметить, что при любом прогнозе и при любом развитии событий мы должны предусмотреть в бюджете все необходимые ресурсы, чтобы выполнить публичные нормативные обязательства, сохранить те программы, которые у нас уже исторически существуют, а также финансировать важнейшие проекты, по которым были приняты решения, включая инфраструктурные проекты и некоторые другие».



**АРКАДИЙ
ДВОРКОВИЧ,**

заместитель Председателя Правительства Российской Федерации

«Прежде всего – о работе комиссии по импортзамещению. Приняты решения, направленные на организацию ее работы, а также работы ее отдельных органов. Будет две подкомиссии – по гражданским и по оборонным отраслям промышленности. Составы этих подкомиссий будут сформированы в самые ближайшие дни, и будут намечены планы на ближайшие месяцы, сначала по формированию (и корректировке, где уже существуют) соответствующих программ импортзамещения, а затем, со следующего года, уже по выполнению функций, связанных с конкретными инвестиционными проектами в этих сферах, реализуемыми нашими государственными компаниями, компаниями с госучастием, а также при наличии государственной поддержки».



**ДМИТРИЙ
РОГОЗИН,**

заместитель Председателя Правительства
Российской Федерации

«На сегодняшний момент мы находимся в состоянии госиспытаний и скоро переходим к летным испытаниям двигателя ПД-14. На самолете-лаборатории на базе Ил-76 этот двигатель скоро полетит и начнёт работать уже в реальном режиме. Планируем с 2017 года оснащать им самолет МС-21 в комплектации до 180 пассажиров. Что важно, на базе ПД-14 есть возможность разработать за счет масштабирования газогенератора двигателя фактически для всей перспективной линейки нашей гражданской авиации – не только для самолетов, но и для тяжелых вертолетов».



**АНТОН
СИЛУАНОВ,**

министр финансов Российской Федерации

«Резервный фонд и Фонд национального благосостояния. Общий объем суверенных фондов на 1 июня составил более 8 трлн рублей, или 10,8% валового внутреннего продукта. В феврале – марте мы активно размещали средства ФНБ в ценные бумаги, связанные с реализацией инфраструктурных проектов, были проинвестированы такие проекты, как «Ямал-СПГ» (75 млрд рублей); были приобретены на 50 млрд рублей привилегированные акции ОАО «РЖД» в целях финансирования проектов модернизации железнодорожной инфраструктуры БАМа, Транссиба; на 57,5 млрд рублей были вложены средства в акции «Атомэнергпрома» в целях финансирования проекта сооружения АЭС «Ханхикиви» в Финляндии. Кроме того, в марте – апреле средства ФНБ в сумме 64,4 млрд рублей размещены в депозиты ВТБ и Газпромбанка».



**ЮРИЙ
ТРУТНЕВ,**

заместитель Председателя Правительства РФ –
полномочный представитель Президента РФ
в Дальневосточном федеральном округе

«Из наших планов мы ничего не корректируем, не переносим на более поздний срок. И на острове Русский тоже. Мы считаем, что не может быть недостаточности финансовых ресурсов, может быть недостаток интеллекта. Сегодня все рынки валятся, фондовый рынок валится, сегодня деньги вкладывать некуда. Если ты придумаешь хороший проект, ты точно найдешь на него деньги. Если говорить о больших проектах, таких как транспортные коридоры «Приморье-1», «Приморье-2», там денег надо много: сотни миллиардов рублей. Просить у правительства деньги на эти проекты – странная история. Мы хотим эти проекты отстроить, проработать так, чтобы деньги вернулись. А тогда можно разговаривать уже об источниках финансирования. Сделать это можно».



Артём Ант.

МАКСИМ СОКОЛОВ:

«ТАКОЙ КОНЦЕНТРАЦИИ СЛОЖНЫХ И МАСШТАБНЫХ ЗАДАЧ У МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИИ ЕЩЕ НЕ БЫЛО»

ЗА ПОСЛЕДНИЙ ГОД РОССИЯ ИСПЫТАЛА НЕМАЛО ПОЛИТИЧЕСКИХ И ЭКОНОМИЧЕСКИХ ВЫЗОВОВ, НАЧИНАЯ ОТ ПАДЕНИЯ ЦЕН НА НЕФТЬ, СПАДА ВВП И ЗАКАНЧИВАЯ САНКЦИЯМИ. ОДНАКО ПРЕСЛОВУТЫЙ КРИЗИС, НАЧАЛО КОТОРОГО ВВОДИЛО В СТУПОР И ЗАСТАВЛЯЛО ОПУСКАТЬ РУКИ, СО ВРЕМЕНЕМ ПРЕВРАТИЛСЯ В НЕКУЮ ПРИВЫЧНУЮ НЕПРИЯТНОСТЬ: НИКУДА ОТ НЕЕ НЕ ДЕТЬСЯ, НО ПРИСПОСОБИТЬСЯ, ПОИСКАТЬ И НАЙТИ ВЫХОДЫ И ПУТИ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ ВСЕ-ТАКИ УДАЕТСЯ. ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ФИНАНСОВАЯ СИСТЕМА, ПО МНЕНИЮ АНАЛИТИКОВ, НЕМНОГО ПРИШЛА В СЕБЯ, ЭКОНОМИКА ВЫЖИВЕТ ПРИ ЛЮБОМ РАЗВИТИИ СИТУАЦИИ, А ЭТО ЗНАЧИТ – ВЕКТОРЫ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ЕСТЬ.

Герман ВЕЛЛИНГ



В этом смысле одной из самых стабильных отраслей на сегодняшний день можно назвать российскую транспортную систему. Транспортный комплекс не просто выживает, но и довольно динамично развивается, в полном объеме обеспечивая потребности страны в грузовых и пассажирских перевозках.

Безусловно, макроэкономические явления в стране не могут не оказывать влияния и на транспорт: всё же это – сфера услуг, которая напрямую зависит от платежеспособности и мобильности населения. Однако за счет инструментов государственной поддержки и инвестирования стабильную работу удастся обеспечивать практически по всем отраслям и видам транспорта. И задачу эту вполне можно назвать стратегической: ведь в России, в стране с такими географическими параметрами, нормальная работа транспортных артерий – важнейший фактор для стабильности политики, экономики и просто жизни населения.

ПМЭФ И ИНВЕСТИЦИИ

Петербургский международный экономический форум 2015 года стал показательным примером успешного сотрудничества бизнеса разных стран. Здесь царил атмосфера открытости и конструктивного диалога и говорилось о состоянии и проблемах инвестиционного климата России. Стало ясно: изолировать нас от мира не получилось, страна продолжает оставаться частью мировой экономики, с нами считаются и предлагают немало механизмов преодоления трудностей.

Доказательством тому служат итоги трехдневной работы ПМЭФ-2015: 10 тысяч гостей из 120 стран мира и 205 соглашений на сумму около 294 млрд рублей. По мнению специалистов, из «неформального клуба» в этом году ПМЭФ превратился в прочное объединение развивающихся экономик мира. – Для меня было крайне важно в рамках Международного экономического форума почувствовать, понять: есть ли у зарубежных партнеров сегодня интерес к инвестированию в российский транспортный комплекс? – рассказывает глава Министерства транспорта России Максим Соколов. – Ведь подобная



ФОТОВАНК «БМ»

международная площадка – как лакмусовая бумажка, по которой можно оценить состояние кризиса. Инвестирование в инфраструктуру – вещь очень непростая, поскольку отдачи от этих инвестиций приходится ждать долгое время. Но уж если инвестор готов вкладываться в инфраструктурные проекты, значит, уверен и в стабильности российской экономики, и в долгосрочной политике. Это такой мощный индикатор доверия, который позволяет надеяться на переход от кризиса к развитию.

С этой точки зрения задача на форуме была стопроцентно выполнена. И зарубежные, и российские партнеры проявили самую живую заинтересованность в сотрудничестве, которая вылилась в подписание целого ряда конкретных соглашений.

Говоря о форуме, не могу не упомянуть и важные проекты государственно-частного партнерства. Именно они демонстрируют высшую степень доверия между властью и бизнесом, что дает хорошие шансы успешно их реализовать.

Наглядным подтверждением эффективности ГЧП служит открытие участка дороги Москва – Санкт-Петербург от МКАД до аэропорта Шереметьево и далее до Солнечногорска, которое стало настоящим подарком для жителей Московского региона и гостей столицы.

Всего в прошлом году на условиях государственно-частного партнерства государственной компанией «Автотор» было построено 115 км скоростных автомо-



бильных дорог, а объем доходов от сбора платы за проезд по платным автомобильным дорогам составил 2,4 млрд рублей. Дальнейшее внедрение механизмов ГЧП в дорожном хозяйстве способно довести долю внебюджетных инвестиций в развитие скоростных дорог до 45-50% от общего объема финансирования.

В канун форума мы открыли строительство нового 140-километрового участка скоростной трассы М11 Москва – Санкт-Петербург, которая будет построена к 2018 году. Напомню, что это головной участок коридора Европа – За-

падный Китай по подписанному соглашению между странами-членами ШОС. Подписано одно из соглашений по строительству терминала перспективного порта Тамань в Азово-Черноморском бассейне.

В ходе форума мы общались с компанией Vinci, с инвесторами, которые вкладываются в нашу аэропортовую инфраструктуру, с губернаторами, которые в регионах генерируют инвестиционные проекты с привлечением внебюджетных источников. Стало очевидным, что российская транспортная отрасль сегодня вызывает серьезный профессиональный инвестиционный интерес со стороны самых разных партнеров – подрядных организаций, профессиональных компаний-инвесторов, финансово-банковских институтов.

Мы тесно взаимодействуем с Российским фондом прямых инвестиций, и вся работа по правильному структурированию проектов, представлению их для различных типов инвесторов налажена между всей большой командой Министерства транспорта, подведомственными Минтрансу агентствами и РФПИ. В последнее время неплохо зарекомендовал себя такой формат презентации наших масштабных проектов иностранным инвесторам, как роуд-шоу. В частности, в апреле мы выезжали с ним в Арабские Эмираты и заинтересовали не только местные инвестиционные фонды, но и руководство страны. Так что считываем на инвестиционное сотрудничество.

Стало очевидным, что российская транспортная отрасль сегодня вызывает серьезный профессиональный инвестиционный интерес со стороны самых разных партнеров – подрядных организаций, профессиональных компаний-инвесторов, финансово-банковских институтов

ЦЕЛЬ – ОБЕСПЕЧИТЬ ДОСТУПНОСТЬ

В этом году объем финансирования транспортного комплекса из федерального бюджета составил более 925 млрд рублей, большая часть из которых выделена в рамках Государственной программы «Развитие транспортной системы». Сумма, на первый взгляд, немалая. Однако она на 13% меньше запланированных расходов. Расходы инвестиционного характера сократятся еще больше – почти на 23%.

Рецессивные процессы в российской экономике диктуют свои законы. К оптимизации бюджетных расходов приходится прибегать как к вынужденной необходимости. И первыми под удар попали транспортная отрасль и образование. И здесь крайне важно мудро и бережно распорядиться выделенными деньгами, чтобы обеспечить бесперебойную работу инфраструктуры и одновременно повысить доступность социально значимых транспортных услуг.

Минтранс России принято решение, которое нельзя не признать дальновидным: в первую очередь в полном объеме профинансировать содержание и ремонт уже существующей транспортной инфраструктуры и максимально обеспечить россиянам доступность в социально значимом сегменте пассажирских перевозок.

– Сейчас продолжается реализация господдержки авиaperезовок в рамках пяти программ субсидирования. На железнодорожном транспорте работает компенсация выпадающих доходов компаний при перевозке пассажиров в дальнем следовании в плацкартных и общих вагонах, а также при поездках в направлении Калининграда. Сохранились льготные условия проезда для школьников и студентов, субсидирование пригородных железнодорожных перевозок. То есть социальная напряженность по всем этим направлениям снята, – поясняет Максим Соколов. – Считаю, что проводимая нами совместно с субъектами Российской Федерации работа в полной мере обеспечивает население доступными транспортными услугами.

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ

На Восточном экономическом форуме во Владивостоке состоялась, пожалуй, основная секция – «Транспорт: Инфраструктура и логистика».

– Большинство территорий Дальневосточного региона нашей страны имеет прямой выход к морю и с учетом фактора АТР и ЮВА весь наш Дальний Восток является морскими воротами России, обеспечивая трансъевразийские связи. Мы и сегодня можем говорить о том, что транспортная система интегрирована в транспортные коридоры. И, конечно же, поскольку именно железные дороги являются каркасом транспортной системы, наиболее масштабным проектом является реконструкция железнодорожного полигона на Байкало-Амурской и Транссибирской магистрали. Этот проект позволит обеспечить объем перевозок до 120 миллионов тонн только в восточном направлении. Значит, и грузопоток в портах может еще больше возрасти только за счет потока с востока на запад.

Для освоения этого колоссального и перспективного проекта мы развиваем подходы к портам Владивосток, Ванино, Зарубино. В 2017 году будет построен новый железнодорожный мост через реку Амур и создан новый погранпереход между Россией и Китаем.

По итогам 2014 года количество ДТП в России сократилось на 2%, что было обусловлено целым рядом принятых мер. Но особо хочется отметить комплексное оснащение автодорог техническими средствами

Развитие транспортной инфраструктуры позволит наладить рост транзитных перевозок. Только в прошлом году вырос объем транзитных грузов из Китая в два раза. Конечно, цифра небольшая – но важна динамика. Она показывает, что это – одно из приоритетных направлений.

ПЕРЕВОЗКИ БЕЗ ОПАСКИ

Как ни развивай транспортную инфраструктуру, сколько ни вкладывай в нее сил и средств, главным требованием к транспортным услугам была и всегда останется безопасность. Севший в поезд, самолет или автомобиль человек хочет быть уверен, что доберется до места целым и невредимым, а по возможности – еще и отдохнувшим в дороге. Поэтому неизменный приоритет в работе министерства – безопасность на транспорте.

– По итогам прошлого года количество ДТП в России сократилось на 2%, что было обусловлено целым рядом принятых мер. Но особо хочется остановиться на комплексном оснащении автодорог техническими средствами и повышением качества их управления, – рассказывает Максим Соколов. – Глубоко убежден, что одно из наиболее важных направлений повышения уровня безопасности транспортных услуг – развитие инноваций и интеллектуальных транспортных систем. В этой связи не могу не упомянуть национальную систему экстренного реагирования при авариях на автомобильных дорогах – ЭРА ГЛОНАСС.

В промышленную эксплуатацию мы ввели ее 1 января. Кстати, первыми в мире (!), значительно опередив создание аналогов в странах Европы, Америки и в Китае. Специалисты подсчитали, что такая система позволяет спасать до 4 тысяч человеческих жизней в год. А совместное использование ЭРА ГЛОНАСС с отечественной системой космической связи ГОНЕЦ позволяет видеть оснащенные автомобили в любой точке нашей страны.

Немаловажно, что при этом будет обеспечен национальный суверенитет над информационными потоками о местоположении автомобилей. Но этот уникальный отечественный высокотехнологичный продукт, созданный с участием Роскосмоса, мы можем предложить и иностранным потребителям во всех точках земного шара.

АРМИЯ СОЗИДАТЕЛЕЙ

Думается, работы у российских транспортников всегда будет много – она кипит в самых разных уголках необъятной страны.

Продолжается реализация крупнейших инвестиционных проектов по строительству транспортной инфраструктуры в рамках подготовки к чемпионату мира по футболу в 2018 году. Уже начато с нуля строительство современного аэропорта «Южный» в Ростове-на-Дону, ведутся работы по реконструкции аэропортовых комплексов в Нижнем Новгороде, Калининграде, Саратове, Волгограде, Уфе.

Продолжится развитие Московского авиационного узла, в том числе строительство новой взлетно-посадочной полосы в Домодедове и 3-й полосы в Шереметьеве. В текущем году должен быть введен в эксплуатацию новый центр управления полетами Московского центра автоматизированного управления воздушного движения.

Крайне важно реализовать уникальнейший транспортный проект – переход через Керченский пролив и развитие транспортной инфраструктуры в Крымском федеральном округе.

К приоритетным отнесены проекты по развитию железнодорожных линий: модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, строительство железнодорожной линии Прохоровка – Журавка в обход Украины, проектирование ВСМ «Москва–Казань».

Важнейшим событием станет завершение в 2016 году строительства Малого кольца Московской железной дороги – крупнейшего проекта в рамках развития Московского транспортного узла, обеспечивающего создание в России первой пассажирской городской железной дороги, интегрированной в транспортную систему крупнейшего мегаполиса.

Планируется развитие крупнейших морских портов страны, таких как Восточный – Находка, Мурманск, Тамань, Бронка, Оля.

Продолжится строительство порта Сабетга, который даст новый импульс освоению богатств Арктического региона и развитию потенциала Северного морского пути.

А с вступлением в силу федерального закона о государственно-частном партнерстве правительство РФ намерено финансово поддерживать такие проекты в регионах РФ.

– ГЧП – это один из инструментов политики, проводимой Министерством транспорта и федеральным дорожным агентством по привлечению внебюджетного финансирования в дорожное строительство и эксплуатацию дорог. Что касается механизма государственно-частного партнерства, мы планируем поддержку программ ГЧП из федерального бюджета, примерный объем – 40 млрд в год. Средства будут направляться в субъекты РФ. И несмотря на определенные трудности и высокие процентные ставки, бизнес и государство продолжат взаимодействовать и реализовывать совместные проекты. ●



МИХАИЛ МЕНЬ:

«ПЕССИМИСТИЧНЫЕ ПРОГНОЗЫ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ, К СЧАСТЬЮ, НЕ СБЫВАЮТСЯ»

В СФЕРЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ИЗ-ЗА КРИЗИСНЫХ ЯВЛЕНИЙ ПРОГНОЗИРОВАЛИ ОДНО ИЗ САМЫХ ТЯЖЕЛЫХ ПАДЕНИЙ. В ЧАСТНОСТИ, РЯД ЭКСПЕРТОВ УТВЕРЖДАЛИ, ЧТО НА РЫНКЕ НОВОСТРОЕК СПРОС НА ИПОТЕКУ СНИЗИТСЯ В ЧЕТЫРЕ РАЗА. ПОКА ПРОГНОЗЫ НЕ СБЫВАЮТСЯ, МИНИСТЕРСТВО СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПРЕДПРИНИМАЕТ СЕРЬЕЗНЫЕ ШАГИ ДЛЯ ПОДДЕРЖКИ ОТРАСЛИ. КАК МИНСТРОЙ РОССИИ ПЛАНИРУЕТ ДАЛЬШЕ РЕФОРМИРОВАТЬ ОТРАСЛЬ, МЫ ПОГОВОРИЛИ С ГЛАВОЙ ВЕДОМСТВА МИХАИЛОМ МЕНЕМ.

Мария ЛЯПУН

В. Михаил Александрович, можно ли уже говорить о первых итогах и прогнозах по вводу жилья в этом году?

О. Пока цифры по вводу жилья положительные, более того, они выше аналогичных показателей прошлого года. По оперативным данным, которые регионы предоставляют в Минстрой, за первое полугодие этого года введено 33,9 миллиона квадратных метров жилья, это на 24,6% больше показателей прошлого года. Лидеры по вводу жилья – Краснодарский край, Московская область, Москва и Санкт-Петербург. Но эти цифры не отражают ситуацию сегодняшнего дня, мы говорим в этом случае о жилье, строительство которого началось 1,5 – 2 года назад.

Я напомню читателям, что в прошлом году в стране было введено 83,6 рекордных миллионов квадратных метров жилья. Такого не было никогда, даже в советский период. На такие цифры в этом году выйти будет невозможно, да и 83 миллиона – это превышение тех прогнозных планов, которые мы ставили перед собой. Поэтому в этом году хотелось бы выйти на 70 миллионов, это будет уже неплохо в непростой экономической ситуации. Нас, безусловно, беспокоит 2016 и 2017 годы. Период строительного процесса – 1,5–2 года минимум, и сейчас нужны заделы, чтобы это заработало дальше. Застройщики просят в первую очередь поддержать спрос на ипотеку в новостройках.

В. Минстрой создал программу по ипотеке с государственной поддержкой, благодаря которой некоторые банки сегодня предлагают ипотеку по 10,9% годовых. На ваш взгляд, программа заработала?

О. Хочу сразу сказать, что в первом квартале этого года были, конечно, серьезные проблемы с ипотечным кредитованием, и после того как Центробанк поднял ключевую ставку до 17,5%, об ипотеке можно было забыть. И только благодаря тем мерам, которые по поручению президента правительством были приняты (по субсидированию процентной ставки до 12%), во втором квартале ситуация стала немного выравниваться.

Эксперты прогнозировали падение ипотеки в этом году в 4 раза. К счастью, подобные пессимистичные прогнозы не сбываются. За первое полугодие уже выдано ипотеки на сумму 460 миллиардов рублей. Треть этой суммы – ипотека с госучастием, то есть люди приняли этот продукт. Напомню, благодаря выделенным 20 миллиардам рублей мы можем позволить взять людям квартиры в новостройках по ипотечной ставке 12% на общую сумму 400 милли-

ардов рублей, при этом часть банков также субсидируют эту программу и с 12% снижают ставку до 10,9%, а наш институт развития, Агентство ипотечного жилищного кредитования, до конца ноября для ряда категорий граждан по своим программам снизил ставку до 9,9% годовых. И это притом, что в прошлом году, когда экономическая ситуация была совершенно иная, средняя ипотечная ставка составляла 12,5% годовых.

В. После принятия программы по поддержке ипотеки Центробанк несколько раз снижал ключевую ставку. Не планируется ли в связи с этим пересмотреть параметры программы?

О. Да, сегодня после снижения ключевой ставки Центробанка мы с Минфином просчитываем то, что тех средств, которые заложены под 12%, хватит, чтобы просубсидировать уже даже не 400, а 700 миллиардов кредитов. Но, конечно, эти расчеты носят достаточно условный характер, потому что мы можем только прогнозировать, как будет развиваться стоимость денег, как будет увеличиваться или уменьшаться ключевая ставка. Но во всяком случае эта программа заработала. Мы, когда последний раз принимали решение по снижению с 13 до 12%, договорились, что на этом пока завершим и опускаться ниже ипотечную ставку не будем. Но сейчас перед нами первым вице-премьером Российской Федерации Игорем Шуваловым поставлена задача искать новые подходы, чтобы во втором полугодии оказать максимальную поддержку жилищному строительству. Сейчас мы как раз ищем возможные варианты, что предпринять для этого. В первую очередь, конечно, обсуждается субсидирование процентной ставки для строительства инженерной инфраструктуры внешних сетей, потому что это сейчас тоже становится достаточно серьезным вызовом.

В. Еще одним серьезным вызовом в стройке многие эксперты называют административные барьеры. Удастся их сокращать?

О. Да, мы сейчас активно над этим работаем. Общее количество административных процедур сокращено с 220 до 134. Для каждого конкретного объекта это индивидуальный набор необходимых процедур, меньший по количеству. К примеру, для строительства многоквартирного дома (от получения прав на земельный участок до регистрации прав на объект недвижимости) в отдельных субъектах Российской Федерации количество процедур достигало 130, теперь, в соответствии с новым перечнем, не более

Цифры по вводу жилья положительные, более того, они выше аналогичных показателей прошлого года

65 процедур, для комплексного освоения земельного участка было 160, теперь – не более 100, для индивидуального жилого дома – 35, по новым правилам – не более 25.

Сейчас в министерстве также обсуждается возможность исключения более 20 административных процедур, связанных с предоставлением технических условий подключения к сетям инженерно-технического обеспечения и технологическим присоединением к таким сетям. В частности, запланировано объединение в один документ нескольких актов, связанных с газовыми сетями. Результатом для застройщика станет исключение необходимости оформления с сетевой организацией многочисленных документов (актов), что позволит сократить временные затраты застройщика. Кроме того, предусмотрена реализация мероприятий по унификации оформления технических условий, в том числе при подключении к газовым сетям. В настоящее время у каждой сетевой организации свои требования по

оформлению технических условий, что создает дополнительные административные барьеры.

В. Михаил Александрович, от темы стройки к ЖКХ. Интересная цифра: инвестиционные потребности России, точнее именно ЖКХ в России – 500 миллиардов рублей в год. Откуда взять эти деньги? Кто это: частные инвесторы, и как их привлекать, или это опять бюджет?

О. Сумма, безусловно, очень большая, она примерная, определенная экспертным сообществом, но в общем соответствует действительности, и, к сожалению, мы прекрасно понимаем, что из бюджета за счет налогоплательщиков собрать такие инвестиционные средства невозможно. Поэтому мы, изучив мировой опыт, двигаемся в сторону привлечения негосударственных инвестиций в жилищно-коммунальное хозяйство. Это, пожалуй, последняя сфера, куда еще не вовлечен частный предприниматель, и наша задача – сформировать правила игры таким образом, чтобы это стало интересно.

По сути, сегодня все законодательные и нормативно-правовые акты приняты. О чем я говорю: первое, и самое главное, – переход на долгосрочное тарифное регулирование, с 2016 года это будет обязательным процессом, но сейчас очень многие муниципалитеты переходят на долгосрочное тарифное планирование. То есть у инвестора появляется понимание, что будет с тарифной формулой завтра, а это – самое главное для инвестирования. Второе – это фиксация предпринимательской прибыли, сейчас это сделано для водоснабжения, водоотведения, и это действительно важно, это работает – предприниматель тоже чувствует свою защищенность. И третье – это изменение договоров концессий. Мы настаиваем на том, что системы жизнеобеспечения не должны переходить в частные руки. Они должны оставаться в публичной собственности муниципалитетов, но управляться через механизмы концессий. Новые принципы конституционных соглашений базируются на долгосрочном тарифном регулиро-



вании на весь период концессии (если мы говорим об общем долгосрочном тарифном регулировании, то это начиная с трех лет и затем переход на 5 лет). Внутри договора концессии, даже если вы заключили договор концессии на 15 лет, тарифная формула, привязанная к инфляции, высчитывается на весь период концессионного соглашения – это принципиальный момент для прихода инвесторов в эту сферу. Мы увидели, что только за 2014 год больше 100 миллиардов зашло через этот механизм, это пока еще не 500, но уже пятая часть, очевидно, что в крупных городах началась реальная конкуренция за системы водоснабжения, водоотведения, на конкурсах действительно бьются крупные компании, которые хотят инвестировать на принципах концессии.

Но остался еще один очень важный вызов – это то, что касается малых городов. Мы прекрасно понимаем, что любой областной центр и его система водоснабжения, водоотведения рентабельна. Что касается небольшого

города – сложности есть. Сегодня мы, во-первых, нашли порядка миллиарда рублей, чтобы поддержать именно малые города, где заключены конституционные соглашения. И второе: есть средства для субсидирования части процентной ставки инвестиций в ЖКХ малых городов. Эти меры вкупе дадут свой результат. Сейчас есть определенное торможение со стороны регионов: у нас только 41 регион утвердил схемы теплоснабжения, водоснабжения, а без этих схем привлечение инвестиций практически невозможно, но мы надеемся, что уже в ближайшее время регионы нагонят и исправятся.

В. Скажите, а иностранных инвесторов мы сможем привлечь в сферу ЖКХ?

О. На самом деле ничего фантастического в этом нет, потому что, просто изучив наше новое законодательство в части концессий, в части долгосрочного тарифного регулирования, на нас с инициативой вышел ряд компаний. Назову одну: например, компания Veolia, которая управляет ресурсами ЖКХ во Франции. Они подписали с нашим министерством базовое соглашение и сейчас выбирают регион, чтобы попытаться через концессию взять в управление какой-то актив. Ранее у них был такой опыт, но он был негативным, потому что отсутствовало долгосрочное тарифное регулирование. Естественно, когда менялась региональная власть, менялись правила игры, менялись тарифные решения, спрогнозировать инвестиции и возврат этих инвестиций было практически невозможно.

В сфере энергоэффективных технологий мы активно работаем с французской компанией «Сен-Гобен», у которой 9 заводов в России, и они планируют расширяться. Мы их пригласили участвовать в создании нашего научно-исследовательского центра, который будем создавать совместно с МГСУ. То есть, несмотря ни на что, на самом деле интерес зарубежных партнеров есть. Санкции санкциями, а дело делом. ●



В сфере энергоэффективных технологий мы активно работаем с французской компанией «Сен-Гобен», у которой 9 заводов в России, и они планируют расширяться

КАКАЯ ДОРОГА ВЕДЕТ В БУДУЩЕЕ?

РОССИЯ ОПЯТЬ НА ПЕРЕПУТЬЕ. ЭКОНОМИКА В КРИЗИСЕ, ХОТЯ НЕКОТОРЫЕ ИЗ РОССИЙСКИХ ЧИНОВНИКОВ, СТРАДАЯ ИЗЛИШНЕЙ ПОЛИТКОРРЕКТНОСТЬЮ, ДО СИХ ПОР СТАВЯТ ЭТО СЛОВО В КАВЫЧКИ. СРОКИ ВЫХОДА ИЗ НЕГО, КТО БЫ СОМНЕВАЛСЯ, ПОСТОЯННО ОТОДВИГАЮТСЯ. НО ДЕЛО НЕ В СРОКАХ. НИКТО НЕ МОЖЕТ УВЕРЕННО НАЗВАТЬ ТЕ ДРАЙВЕРЫ, КОТОРЫЕ ПОДНИМУТ ЭКОНОМИКУ В 2016 ГОДУ.

Экспорт, по крайней мере в прежнем сырьевом виде, с этой задачей явно не справляется. Надежд на ренессанс нефтяных цен нет. Они точно до прежних высот уже не дотянутся. Потребительский спрос тоже не локомотив. Во-первых, он под волной инфляции, реальные доходы населения падают. Во-вторых, всем памятна девальвационные падения рубля, особенно резкие в конце прошлого–начале этого года или в начале недавнего августа; нет никакой гарантии, что прыжки рубля вниз не возобновятся. А они – показатель падения жизненного уровня и стимул дальнейшего роста цен.

Что остается? Государственный спрос. Но и на него сейчас надежды нет. Правительство вынужденно переходит на однолетний бюджет, который, естественно, будет урезан. Тут уж не до государственных инвестиций.

Можно положиться на маятник. В конце концов, должен же он качнуться в другую сторону. Но это никудышный расчет. Пережить кризис – проигрышная стратегия. Хотя бы потому, что российская экономика неуклонно замедляется аж с 2004 года. А нефтяные цены за прошедшие 10 лет поднимались до заоблачных высот, о которых сегодня не стоит и мечтать. Это самое наглядное свидетельство того, что модель экономики свое выработала. Экономика теперь реагирует на нефтяные цены, только когда они идут вниз, ВВП послушно следует за ними. Когда они шли вверх, адекватного ответа от ВВП уже не



Николай Вардуль

*Главный редактор «Финансовой газеты»,
научный редактор журнала «Диалоги»*

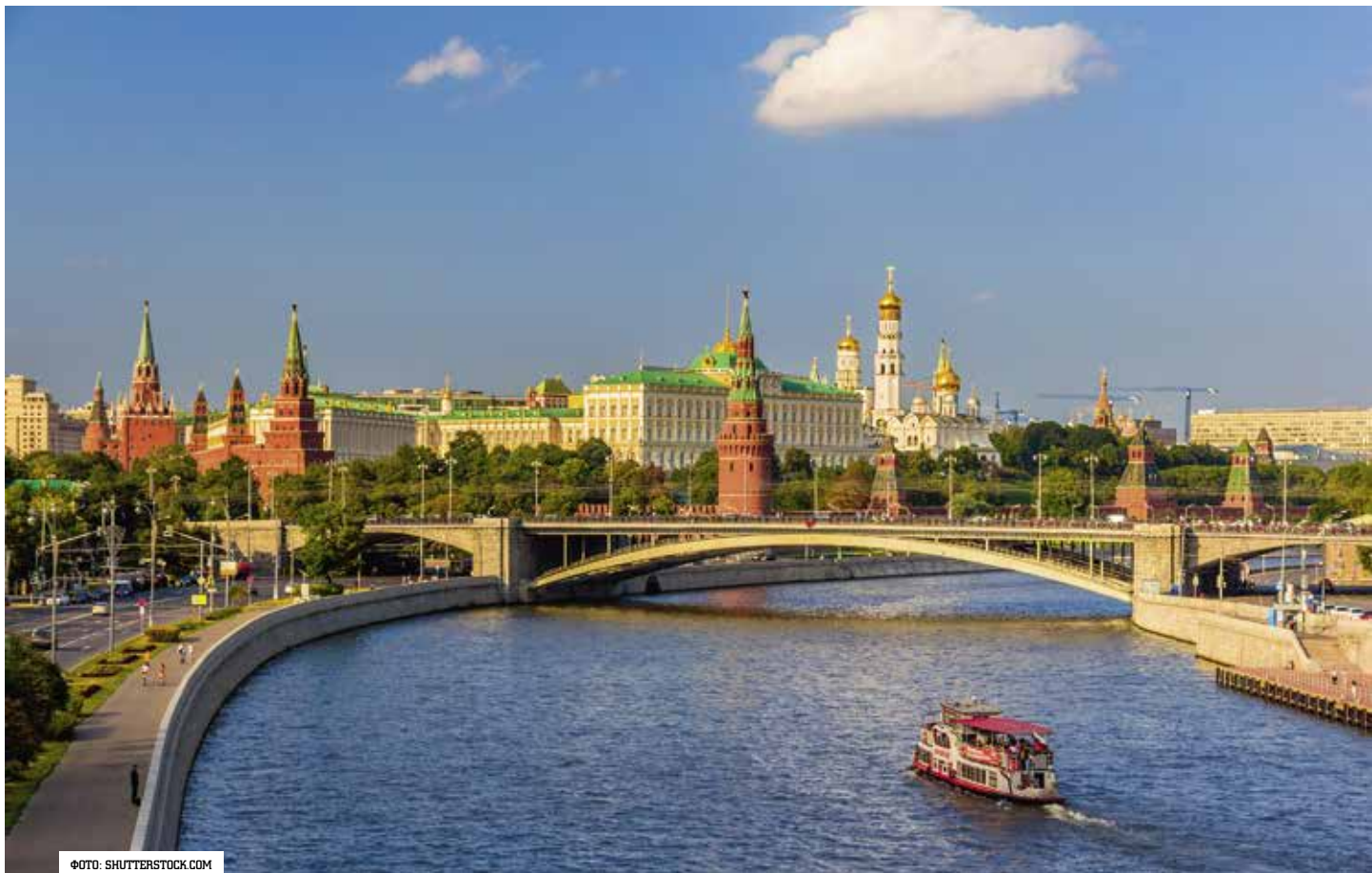


ФОТО: SHUTTERSTOCK.COM

следовало, тяга остановилась, экономика продолжала замедляться. Значит, ждать уже поздно.

Нам предлагают два выхода. Один – от Алексея Кудрина, другой – от Сергея Глазьева. Они диаметрально противоположны.

Кудрин уверен, что нынешняя модель не работает, потому что начатые преобразования остановлены. Он за ограничение бюджетных расходов, за бюджетную «цену отсечения» в \$50 за баррель, за восстановление за пределами 2016 года бюджетного правила. И за возобновление структурных реформ. Словосочетание «структурные реформы» от частого употребления с самых разных трибун при отсутствии каких бы то ни было реальных реформ вызывает зевоту. Но зевота проходит, когда в качестве центральной из них выступает, так у Кудрина, превращение российского суда в настоящую независимую власть. Это и в самом деле важнейшая задача, требующая решения, что подтвердит едва ли не каждый российский предприниматель, да и просто граждане, сталкивавшиеся с работой нашего правосудия. Согласен

с такой постановкой и первый вице-премьер Игорь Шувалов, который публично признавался в том, что «дорожные карты» улучшения делового климата в стране сами по себе кардинальный прорыв без обновления суда не обеспечат. Но судебной реформы в правительственных «дорожных картах» нет, это за рамками полномочий кабинета министров.

Предложения Глазьева гораздо масштабнее. Он очень вовремя выдвинул альтернативу существующей модели экономики и системе ее регулирования. Но и его программа вызывает серьезные вопросы.

Начать стоит с того, что Глазьев обещает превратить Россию в составную часть «нового ядра мировой экономической системы». Это «новое ядро» формирует Китай. Вопрос в том, насколько оно новое не с геополитической, а именно с экономической точки зрения. Не стоит забывать, что юань по-прежнему привязан к доллару, а это значит, что и экономическая политика Китая не вполне самостоятельна. К тому же недавние события на шанхайской бирже убеждают в том, что пресловутые долговые пузыри надува-

Статистика позволяет осторожно надеяться, что российская промышленность прошла дно своего падения летом 2015 года

ются и там. Экономика глобальна, и отгораживаться поздно. «Переезд» России с ее сырьевой «окраины» в «центр» «новой мировой экономической системы» переориентацией экономических и политических связей не обеспечивается.

Глазьев, конечно, идет дальше. Он предлагает перестроить российскую экономику, по сути, по китайскому образцу, который он, однако, подает, опираясь на предложения, которые экономисты из Академии наук СССР предлагали еще в предперестроечные годы.

Получается некий исторический парадокс. Китай выстроил свою экономику, ставшую по валовым показателям второй в мире, в успешности которой никто до последнего времени не сомневался, проводя политику, которая была начата у нас. Это была Новая экономическая политика, стартовавшая в 1921 году. У нас она не просуществовала и 10 лет, после чего была свернута по разным, в том числе и идеологическим причинам. А Китай, взявшись за нее после «культурной революции», отложив идеологию в сторону, сумел добиться успеха. Парадокс в том, что Глазьев предлагает нам вернуться назад. Едва ли не в буквальном смысле слова – с госзаказом, который включает в себя номенклатуру и цену производимых товаров, с доведением денежных ресурсов до предприятий под минимальные проценты (в программе фигурирует граница в 4%) с жестким валютным контролем, с обновленными, но хорошо памятными Госпланом и ГКНТ.

Здесь, как и применительно к предложениям Кудрина, возникает вопрос о связи той или иной модели экономики с политическими преобразованиями или их отсутствием. У Кудрина структурные реформы упираются в суд, превращение которого в независимую власть – задача политическая. У Глазьева вообще не понятно, допускает ли он в принципе политическую конкуренцию. Больше похоже, что его модель предполагает новую редакцию советской нормы (с требованием снятия которой начались мас-

совые протесты против КПСС в Советском Союзе) о непререкаемости руководящей и направляющей роли той политической партии, которая эту модель берется реализовать.

Идеи Глазьева служат подтверждением закономерности, показывающей, насколько сильна в России склонность не к тщательности и доведению до конца однажды начатых реформ (самой последовательной была земская реформа Александра II), а к революциям. Если уж реформы – так именно на грани революции.

Но в таких реформах-революциях теряется баланс. А баланс – важнейшее условие успешной жизни экономики. Как в реформах-революции самого начала 1990-х был утерян баланс, что вызвало экономический регресс, так и радикализм предложений Глазьева, если они будут реализовываться в авторской редакции, может привести к тому же самому.

Есть ли третий путь? Или комбинация из двух представленных? Минус предложений Кудрина в том, что если за все годы, когда в правительстве тон задавали люди, придерживавшиеся близких с ним взглядов, решительного прорыва не получилось, то вряд ли он реализуется сейчас. К тому же в обществе любые ассоциации с либеральным курсом вызывают скорее негативную реакцию. Минус предложений Глазьева – в опоре исключительно на собственные силы, что является синонимом дальнейшего научного, технологического и экономического отставания.

Если упростить задачу и оставить споры о либерализме и государственничестве, о западном и китайском пути развития тем, кто делает на этих спорах карьеру, то ключевая задача: где взять инвестиции? Если с этим согласиться, то неразумно закрывать двери перед потенциальными иностранными инвестициями. Да, санкции им препятствуют. Да, нам нужны не спекулятивные, а прямые инвестиции. Но из этого вовсе не следует, что инвестиции следует еще больше отпугивать возвращением в СССР.

Что может привлечь инвестиции? Обратимся к статистике и к материалам, публикуемым в этом номере «Диалогов».

Статистика позволяет осторожно надеяться, что российская промышленность прошла дно своего падения летом 2015 года. Сейчас положение начинает исправляться. Конечно, сразу вспоминаются вариации на тему: когда все решили, что дно пройдено, снизу постучали. Но главное в том, что в промышленности горнисты подъема трубят именно в тех отраслях, которые так или иначе ориентированы на экспорт – девальвация рубля постаралась. Это и есть ответ. Иностранцы прямые инвестиции в первую очередь придут в проекты, дающие ясную и прогнозируемую экспортную отдачу. И если проекты будут оценены как эффективные, их никакие санкции не остановят, скорее они будут силой, способствующей снятию санкций.

Теперь внимательно перелистаем этот номер. Вот что говорит министр транспорта России Максим Соколов: «Транспортный комплекс не просто выживает, но и довольно динамично развивается, в полном объеме обеспечивая потребности страны в грузовых и пассажирских перевозках». А генеральный директор Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ) Кирилл Дмитриев видит большой экс-

портный потенциал в российском Дальнем Востоке, в том числе в развитии в этом регионе комплексных транспортных сетей. Именно на развитие транспортной инфраструктуры нацелен, в частности, Российско-китайский инвестиционный фонд (создан РФПИ совместно с China Investment Corporation).

Осталось одно совместить с другим. Что у нас получается? Развитие тех видов инфраструктуры, прежде всего транспортной, которые обеспечат развитие экспорта с упором на Дальний Восток. Мы возвращаемся к идее, которая уже выдвигалась «Диалогами»: сверхзадача – превратить Россию в транспортный мост между Европой и Азией, в великую транспортную державу. Предпосылки для этого налицо. И из публикуемого в этом номере интервью Кирилла Дмитриева ясно: если предлагается проект, прибыльный потенциал которого понятен инвесторам, вопрос поиска инвестиций практически не стоит.

Главное – создавать предпосылки к тому, чтобы выйти из кризиса, обновившись. Обновление – это инвестиции, в том числе и иностранные. Чтобы они были, обновление должно затрагивать экспорт. Если России удастся расширить свое место в международном разделении труда за счет транспортных услуг и развития социально-экономической инфраструктуры Дальнего Востока, это будет оптимальным решением. ●



ФОТО: SHUTTERSTOCK.COM



ФОТО: SHUTTERSTOCK.COM

Сотрудничество в проектах развития инфраструктуры

ОДНИМ ИЗ ПРИОРИТЕТОВ БУДЕТ МОДЕРНИЗАЦИЯ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА

Президент ОАО «РЖД» Олег Белозеров и председатель правления ПАО «ФСК ЕЭС» Андрей Муров подписали соглашение о сотрудничестве в рамках совместных проектов по развитию железнодорожной и энергетической инфраструктуры. Стороны обсудили проект модернизации железных дорог Восточного полигона. По замыслу сторон, проведение железнодорожниками и энергетиками согласованной финансовой и технической политики при повышении пропускной способности БАМа и Транссиба позволит создать мультипликационный эффект для всей экономики и подключить к сетям новых потребителей на Востоке страны. «В повестке дня разработка совместных инвестиционных программ по электрификации сети, реализация единой технической политики по эксплуатации и развитию электрических сетей и железных дорог. Мы будем использовать в том числе и ваш опыт, чтобы повысить собственную эффективность в части энергетики ОАО «РЖД», — сказал Олег Белозеров.

Государство может продлить поддержку «Роснано» еще на пять лет

НЕОБХОДИМОСТЬ ВТОРОГО ЭТАПА АНАТОЛИЙ ЧУБАЙС ОБЪЯСНИЛ КАССОВЫМИ РАЗРЫВАМИ, КОТОРЫЕ МОГУТ ВОЗНИКНУТЬ У КОМПАНИИ В 2017–2021 ГОДАХ

Компания «Роснано» в рамках второго этапа господдержки наноиндустрии на 2016–2020 годы проработала с профильными министерствами возможный набор финансовых мер для ее реализации, сообщает ТАСС.

Первый этап заканчивается в этом году: при создании «Роснано» в 2007 году государство поставило перед компанией задачу создать в России производство нанотехнологической продукции и вложило в ее капитал 130 млрд рублей. Чубайс уверен, что в 2014 году «Роснано» уложилось в график выполнения целевых показателей (выручка проектных компаний превысит 100 млрд рублей) и к концу 2015 года все цели, поставленные перед «Роснано», будут достигнуты.

Сделка в 1 символический рубль

СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ «АЭРОФЛОТА» 3 СЕНТЯБРЯ 2015 ГОДА ПО ДИРЕКТИВЕ МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РФ ОДОБРИЛ ПОКУПКУ 75% ПЛЮС 1 АКЦИЯ «ТРАНСАЭРО», ЗАДОЛЖАВШЕЙ ОКОЛО 250 МЛРД РУБЛЕЙ КРЕДИТОРАМ И КОНТРАГЕНТАМ, ЗА СИМВОЛИЧЕСКИЙ 1 РУБЛЬ



ФОТО: SHUTTERSTOCK.COM

«Для банков ситуация, мне кажется, вполне благоприятна, потому что у них будет понятный держатель обязательств перед ними. Эта ситуация будет вполне управляемая. Хуже ситуация с лизингодателями – там, безусловно, сложнее, но надо разбираться с ними», — отметил глава МЭР Алексей Улюкаев. По его мнению, покупка «Аэрофлотом» 75% плюс 1 акция «Трансаэро» является «самым приемлемым вариантом из всех» и позволяет обеспечить наибольшую стабильность, учитывая количество пассажиров «Трансаэро» и обязательства компании.

На ВЭФ заключено более 80 инвестконтрактов на 1,3 трлн рублей

НА ПЕРВОМ ВОСТОЧНОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ ФОРУМЕ, КОТОРЫЙ ПРОШЕЛ С 3 ПО 5 СЕНТЯБРЯ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ, ЗАКЛЮЧЕНО БОЛЕЕ 80 КРУПНЫХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ КОНТРАКТОВ НА СУММУ СВЫШЕ 1,3 ТРЛН РУБЛЕЙ.

Об этом сообщил заместитель председателя правительства и полномочный представитель президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев, подводя итоги форума. «Это хороший результат», – отметил он. Среди крупнейших подписанных проектов на форуме – НК «Роснефть» подписала контракт с Дальневосточным центром судостроения на строительство двух многофункциональных судов снабжения усиленного ледового класса, также «Роснефть» и индийская ONGC подписали договор о продаже 15% «Ванкорнефти» и другие контракты.

ФОТО: SHUTTERSTOCK.COM



Ввод газопровода «Сила Сибири» запланирован на 2018 год

ПРЕДСТАВИТЕЛИ КИТАЯ ХОТЕЛИ БЫ СИНХРОНИЗИРОВАТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ГАЗОПРОВОДА НА СВОЕЙ ТЕРРИТОРИИ С РОССИЙСКИМ УЧАСТКОМ, ЧТОБЫ РАБОТЫ БЫЛИ ЗАВЕРШЕНЫ ЧЕРЕЗ ЧЕТЫРЕ ГОДА

Ввод газопровода «Сила Сибири» запланирован на 2018 год, говорится в материалах презентации проекта.

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев уверен в том, что газопровод построят в срок.

Вместе с тем глава правительства уверен, что вскоре Москва и Пекин подпишут контракт о поставках голубого топлива по «западному маршруту». «Уверен, что в ближайшее время мы выйдем и на окончательные договоренности по строительству второго российско-китайского газопровода для поставок газа по «западному маршруту», – подчеркнул он.

Дорога в обход Украины

НОВЫЙ ДВУХПУТНЫЙ ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАННЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЧАСТОК ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 122 КИЛОМЕТРА В ОБОД УКРАИНЫ БУДЕТ ПРОЛОЖЕН ПО ТЕРРИТОРИИ РОССИИ, ОН СОЕДИНИТ СТАНЦИЮ ЖУРАВКА, РАСПОЛОЖЕННУЮ В ВОРОНЕЖСКОЙ ОБЛАСТИ, И СТАНЦИЮ МИЛЛЕРОВО – В РОСТОВСКОЙ.

Строительство планируется начать в 2015 году, завершить – к 2018 году. Для организации скоростного движения в южном направлении (Москва – Адлер) новая линия будет включать создание моста через реку Калитву. Кроме того, планируется реконструкция станции Журавка Юго-Восточной железной дороги в Воронежской области, строительство станции Зайцевка в Воронежской области и станций Сергеевка, Сохрановка, Кутейниково, Виноградовка, Колодези и Боченково в Ростовской области, а также реконструкция тяговых подстанций в Журавке в Воронежской области и Старой Станице в Ростовской.

ФОТО: SHUTTERSTOCK.COM



ФОТО: SHUTTERSTOCK.COM

Рогозин: совместная система ГЛОНАСС и BeiDou к 2020 году достигнет по точности GPS

КИТАЙ - ТРЕТЬЯ СТРАНА ПОСЛЕ США И РОССИИ, ЗАПУСТИВШАЯ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ СОБСТВЕННУЮ ВСЕМИРНУЮ СПУТНИКОВУЮ НАВИГАЦИОННУЮ СИСТЕМУ



Совместная система ГЛОНАСС и BeiDou достигнет по точности GPS к 2020 году. Об этом в интервью телеканалу «Россия 24» заявил вице-премьер Дмитрий Рогозин. «Сейчас мы предложили китайским коллегам совместить систему (BeiDou и ГЛОНАСС) и создать совместное производство чипсетов. Для того чтобы этот полностью совмещенный модуль дал нам возможность иметь настолько точный сигнал, который не только догонит, но и будет абсолютно сравним с сигналом, который дает GPS. Это наш план к 2020 году, и мы его точно реализуем», – сказал он.



ФОТО: SHUTTERSTOCK.COM

Первый пошел

ХАБАРОВСКИЙ НПЗ ПЕРВЫМ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ПОДКЛЮЧИЛСЯ К НЕФТЕПРОВОДУ ВСТО-2

Нефтепровод-отвод длиной 28 километров от трубопровода «Восточная Сибирь – Тихий Океан» (ВСТО-2) до Хабаровского нефтеперерабатывающего завода (ЗАО «Независимая нефтегазовая компания», ННК) введен в эксплуатацию в Хабаровске.

Комсомольский НПЗ («Роснефть») планируется подключить к ВСТО в конце 2017 года, а Восточную нефтехимическую компанию – в 2020 году. Подключение заводов позволит нарастить их мощности и снизить затраты на поставку нефти ВСТО – нефтепровод, проходящий от города Тайшет (Иркутская область) до нефтеналивного порта Козьмино в заливе Находка через Сковородино (Амурская область).

Сечин: ОПЕК предлагала России стать членом организации, но РФ остается наблюдателем

ОБ ЭТОМ В ХОДЕ КОНФЕРЕНЦИИ FT COMMODITIES ЗАЯВИЛ ГЛАВА «РОСНЕФТИ» ИГОРЬ СЕЧИН



ФОТО: SHUTTERSTOCK.COM

Он также отметил, что в странах ОПЕК добыча нефти является делом государственных компаний, «а российская нефтяная промышленность является частной, что нехарактерно для стран ОПЕК». Кроме того, по его словам, в связи с климатическими особенностями РФ не может быстро регулировать добычу нефти.

«Правительство РФ, понимая различия в условиях добычи и собственности, соглашается на статус наблюдателей в ОПЕК, но входить в качестве страны-члена Россия, конечно, не может в силу тех обстоятельств, о которых мы говорим», – сказал Сечин.

1



Деньги для инфраструктуры БРИКС

В рамках подписанного летом на саммите БРИКС в Уфе соглашения об инфраструктурном партнерстве с финансовыми организациями страны – участницы БРИКС договорились о совместном инвестировании в инфраструктурные проекты друг друга, без создания новой организации. БРИКС также создаст Новый банк развития с капиталом в \$50 млрд, который должен стать аналогом Всемирного банка.

2

Планы развития морской инфраструктуры

В сентябре на Восточном экономическом форуме прошла сессия «Территории опережающего развития и свободный порт Владивосток на карте инвестиционных зон в АТР». Приоритетным для развития российского Дальнего Востока является собственное производство, в частности, на базе Дальневосточного центра судостроения и судоремонта. Развитие отрасли в планируемых масштабах невозможно без привлечения частных инвесторов при соблюдении государственных интересов.



3



Новая дорога

В Ленинградской области в августе открыто рабочее движение по основному ходу железнодорожного пути между станциями Лосево и Каменногорск. В финансировании данного проекта были задействованы средства Инвестиционного фонда, а также средства, привлеченные по схеме государственно-частного партнерства. «В полном объеме грузоперевозки начнутся на линии в следующем году, что позволит разгрузить основную ветку Санкт-Петербург – Выборг, а также быстрее доставлять грузы в балтийские порты», – сказал на открытии министр транспорта РФ Максим Соколов.

4

Без объявления войны

16 сентября украинские власти наложили санкции на 25 российских авиакомпаний, две из которых уже не существуют. Согласно документу, опубликованному на сайте президента Украины, в санкционный список попали крупнейший российский перевозчик «Аэрофлот» и три его дочерние авиакомпании, а также принятая в начале сентября под санкцию «Аэрофлота» вторая по величине российская авиакомпания «Трансаэро». Кроме того, в обновленном санкционном списке Украины крупнейший российский концерн противозащитной обороны «Алмаз-Антей», холдинг «Вертолеты России», «Ак Барс Аэро», «ВИМ-АВИА», «Газпром авиа», Red Wings, «Донавиа», «Когалым-авиа», «Оренбургские авиалинии», Первая грузовая компания и другие.



5

Государство увеличило уставной капитал ОАО «РЖД»

Правительство выкупило эмиссионные облигации компании. ОАО «РЖД» получило для реализации инфраструктурных проектов 62,225838 млрд рублей и пусковой комплекс участка железнодорожной линии Беркамит – Томмот (его стоимость оценивается в 2,055 млрд рублей), сообщает сайт компании. Средства будут направлены, в частности, на развитие инфраструктуры Московского региона (2 млрд рублей), создание ВСМ Москва – Казань (3 млрд рублей), расширение участка Муждуреченск – Тайшет (11 млрд рублей), модернизацию БАМа и Транссиба (16,8 млрд рублей). Кроме того, за счет государственных денег будет профинансировано строительство обходной линии Прохоровка – Журавка – Чертково – Батайск и расширение подходов к Азово-Черноморскому транспортному узлу.

ИННОВАЦИИ НА РЕЛЬСАХ

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ



ФОТОБАНК «БМ»

МОДЕРАЦИЯ ИННОВАЦИЙ

В сложившихся условиях инвестиционная привлекательность и продвижение экономических реформ в значительной мере зависят от решения проблем стабилизации функционирования работы и развития железнодорожного транспорта, в том числе за счет введения различного рода инноваций. При переходе отраслей на более гибкую и мобильную платформу хозяйствования транспорт становится не только обязательным условием производства, но и гарантом эффективной реализации хозяйственных связей, ускорения оборота фондов и интенсификации процессов всего общественного воспроизводства. Ускорение оборота капитала рассматривается как важнейший фактор повышения эффективности производства. Цели и методы выбора инновационной стратегии в условиях перехода к рынку основываются на предвидении периодичности и структуры технологических переворотов. Рынок и стратегия, рыночный механизм и стратегическое плани-

рование, основанное на долгосрочном прогнозе, – это не взаимоисключающие, а взаимодополняющие категории. Стратегия определяет выбор направления движения, а рынок дает возможность двигаться в выбранном направлении с наибольшей эффективностью и наименьшим риском. Железнодорожный транспорт всегда являлся символом технического прогресса. Именно в этой отрасли начиная с 20-х годов XIX века внедрялись передовые технологии, применялись новые материалы, опробовались сложные технические решения.

Для обеспечения высоких темпов экономического развития и оптимального управления хозяйственным комплексом необходимо оперировать адресностью (размещением) производительных сил. Только так можно оценить состояние сверхсложной экономической системы, научно обосновать концепцию ее развития, обеспечить сбалансированность и пропорциональность. Соизмерение производительных сил общества позволяет реально включить научно-технический прогресс в систему государственного устройства и экономический механизм хозяйствования, отрегулировать инвестиционные процессы, обеспечить повышение социально-экономической эффективности всего общественного производства.

Таким ориентированным проектом для страны стало строительство олимпийского Сочи. Государство определило приоритет – построили город будущего. Главное – поставить задачу. Ярким примером возможностей современных интеллектуальных систем стало транспортное обеспечение зимних Олимпийских игр 2014 года.

**Цели и методы выбора
инновационной стратегии
в условиях перехода к рынку
основываются на предвидении
периодичности и структуры
технологических переворотов**

В период их проведения на участках Красная Поляна – Адлер и Сочи – Олимпийский Парк совершено 9485 рейсов поездов, в которых перевезено 4,8 млн человек. Построено более 100 км новых автомобильных дорог и почти 50 км железных, возведена современная инфраструктура. Вот так стимулирование инноваций непосредственно определяет темпы экономического роста. Конечно, при этом требуя увеличения затрат капитала, продуманной системы образования и совершенствования законодательно-институциональной основы.

ВОКЗАЛ
АДЛЕРА

ГРАМОТНАЯ ПЛАТФОРМА

Как мы уже определили, главное в тактике – выбор так называемой рыночной ниши для конкретных производителей и других субъектов хозяйственной деятельности, для чего делается не только прогноз объемов спроса и собственных возможностей, но и прогноз рынков ресурсов и оценка инфляционных ожиданий. А всякая стратегия должна опираться на гибкую рыночную тактику, учитывающую колебания конъюнктуры. Поэтому недопустимы чрезмерная детерминированность планов, однозначность показателей на микро- и макроуровнях.

Обеспечить инновационное развитие столь сложной отрасли, как железные дороги, невозможно без помощи государства. Сегодня, например, необходимо обеспечить научно-техническое сопровождение таких мегапроектов, как «Транс-Евразийский пояс



Повышение эффективности работы железнодорожного транспорта России осуществляется на основе целенаправленной научно-технической политики отрасли

RAZVITIE» и строительство высокоскоростных магистралей (ВСМ). Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года определена важная роль развития высокоскоростного железнодорожного транспорта. В этой связи ОАО «РЖД» выступило инициатором создания технологической платформы «Высокоскоростной интеллектуальный железнодорожный транспорт».

Очевидно, что организация скоростного и высокоскоростного железнодорожного движения придаст дополнительный импульс научно-техническому развитию и совершенствованию технологий практически во всех смежных отраслях – от машиностроения до интеллектуальных вычислительных систем, обеспечивая дальнейшее стимулирование научно-технического и интеллектуального потенциала страны, в первую очередь за счет размещения на отечественных предприятиях заказов на создание новых образцов техники мирового уровня.

Каковы же основные задачи технологической платформы? Во-первых, это интеграция современных машиностроительных, инфор-

мационных и телекоммуникационных технологий и средств автоматизации в транспортную инфраструктуру и транспортные средства для повышения безопасности и обеспечения надлежащего уровня комфорта и качества транспортных услуг. Во-вторых, разработка комплекса технических регламентов и национальных стандартов с учетом мирового опыта проектирования, строительства и эксплуатации скоростного и высокоскоростного железнодорожного транспорта, позволяющих осуществлять перевозочный процесс в соответствии с мировым уровнем. Следующая позиция – разработка и реализация системы финансового обеспечения проектов с учетом возможного использования различных источников инвестиций, определение роли и форм участия государства и частных инвесторов в реализации проектов скоростных и высокоскоростных железнодорожных магистралей. Далее – реализация проектов создания инфраструктуры железнодорожного транспорта, предназначенной для обеспечения высокоскоростного железнодорожного движения. А еще разработка и производство технических средств нового поколения для высокоскоростных магистралей, включая инфраструктуру и подвижной состав. Ну и подготовка кадров для обеспечения скоростного и высокоскоростного движения.

Повышение эффективности работы железнодорожного транспорта России осуществляется на основе целенаправленной научно-технической политики отрасли. Способность к реализации важнейших задач по стабилизации экономики страны определяется действенностью формирующихся механизмов стимулирования инноваций. А для более полной реализации потенциала отраслевой науки требуется воссоздать в транспортных вузах лаборатории и исследовательские цен-



тры, расширить сотрудничество с коллегами из академических институтов и вузов, готовить новое поколение ученых.

НАУКА И ЖИЗНЬ

Что же сегодня происходит в железнодорожной науке? Без инноваций невозможно дальнейшее развитие железных дорог. Поэтому для обеспечения высокого уровня конкурентоспособности, гарантированного предоставления услуг и безопасности движения в отрасли внедряют многофункциональные системы управления. В настоящее время отраслевые ученые разрабатывают интеллектуальную систему управления движением поездов на Малом кольце Московской магистрали с использованием систем микропроцессорной централизации и автоблокировки с так называемыми подвижными блок-участками. На участке протяженностью 54 км, где расположены 16 станций, будет реализована единая система интервального регулирования на путях перегонов и станций с бессветофорной сигнализацией в автоматическом режиме управления. Предполагается снизить интервал попутного следования поездов до 3,5 минуты за счет применения подвижных блок-участков и укороченных рельсовых цепей. При этом предусматривается повышенная надежность работы оборудования за счет стопроцентного резервирования аппаратуры рельсовых цепей по главным путям. Нарботка на отказ всех подсистем должна составить не менее 50 тысяч часов.

Внедряются на сети и современные средства диагностики состояния объектов инфраструктуры. Например, с 2013 года успешно используется самоходная путеизмерительная лаборатория

СПЛ-ЧС200, работники которой способны проводить все измерения на скорости до 200 км/ч.

Тогда же начали курсировать двухэтажные вагоны. Их преимущества – удобный график движения и наименьшее время в пути следования для большого количества пассажиров, возможность снижения стоимости проезда в вагонах купе и СВ благодаря увеличению количества мест в вагоне, а также экологичность эксплуатации. Вагоны созданы с использованием новых технологий и материалов. Все оборудованы системами кондиционирования воздуха и отопления, что обеспечивает комфортный микроклимат, тремья биотуалетами, которыми можно пользоваться во время стоянок, удобными лестницами с поручнями, энергосберегающими светодиодными светильниками, жесткими герметичными межвагонными переходами, купе для людей с ограниченными возможностями и подъемником для колясок, системой видеонаблюдения, системой контроля, управления доступом и охраны пассажирского поезда. Энергоснабжение осуществляется от электровоза, что обеспечивает экологичность поезда. А штабной вагон оборудован аппаратурой спутниковой связи и навигации (ГЛОНАСС). Данные двухэтажного поезда входят в программу «Динамическое ценообразование», что позволяет пассажирам приобрести билеты по минимальной цене на конкретную дату.

Начал работу диагностический комплекс, размещенный на поезде «Сапсан», который позволяет оценивать 76 параметров состояния инфраструктуры и подвижного состава на скорости свыше 200 км/ч.

А на Северо-Кавказской магистрали недавно вошел в строй программно-аппаратный комплекс на участке Староминская – Батайск, обеспечивающий эффективную эксплуатацию станций. Интенсивность движения на этом участке высокая. Важно, что в этой разработке использованы серийные промышленные компьютеры и напольное оборудование российского производства. Тем самым решается задача импортозамещения при создании устройств для отечественных железных дорог.

Еще один перспективный проект – создание автоматизированной системы управления роспуском составов КСАУ-MSR. Его целью является внедрение современных технологий автоматизации и механизации сортировочного процесса с частичной локализацией производства оборудования в нашей стране. При этом управление роспуском вагонов на станциях осуществляется всего одним оператором, что позволит в перспективе значительно сократить обслуживающий персонал при повышении безопасности работы.

На сети уже работали безопасные локомотивные объединенные комплексы БЛОК. А с 2015 года внедряют





ФОТОБАНК ОАО «РЖД»

**ВАНТОВЫЙ МОСТ
СОВМЕЩЕННОЙ
ДОРОГИ АДЛЕР-
АЛЬПИКА-СЕРВИС**

еще по 50 таких устройств ежегодно. Ими будут в обязательном порядке оснащать все вновь выпускаемые локомотивы, а также устанавливать на капитально отремонтированных тепловозах и электровозах. Этот комплекс представляет собой модульную структуру, элементы которой обеспечивают взаимодействие с системами управления локомотива в едином процессе ведения поезда.

С этой целью все они соединены между собой внутренним CAN-интерфейсом. Комплекс контролирует безопасность движения при ведении поезда, в том числе при обслуживании локомотива маши-

нистом «в одно лицо». Благодаря этому увеличивается надежность эксплуатации техники. Для повышения эффективности использования координатно-временной информации ГЛОНАСС/GPS в деятельности ОАО «РЖД» отраслевые ученые разрабатывают комплексную систему пространственных данных инфраструктуры железнодорожного транспорта (КСПД ИЖТ). В результате существенно снизятся затраты на геодезическое обеспечение работ по проектированию, строительству и эксплуатации участков пути, мостов, тоннелей, виадуков и других объектов инфраструктуры. Кроме того, информация, получаемая со спутников, широко используется для контроля работы рельсосмазывателей, слежения за грузовыми, пассажирскими, пригородными, восстановительными и пожарными поездами, а также для мониторинга работы ремонтной путевой техники в технологические «окна» и в других целях.

Успешно применяются интеллектуальные системы при организации пассажирского движения. В отрасли уже реализован первый этап технологии сбыта и учета электронных билетов на дальние перевозки с использованием сети Интернет.

В 2014 году был внедрен второй этап, обеспечивающий оформление билетов через дистрибу-

торскую сеть АСУ «Экспресс-3». Обеспечено также динамическое управление тарифами на скоростные поезда, реализованы маркетинговые инициативы по продаже билетов с применением карточных технологий, в том числе на пригородные поезда.

А для решения задач ресурсосбережения важное значение имеет внедрение автоматизированной системы построения прогнозных суточных энергосберегающих графиков движения поездов (АПК «Эльбрус») и автоматизированной системы построения энергооптимальных расписаний движения пассажирских поездов (АС «Энергограф»).

Полигон формирования таких сквозных графиков движения поездов протянулся уже от Санкт-Петербурга до Владивостока.



ФОТОБАНК «БМ»

АЛЬТЕРНАТИВНАЯ ТЯГА

Внедрение современного подвижного состава является еще одним важнейшим направлением развития отрасли. При этом конструкторы работают над сокращением удельного расхода топлива и электроэнергии на тягу поездов на основе внедрения локомотивов с асинхронным тяговым приводом. Кроме того, разрабатываются газотурбинные локомотивы на альтернативном виде топлива – сжиженном природном газе, а также с гибридной силовой установкой.

К 2030 году планируется заменить треть потребляемого тепловозами дизельного топлива природным газом. Созданный российскими конструкторами первый в мире газотурбовоз ГТ1 выбрасывает в атмосферу вредных веществ более чем в пять раз меньше установленных директивой Евросоюза требований к дизелям.

В целях модернизации подвижного состава уже созданы электрические приводы на силовых электронных элементах, их серийное производство для тепловозов недавно освоили на отечественных предприятиях. Также по заданию ОАО «РЖД» разработаны преобразователи для двухсистемных электровозов и диагностические системы, встраиваемые в бортовые управляющие комплексы. Внедряются программные интерфейсы для технологов с обеспечением объективной информации о состоянии локомотива по результатам бортовых и стационарных диагностических систем. А новейшие системы позволяют управлять локомотивом в автоматическом режиме (без участия машиниста) и вести поезд по грузовому или пассажирскому маршруту с обеспечением оптимального графика движения и расхода топлива.

АЛЕКСАНДР АГЕЕВ

директор Института экономических стратегий РАН, профессор

ВНЕДРЕНИЕ ИННОВАЦИЙ, ПРЕДЛАГАЕМЫХ ОТЕЧЕСТВЕННЫМИ УЧЕНЫМИ, ПОЗВОЛИТ РЕШИТЬ ВАЖНУЮ ЗАДАЧУ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ.



По нашей оценке, до введения западных санкций наша страна закупала различной техники и оборудования только в области машиностроения на сумму \$150 млрд в год. И чтобы заместить такой объем продукции, необходимо серьезно модернизировать наши предприятия. А для этого требуется наладить цепочку наука – разработка – внедрение – производство. Пока же отечественные корпорации зачастую предпочитали приобретать готовые технические средства за рубежом, чем инвестировать в разработку собственных высокотехнологичных изделий. Так что государство должно принудить отечественные предприятия встать на рельсы инновационного

развития, заставить их внедрять современные системы управления, применять передовые бизнес-модели и т. д. В этих целях требуется ужесточить не только финансовый контроль за деятельностью госкорпораций, но и следить за их техническим обновлением, введя систему госзаказов на разработку и внедрение инноваций.

Кроме того, нужно создать единый орган управления научно-техническим развитием отраслей экономики. За образец можно взять успешно действовавший прежде в нашей стране Госкомитет по науке и технике при Совете министров, имевший широкие полномочия в области модернизации промышленности. Уверен, что у нас есть возможности для проведения новой «индустриализации», которая позволит вместо нынешней доли 2% в мировом ВВП выйти на прежний уровень, когда этот показатель достигал 10%. И принятый Госдумой федеральный закон «О промышленной политике» является первым правильным шагом в этом направлении. ●



КАКИЕ ИННОВАЦИОННЫЕ ПРОГРАММЫ БУДУТ СПОСОБСТВОВАТЬ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ЭКОНОМИКИ РОССИИ?



ВАЛЕРИЙ ЧЕРЕШНЕВ

председатель комитета Госдумы по науке и наукоемким технологиям

В регионах, где приняты и работают грамотные законы в области науки, проблем с внедрением новых технологий нет. Москву, Томск, Екатеринбург, Санкт-Петербург, Владивосток по праву можно назвать инновационными городами. Но не везде всё так благополучно. В понятие «инновации» обязательно входят и теоретическая разработка, и внедрение, которое невозможно без определенных льгот. В рамках конкретного центра, института, лаборатории, промышленной или экономической зоны гранты и преференции у нас еще могут быть предусмотрены, пример тому – Сколково, но в масштабах страны их нет. Государство пока на это не идет, поскольку уменьшение налогов должно чем-то компенсироваться. Не идет на пользу инновациям и отсутствие федерального закона. Сейчас создана рабочая группа, и к концу года должна быть готова концепция. Но вопросов пока много.



ВЛАДИМИР РУДАШЕВСКИЙ

заместитель председателя комитета по научно-техническим инновациям и высоким технологиям Торгово-промышленной палаты РФ

Главное, что мешает внедрению инноваций, – отсутствие спроса на них. 67% промышленности России выпускает продукцию больше 15 лет, и всех это в целом устраивает. На экспорт она не идет, а на нашем рынке ее покупают. Всё остальное – готовая новая продукция – до недавнего времени закупалось за рубежом. Фактически наши инновации оказываются не нужны. Даже когда крупные компании разрабатывают новую продукцию, она оказывается дороже и потому не востребована на рынке. Чтобы изменить ситуацию, потребуется сместить акцент с поддержки инноваторов на поддержку тех, кто покупает инновационные продукты. К примеру, можно давать определенные субсидии тем, кто использует новые технологии, компенсировать расходы или разницу между старым и инновационным продуктом или уменьшить налоги. Потом эти средства вернулись бы в бюджет из полученной ими прибыли. Например, в Германии амортизация – 14-15 месяцев, и можно менять оборудование, у нас же – 10 лет. А те российские компании, которые за свой счет ведут полное обновление, с первого же дня установки многомиллионного новейшего оборудования начинают платить повышенные налоги. И всё желание использовать инновации исчезает напрочь.



ЮРИЙ АММОСОВ

советник руководителя аналитического центра при правительстве Российской Федерации

Современная наука об инновациях считает, что единственный драйвер инноваций, работающий сам по себе без вмешательства извне, – это страх перед конкурентами, риск утраты положения на рынке. Госкомпании часто критикуют за формальный подход к инновациям и общее нежелание что-то делать в этой области. Но при этом некоторые из них, например Газпром, РЖД, Ростелеком, входят в лидеры России по объему закупок инновационной продукции. Есть достаточно успешные комплексные инновационные кейсы. Наглядный пример – скоростной поезд «Сапсан». Когда его только запускали, общественной критики и сомнений было очень много, но обратили ли вы внимание, что на смену критике пришел рост пассажиропотока? Если у руководства госкомпании есть воля к инновациям, то и статус естественной монополии не станет препятствием.



МАРИНА УДАЧИНА

директор Института инноваций инфраструктуры и инвестиций, член Экспертного совета Правительства Российской Федерации, член Экспертного совета Агентства стратегических инициатив

По значению глобального индекса инноваций Россия занимает 49-е место в мире из 143 стран. Несмотря на позитивную динамику, в 2013 году была лишь 62-я позиция, эффективность инновационной деятельности остается неудовлетворительной. Инновационная активность характерна только для 10% российских предприятий, в то время как аналогичные показатели высокоразвитых инновационных экономик достигают 40-50%. Такое существенное отставание, наряду с системными ограничениями, обусловлено так называемыми провалами рынка – недоступностью рискованного финансирования,

неопределенностью экономической выгоды от внедрения инноваций, высокой стоимости нововведений, снижающей их конкурентоспособность. Устранить эти провалы призваны институты развития. Их важная задача – стимулировать инновационные процессы и создавать условия для развития сбалансированной экосистемы инноваций на всех этапах жизненного цикла, в том числе путем создания финансовых и нефинансовых сервисов.



ТАТЬЯНА КУЗНЕЦОВА

директор Центра научно-технической, инновационной и информационной политики Института статистических исследований и экономики знаний Высшей школы экономики

Проблема внедрения инноваций очень широкая и сложная. Но если говорить коротко, то серьезным ограничением для их развития остается отсутствие благоприятного экономического климата для предпринимательской деятельности в целом. Инновациями предприниматели начинают заниматься, когда модели бизнеса и имеющиеся конкурентные преимущества уже не позволяют успешно действовать на рынках или выходить на новые. Они также являются постоянным приоритетом для самых продвинутых компаний, разрабатывающих и реализующих долгосрочные стратегии развития. Иными словами, инновационный бизнес – это более продвинутое предпринимательство. У нас в России вести бизнес тяжело в принципе: конкуренция на многих рынках очень слабая или ее нет вообще, много административных барьеров, не снижается налоговый пресс. В этих условиях предприятиям, как говорится, не до инноваций. Основными факторами конкурентоспособности для них остаются цена и качество. В целом по России инновациями занимаются только 10% всех предприятий. В развитых странах разными видами инноваций занимается большая часть бизнеса. В Италии таких компаний примерно 35%, в Японии – 50%, в Германии – 80%. Конечно, нам важно стимулировать инновации, создавать инновационным компаниям особые благоприятные условия, но если нет условий для развития предпринимательства вообще, то и инновационные компании не смогут успешно расти достаточно долго даже при наличии льгот и преференций. Кроме того, этими льготами порой крайне сложно воспользоваться из-за различных административных барьеров.

ИНВЕСТИРУЙТЕ В РОССИЮ

ИНТЕРВЬЮ С ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ РОССИЙСКОГО ФОНДА ПРЯМЫХ ИНВЕСТИЦИЙ (РФПИ) КИРИЛЛОМ ДМИТРИЕВЫМ В ПРЕДДВЕРИИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ФОРУМА В СОЧИ ЖУРНАЛУ «ДИАЛОГИ»

Беседовал Иван БОКОВ

В. Вскоре начнется Международный инвестиционный форум в Сочи. Готовы ли международные инвесторы сегодня вкладываться в российскую экономику?

О. Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) фокусируется на взаимодействии со стратегическими инвесторами, которые способны видеть и работать на долгосрочную перспективу. Фундаментально российская экономика остается привлекательной, есть хорошие возможности для реализации доходных проектов – как в партнерстве с государством, так и в частном секторе.

Это видят наши иностранные партнеры. Как результат – увеличивается объем средств, которые РФПИ привлекает в долгосрочные платформы и партнерства. Сейчас их объем превышает \$25 млрд. Например, летом мы заключили уникальное соглашение с Public Investment Fund из Саудовской Аравии.

В. Какие проекты сегодня больше всего интересуют в России иностранных инвесторов?

О. Мы с нашими партнерами разделяем тезис о том, что основной потенциал экономического роста находится в регионах. У каждого региона своя специфика, которая отражается на возможности реализовать те или иные проекты.

В случае с Дальним Востоком, например, речь идет в значительной мере об экспортоориентированных отраслях с фокусом на быстрорастущие рынки Азиатско-Тихоокеанского региона, а также об инвестициях в добычу минеральных ископаемых и их переработку с высокой добавленной стоимостью, которые будут также востребованы для роста азиатских экономик. Например, в Краснодарском крае в первую очередь обращают на себя внимание проекты в агропромышленном, а также туристическом секторе.

Несмотря на региональную специфику, есть и общие направления. Сегодня Россия испытывает дефицит инвестиций в инфраструктуру. Как правило, это долгосрочные и капиталоемкие проекты. Но мы уверены, что именно они могут выступить катализатором инвестиционной активности и, как следствие, экономического роста.

За счет стабильного денежного потока инфраструктурных проектов можно снижать их риски и привлекать долгосрочное иностранное финансирова-



Только за последние несколько месяцев одобрено проектов на 320 млрд рублей. Несмотря на снижение фондовых индексов и нестабильность в глобальной экономике РФПИ демонстрирует позитивную доходность

ние. Россия в этом смысле имеет огромный потенциал и целый ряд конкурентных преимуществ.

В. В чем это может проявляться?

О. На реализацию инфраструктурных проектов, в принципе, требуется значительное время. Однако мы готовим возможности для распространения успешного опыта. Так, в аэропорт Владивостока мы привлекли ведущего отраслевого инвестора – сингапурскую компанию Changi, под управлением которой находится аэропорт Сингапура, три года подряд признававшийся пассажирами лучшим аэропортом мира. Совместно с итальянской компанией Pizzarotti готовим программу строительства платных разноуровневых железнодорожных поездов.

С другой стороны, мы работаем с потенциальными партнерами России в подобных проектах. Например, с китайским Фондом Шелкового пути ведется совместный анализ проектов, которые можно реализовывать в России, выстраиваем взаимодействие с Азиатским банком инфраструктурных инвестиций. Также страны БРИКС в июле поддержали

инициативу РФПИ о создании совместного механизма для инвестирования в акционерный капитал инфраструктурных проектов. Соответствующее соглашение было подписано на саммите в Уфе между РФПИ, индийской группой компаний IDFC, бразильской BTG Pactual, китайским Фондом Шелкового пути, а также Банком развития ЮАР.

В. Чтобы привлекать иностранных инвесторов в Россию, надо демонстрировать конкретные достижения и истории успеха. Что вы можете предъявить потенциальным партнерам?

О. С момента своего создания РФПИ инвестировал и одобрил для этих целей более 720 млрд рублей, из них 65 млрд рублей – средства РФПИ и более 655 млрд рублей – средства соинвесторов, партнеров и банков. Только за последние несколько месяцев одобрено проектов на 320 млрд рублей.

Несмотря на снижение фондовых индексов и нестабильность в глобальной экономике РФПИ демонстрирует позитивную доходность. То, что инвестиции могут быть доходными, подтверждают наши сделки. Продажа части пакета Московской биржи принесла отдачу в 21%, «Ростелекома» – в 39%. Акции «АЛРОСА» сейчас торгуются на 75% выше цены размещения.

Компании, в которые инвестировал РФПИ с партнерами, динамично развиваются. Например, группа «Мать и дитя» стала крупнейшей компанией в секторе частной медицины в России. А завод «Волтайр-Пром» после обновления технологической линии приступил к выпуску продукции мирового уровня в России и готовится поставлять ее за рубеж.



ФОТО: SHUTTERSTOCK.COM

В. Что сегодня является приоритетным для инвестора при выборе региона для развития проектов?

О. Очень многое зависит от категории инвестора и его конкретных потребностей. Однако есть определенный набор параметров, на которые почти все инвесторы обращают внимание. Для того, чтобы сделать эту информацию понятной и доступной, мы запустили портал «Инвестируйте в Россию» – Invest In Russia.

Портал уникален не только содержанием представленной информации, но и формой подачи – именно в том виде, в котором принято в международной практике, а его интерактивные возможности позволяют сравнивать регионы и площадки по выбранным критериям.

Представленная на портале информация полезна и для самих регионов. Invest In Russia позволяет региональным властям и институтам развития обмениваться успешным опытом работы с инвесторами и перенимать лучшие практики от лидирующих субъектов в области привлечения инвестиций. Ресурс также содержит подробную информацию об историях успеха многочисленных иностранных инвесторов, ведущих бизнес на территории России. Регионы и площадки могут сравнить себя друг с другом.

В. Что сегодня представляет большую сложность – поиск хорошего проекта или поиск возможностей для финансирования?

О. Сегодня в мире сложилась уникальная ситуация. Десятки триллионов долларов долгосрочных денег, «напуганные» нестабильностью на финансовых рынках, ищут применение. В том числе в секторе прямых инвестиций.

У России есть все шансы оказаться успешной в конкуренции за эти ресурсы. Подтверждение тому – организованная РФПИ в июне 2015 года встреча инвесторов с президентом России Владимиром Путиным на Петербургском международном экономическом форуме. На нее приехали представители ведущих мировых инвестиционных структур, под управлением которых находится более \$5 трлн.

Вместе с тем для трансформации этого интереса в реальные сделки инвесторы должны быть по-настоящему осведомлены о возможностях и состоянии дел в России – в первую очередь за счет предоставления им реальных фактов и максимально надежной информации. Мы рассчитываем, что ресурс Invest In Russia значительно в этом поможет.

Сейчас на рассмотрении РФПИ находится более 60 проектов общим объемом инвестиций свыше \$12 млрд. Набор отраслей широкий: инфраструктура и транспортная логистика, телекоммуникации, химическая и нефтехимическая промышленность, здравоохранение, розничная торговля, сельское хозяйство, ЖКХ, переработка ресурсов с высокой добавленной стоимостью и другие. Общее в этих проектах одно: нам интересны компании, которые нацелены на рост и повышение эффективности за счет инвестиций. Но количество привлекательных и правильно структурированных для инвесторов проектов в стране действительно необходимо увеличивать.

По нашему мандату мы ориентированы на крупные проекты. Но вслед за крупными проектами и крупным бизнесом растет активность и в других сегментах. Поэтому главное – сохранять поступательное движение вперед. ●

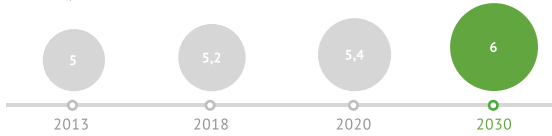
Сейчас на рассмотрении РФПИ находится более 60 проектов общим объемом инвестиций свыше \$12 млрд



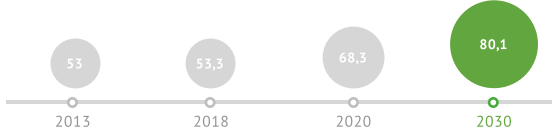
ФОТО: SHUTTERSTOCK.COM

ГУСТОТА ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

Густота транспортной сети общего пользования. Железные дороги
2013-2030, км/тыс км²

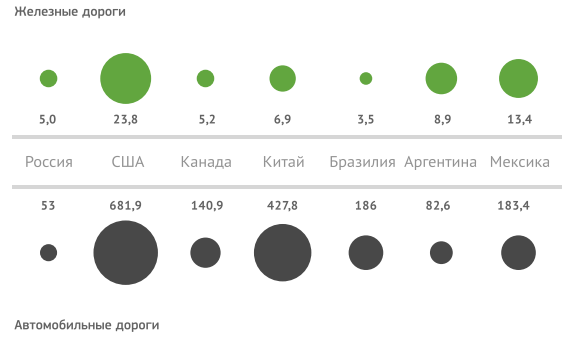


Густота транспортной сети общего пользования. Автомобильные дороги
2013-2030, км/тыс км²



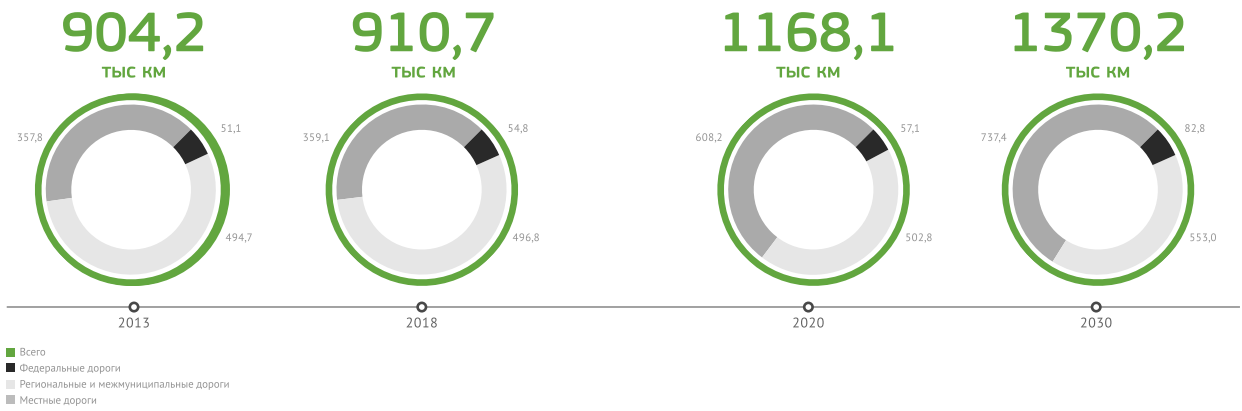
2018-2030 - прогноз в соответствии с Транспортной стратегией России до 2030 года

ГУСТОТА ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ - РЕЙТИНГ СТРАН 2013, км/тыс км²



ПРОТЯЖЕННОСТЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

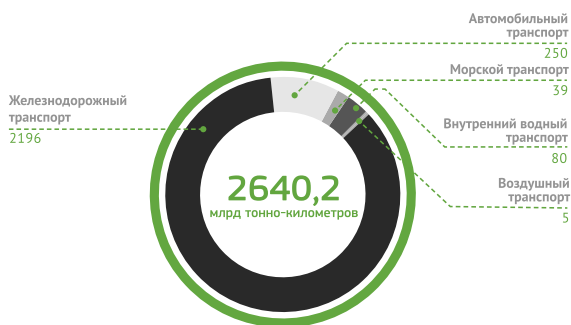
тыс км



2018-2030 - прогноз в соответствии с Транспортной стратегией России до 2030 года

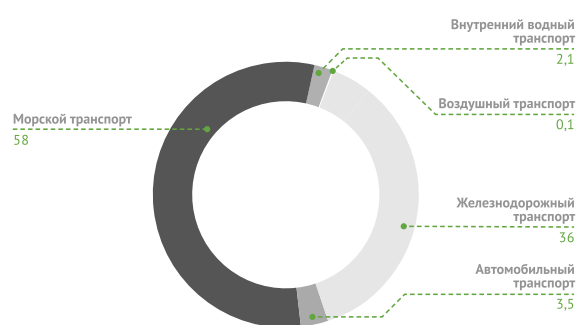
СТРУКТУРА ГРУЗООБОРОТА В РОССИИ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА

2013 год, млрд тонно-километров



СТРУКТУРА ВНЕШНЕГО ГРУЗОПОТОКА В РОССИИ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА

2013 год, %



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТРАНСПОРТ – ВЕДУЩЕЕ ЗВЕНО ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ

Российские железные дороги являются третьей по величине транспортной системой мира, уступая по общей длине эксплуатационных путей лишь США.

По протяженности электрифицированных магистралей российские железные дороги занимают второе место в мире.

Российская Федерация в настоящее время осуществляет более 20% грузооборота всех железных дорог мира.

Более 40% грузоперевозок в России в 2013 году осуществлено железнодорожным транспортом.

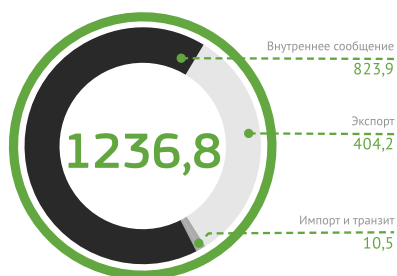
Грузооборот железных дорог России в 2013 году составил 2196 млрд тонно-километров – третье место в мире.

Грузооборот железных дорог в мире 2013 г., млрд тонно-километров



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОБОРОТ

Структура погрузки по видам сообщения
2013 год, млн тонн

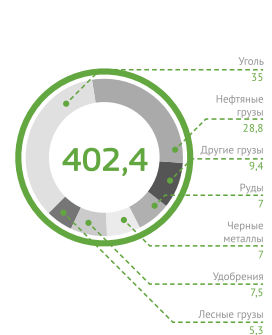


СТРУКТУРА ПОГРУЗКИ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ 2013, млн тонн

Структура погрузки во внутреннем сообщении
2013 год, %



Структура погрузки экспортных грузов
2013 год, %



ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ГРУЗОПОТОКОВ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Уголь и нефть



ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ГРУЗОПОТОКОВ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Черные металлы и железные руды



КЛЮЧЕВЫЕ КОМПАНИИ

ОАО «РЖД» – естественная монополия, 100% акций принадлежат России – ключевая компания отрасли.

ОАО «РЖД» - один из лидеров по размеру вклада в экономику России - около 1,6% ВВП по итогам 2013 года. В собственности ОАО «РЖД» находится третья в мире по протяженности железнодорожная сеть (более 85,2 тыс. км).

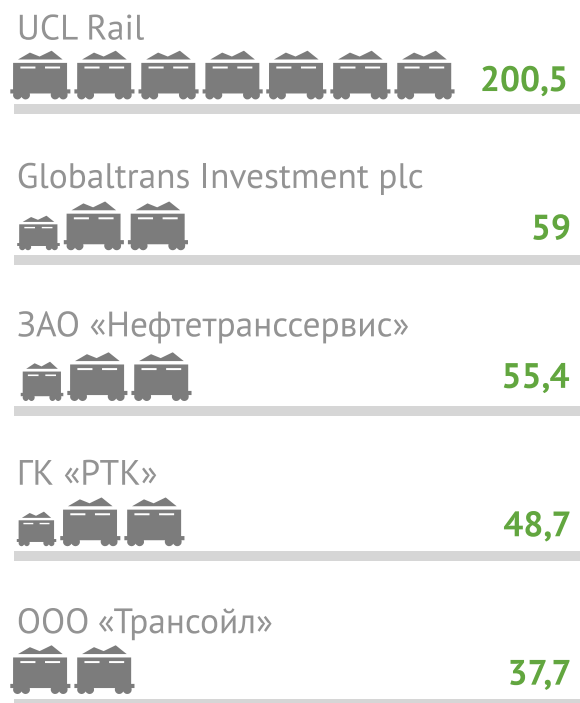
ОАО «РЖД» входит в тройку лидеров в мире по грузообороту.

ОАО «РЖД» совместно с дочерними компаниями является ведущим российским владельцем, оператором и лизингодателем грузового подвижного состава, насчитывающим более 252,9 тыс. единиц техники.

Помимо ОАО «РЖД» в России действуют независимые операторы подвижного состава.

Топ-5 независимых операторов подвижного состава, не входящих в структуру ОАО «РЖД»

2013 год, парк в управлении, тыс ед

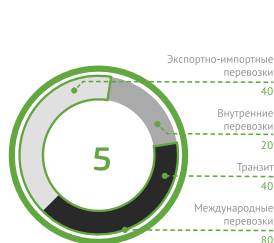


РОССИЙСКИЙ РЫНОК ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Доля авиатранспорта в структуре российского грузооборота 2013 г., %

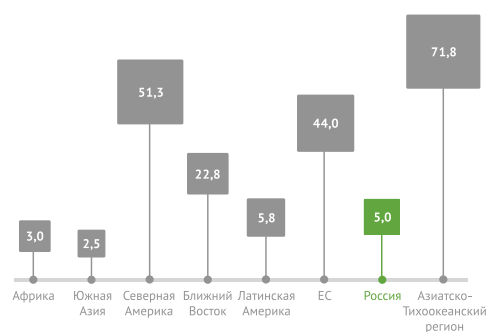


Структура грузооборота воздушного транспорта 2013 г., млрд тонно-километров



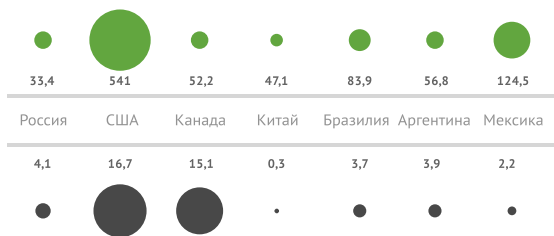
РЕЙТИНГ СТРАН ПО ГРУЗООБОРОТУ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

2013 год, млрд тонно-километров



**АЭРОПОРТОВАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
В РОССИИ И В МИРЕ
2013 г.**

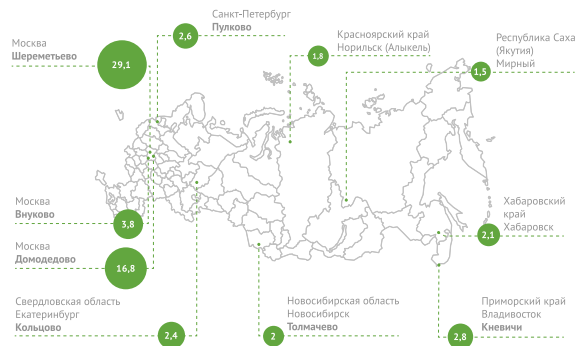
Плотность аэропортов со взлетными
полосами, имеющими твердое
покрытие, на 1000 км²



Количество аэропортов со взлетными
полосами, имеющими твердое
покрытие, на 1 млн чел населения, ед



**ТОП-10 АЭРОПОРТОВ РОССИИ
2013 г., по грузопотоку, %**



**ТОП-5 ГРУЗОВЫХ АВИАКОМПАНИЙ
2013 г., по грузообороту, млн тонно-километров**

ЭйрБриджКарго



Аэрофлот – Российские авиалинии



Трансаэро



Волга-Днепр



Сибирь

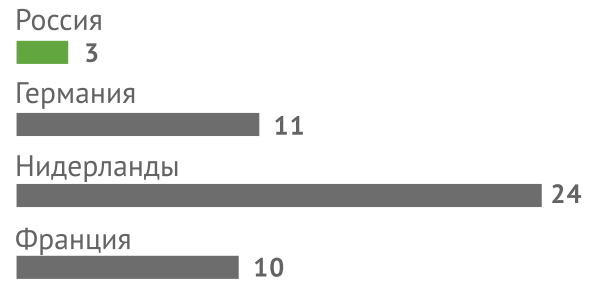


РОССИЙСКИЙ РЫНОК ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Соотношение протяженности внутренних водных путей, железных и автомобильных дорог



Доля внутреннего водного транспорта в грузообороте 2013, %

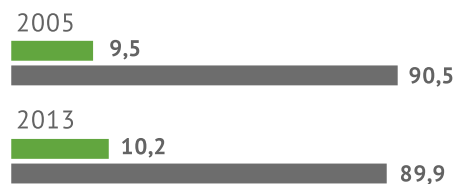


РОССИЙСКИЙ РЫНОК ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Темпы роста грузооборота автомобильного и железнодорожного транспорта
%, к 2012 году



Процентное соотношение автомобильного и железнодорожного транспорта в грузообороте 2005-2013, %, без учета трубопроводного транспорта



ИНФОГРАФИКА ПРЕДОСТАВЛЕНА РОССИЙСКИМ ФОНДОМ ПРЯМЫХ ИНВЕСТИЦИЙ



ФОТОВАНК ООО «РДЖ ИНТЕРНЭШЛ»

РОССИЯ – СЕРБИЯ: ШИРОКИЕ ГОРИЗОНТЫ СОТРУДНИЧЕСТВА

РОССИЙСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ СТРОИТЕЛЬСТВА И РЕКОНСТРУКЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ИЗВЕСТНЫ ПО ВСЕМУ МИРУ. КАК ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЙ, ТАК И ПРАКТИЧЕСКИЙ ОПЫТ, НАКОПЛЕННЫЙ В ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНДУСТРИИ ПОЗВОЛЯЕТ ОАО «РЖД» ЗАНИМАТЬ ВЕДУЩИЕ ПОЗИЦИИ В РОССИИ И МЕЖДУНАРОДНОМ ПРОСТРАНСТВЕ.

Беседовала
Анна СИНОХИНА



По целому ряду направлений компания в своем арсенале предлагает техническими решениями, которым нет аналогов в мире. Президент ОАО «РЖД» является также председателем МСЖД. У компании есть партнерские отношения с железными дорогами различных стран. Наш сегодняшний разговор пойдет о сотрудничестве с Сербией, где в настоящее время специалисты дочерней компании РЖД – ООО «РЖД Интернешнл» работают над масштабным проектом по реконструкции сербских железных дорог общей протяженностью более 450 км. Подробнее о международной деятельности компании «Диалогам» рассказал помощник президента ОАО «РЖД» и генеральный директор ООО «РЖД Интернешнл» Сергей Павлов.

В. Сергей Алексеевич, темпы развития сербских проектов «РЖД Интернешнл» удивляют всю Европу. В чем причина столь высоких показателей?

О. Действительно, наши сербские проекты развиваются быстро, часто опережая график. Для нас это нормально и привычно, а вот для сербов и европейских стран стало открытием. Нашу колоссальную работоспособность и умение выдерживать сроки вопреки непредвиденным обстоятельствам отметили и в правительстве Сербии, и в руководстве компании «Железные дороги Сербии». Особенно ярко мы продемонстрировали свой потенциал после наводнения, когда работа быстро вошла в привычное русло, а потом вновь удалось пойти впереди графика. Говорю об этом с гордостью: мы сумели удивить европейских коллег и научили так же быстро работать сербских партнеров.

В. На каком этапе сейчас находится строительство в Сербии?

О. Сегодня работы по сербским проектам ведутся уже на трех участках. Общая их протяженность – более 50 км. Речь идет как о строительстве новых объектов, так и о реконструкции имеющихся. Задача непростая: приходится взаимодействовать по совершенно другим стандартам. Но мы успешно справляемся – на всех трех участках идем с опережением графика, обращая особое внимание на качество.

В. Для такого уровня работ нужны специалисты особого уровня. Компания использует собственный кадровый резерв?

О. Да, причем к нам попадают лишь лучшие специалисты на основе тщательного конкурсного отбора. К зарубежным проектам допускаются только лучшие профессионалы с высоким уровнем подготовки и мастерства. Кроме того, есть важная задача: обучить специалистов компании европейским методам работы, чтобы еще больше повысить уровень наших специалистов. На сегодняшний день в сербских проектах задействовано 60 работников Центральной дирекции по ремонту пути и центральной инфраструктуры. Сейчас они успешно учатся, осваивают оборудование из Австрии и Франции. Совсем скоро им на смену приедут новые люди, которые также будут обучаться новым методам и привносить наши самые новейшие технологии в Сербию.

В. Насколько заметные коррективы в деятельность «РЖД Интернешнл» вносит политическая и экономическая ситуация в Европе, на валютном рынке?

О. Скажу так: мы действуем по принципу осторожности и максимальной взвешенности. Плохо подготовишься – потеряешь не только очень большие деньги, но и лицо компании. Это недопустимо. Вне событий в мире мы оставаться не можем. Совместно с нашими банковскими и финансовыми структурами стремимся к взвешенным решениям, по мере необходимости координируя их с рядом ведомств – Минфином, МИДом, Минэкономразвития.

Приведу в качестве примера события на Украине, из-за которых пришлось изменить схему завоза нашей техники в Сербию. В итоге вместо кратчайшего проложили новый маршрут. Это, конечно, увеличило стоимость доставки, но позволило избежать срывов графика поставки техники.

В.Расскажите о планах взаимодействия «РЖД Интернешнл» с другими международными проектами? Будет ли расширяться география сотрудничества компании?

О.После переговоров с иностранными коллегами в ближайшее время планируем вынести на совет директоров вопрос об открытии представительств в Индии и Бразилии. Надеюсь, наше предложение будет одобрено и вскоре появятся наши новые представительства. Это очень важный момент, поскольку далеко не все вопросы можно решать из Москвы.

Вне всякого сомнения, нам есть что предложить зарубежным партнерам. В частности, Бразилии, железнодорожный рынок которой сегодня развивается стремительными темпами. Этой стране необходимо построить целую управляемую систему: 12 тысяч километров новых железных дорог. К активному строительству готовится Индия. Российская сторона готова предложить солидный опыт РЖД по управлению железными дорогами с большим количеством грузов на огромной территории, по увеличению пропускной способности железнодорожных линий. Опыт российских железнодорожников уникален! Это понимают во всем мире. И многие страны, в том числе Индия, Бразилия, не только заинтересованы в сотрудничестве с нами – они нуждаются в наших технологиях.

В.Не могу не спросить о зоне социальной ответственности компании. Ведь помимо строительства «РЖД Интернешнл» занимается еще и хорошими гуманитарными проектами для детей?

О.Мы разработали программу помощи сербским школам и детям. В прошлом году было организовано несколько конкурсов, в которых участвовали ребята из 600 школ. Лучшие ученики и их учителя получили





памятные призы и подарки. Например, с нашими коллегами из «Железных дорог Сербии» мы провели конкурс детских рисунков «Поезд желаний». Дети с огромным удовольствием переносили придуманные образы на бумагу! А на подведение итогов в Музей сербских железных дорог люди приезжали со всей республики.

Кроме того, еще в начале реализации сербского проекта мы обратили внимание на старейшую школу в городе Панчеве: здание в плачевном состоянии, закрытый центральный вход... Решили ее отремонтировать, потом купили оборудование для спортзала, кухни, книги и учебники для библиотеки, чтобы дети могли полноценно учиться. В итоге, школа стала одной из самых красивых в городе, а учеников в ней стало даже больше, чем прежде. А недавно мы взяли шефство над школой в городе Голубинцы, начали ремонт протекающей кровли и поврежденного фасада. В общем, планируем продолжать работу в данном направлении, выбирая учебные заведения в каждом районе строительства.

Этот год знаменателен для нас еще одним крупным проектом: в апреле мы провели соревнование на знание истории и культуры России среди учеников 17 школ Панчева. Его победители в июле посетили Санкт-Петербург, где за 5 дней увидели главные достопримечательности Северной столицы. Помимо музеев и дворцов они побывали на Малой Октябрьской детской железной дороге. В конце поездки ребята делились своими впечатлениями и говорили о желании глубже узнать российскую культуру.

Социальная и гуманитарная деятельность для нас не менее важна, чем строительство. Возможно, скажу не слишком оригинальные вещи, но дети – это то, во имя чего мы живем и работаем. РЖД много внимания уделяет тому, чтобы с юных лет открыть для них интересный мир железной дороги, рассказать о профессии, заинтересовать и, возможно, определить будущее ребят. Это очень здорово и действительно интересно детям. А значит, есть кому продолжить наше дело. Именно так «Российские железные дороги» строят свое будущее уже сейчас! ●

К нам попадают лишь лучшие специалисты на основе тщательного конкурсного отбора

ДОСТИЧЬ БАЛАНСА



**ОЛЕГ
БЕЛОЗЁРОВ,**
президент ОАО «РЖД»

ТАРИФЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ДОЛЖНЫ УДОВЛЕТВОРЯТЬ И БИЗНЕС, И ОАО «РЖД»

Президент ОАО «РЖД» Олег Белозёров провел встречу с членами Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП). Стороны договорились определить приемлемый вариант повышения тарифной нагрузки на следующий год и вместе лоббировать его в правительстве.

«В рамках сегодняшней встречи мы с коллегами договорились о партнерских взаимоотношениях по всем направлениям сотрудничества, начиная с текущих проектов и заканчивая нашими долгосрочными документами, программами и решениями, – говорит Олег Белозёров. – Мы благодарны РСПП за возможность активно участвовать в деятельности союза, будем прикладывать совместные усилия для улучшения работы железнодорожного транспорта и создания сбалансированной транспортной системы, в которой железная дорога займет достойное место». Крупный бизнес прежде всего волновал вопрос повышения стоимости перевозок на следующий год. Олег Белозёров сообщил, что в нынешней системе ценообразования перевозок есть ряд неточностей и сейчас компания работает над новой концепцией, основные подходы к которой будут готовы уже к концу года.

«В ближайшее время правительство определится с тарифами на услуги естественных монополий, и нам, как грузоотправителям, нужно понимать, какой предполагается рост тарифов и как будет выглядеть инвестиционная программа РЖД, – пояснил президент РСПП Александр Шохин. – РЖД – активный участник союза. Наша органи-



зация – это как раз та площадка, где должны обсуждаться темы тарифообразования и закупок, и с этими решениями мы будем выходить в правительство и лоббировать их».

«Были сделаны очень интересные предложения, в том числе и об определении текущих тарифов, коридоров, механизмов взаимодействия, – говорит Олег Белозеров. – Считаю, что в ближайшее время мы их совместно обсудим и сумеем выйти на достаточно быстрый алгоритм принятия выгодных решений не только для РЖД, но и в том числе для грузоотправителей».

Олег Белозёров напомнил, что есть хорошие примеры, когда государство во время кризиса вкладывает средства в инфраструктуру для поддержки экономики. Сейчас РЖД реализуют крупный проект модернизации Восточного полигона, и пока временные параметры выдерживаются. Окончание проекта намечено на 2018 год.

Во время совещания участники подчеркивали, что ОАО «РЖД» является надежным и круп-

ным партнером промышленности. Так, в 2014 году железные дороги перевезли 90% всего произведенного в стране угля, 70% бензина и 74% дизтоплива, 47% цемента. Компания осуществляет масштабные закупки продукции у отечественных предприятий: только за 2014 год объем закупок ОАО «РЖД» составил 904,9 млрд рублей. Основные поставщики компании – предприятия черной металлургии, топливно-энергетического комплекса, машиностроительные предприятия, производители различных типов готовой продукции и оборудования. Всего на РЖД работают 19 отраслей экономики.



**МАКСИМ
СОКОЛОВ,**
министр транспорта России

МИНТРАНС РФ ПРЕДЛОЖИЛ ВЫХОДИТЬ НА МАКСИМАЛЬНЫЕ ПАРАМЕТРЫ ПРИ ИНДЕКСАЦИИ ТАРИФОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Об этом еще в июне сообщил ТАСС со ссылкой на министра транспорта Максима Соколова. По его словам, сейчас активно идет дискуссия. «Мы полагаем, что с учетом инфляционных процессов и отсутствия индексации в прошлом году, надо выходить на максимальные параметры для финансовой модели», – отметил министр.

Минфин предлагает индексировать тарифы в 2016 году на 4,5% без получения субсидий из бюджета. Правительство также рассматривает варианты повышения тарифов на 7,5 и 10%.

РЖД уже направили в правительство свои предложения по размеру индексации тарифов на 2015 год. Госкомпания представила три варианта. Один из них предусматривает рост тарифов на 4,5% без дотаций. Два других варианта предполагают рост тарифов до 10% и до полного размера инфляции. При росте тарифа на 16% субсидий для РЖД не потребуется, как считали. При индексации на 7,5-10% РЖД оце-

нивает потребность в субсидиях в 140 млрд рублей. Вице-премьер Аркадий Дворкович в свою очередь сообщил, что индексация тарифов на железнодорожные перевозки в 2016 году не превысит 10%.



**ИГОРЬ
АРТЕМЬЕВ,**
глава федеральной
антимонопольной службы

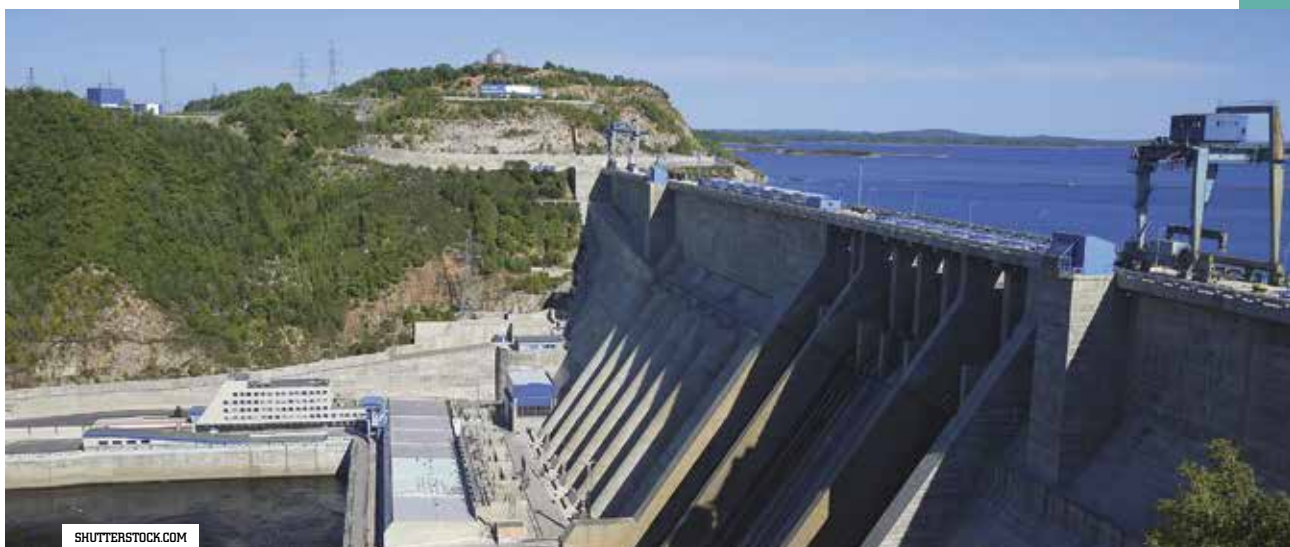
ФАС НЕ НАСТАИВАЕТ НА ЗАМОРАЖИВАНИИ ТАРИФОВ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ В 2016 ГОДУ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) не предлагает обнулить индексацию тарифов естественных монополий в 2016 году, как это было сделано в 2014-м, сообщил глава ведомства Игорь Артемьев, отвечая на вопросы журналистов. «Мы не предлагаем ноль, – цитирует Артемьева ТАСС. – Потому что предлагать ноль – это означает не совсем разобраться в ситуации и говорит о политическом решении». Он пояснил, что индексация тарифов на следующий год произойдет, но она должна быть ниже инфляции. По его словам, окончательный уровень индексации тарифов может быть определен после того, как монополии представят собственные программы экономии и вывода непрофильных активов.

Кроме того, ФАС предложила обязать регионы избавляться от региональных монополий в сфере транспортных услуг. Необходимо введение жестких нормативов для регионов по поддержанию определенного уровня конкуренции, считает Артемьев, приводя в пример Москву, где, по его данным, уже более 45% перевозок наземным пассажирским транспортом проводят частные компании. «У нас в половине регионов (по этому показателю. – Прим. ред.) – где-то ноль», – посетовал Артемьев. При этом региональные власти продолжают поддерживать монопольных перевозчиков «с ржавыми автобусами». ●

ТАРИФ С ДОПЛАТОЙ

ГАЗЕТЕ «КОММЕРСАНТ» СТАЛИ ИЗВЕСТНЫ ДЕТАЛИ ПЛАНА МИНВОСТОКА ПО СПАСЕНИЮ ЭНЕРГЕТИКИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА. ПОТРЕБИТЕЛЯМ ЭЛЕКТРОЭНЕРГИИ НА ОПТОВОМ РЫНКЕ ПРИДЕТСЯ ДОПЛАЧИВАТЬ «РУСГИДРО», КОНТРОЛИРУЮЩЕЙ ЭНЕРГОСИСТЕМУ РЕГИОНА, БОЛЕЕ 100 МЛРД РУБЛЕЙ В ГОД НА МОДЕРНИЗАЦИЮ ОБЪЕКТОВ И СНИЖЕНИЕ ТАРИФОВ ДЛЯ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ИНВЕСТИТОРОВ. МЕХАНИЗМ, ОПРОБОВАННЫЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ НОВЫХ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЙ В КРЫМУ И КАЛИНИНГРАДЕ, МОЖЕТ ВЫЛИТЬСЯ В РОСТ ЦЕНЫ ЭЛЕКТРОЭНЕРГИИ ДЛЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА ОСТАЛЬНОЙ ТЕРРИТОРИИ РОССИИ ПОЧТИ НА 5%.



Минвостока предлагает субсидировать энерготарифы для всех категорий потребителей на Дальнем Востоке на сумму более 100 млрд рублей ежегодно, говорится в письме НП «Сообщество потребителей электроэнергии» профильному вице-премьеру Аркадию Дворковичу. Большую часть этих денег предлагается направить на строительство и модернизацию. Субсидия может быть заложена в регулируемой надбавке к цене мощности ГЭС «РусГидро» (контролирует «РАО ЭС Востока») на оптовом рынке. Такое субсидирование потребителей Дальнего Востока и приведет к росту конечных цен на оптовом рынке электроэнергии на 4,3-4,7%.

Недавно заместитель главы Минэнерго Вячеслав Кравченко в интервью МИА «Россия сегодня» впервые официально подтвердил информацию о том, что правительство обсуждает вариант компенсации долгосрочных инвестиционных тарифов на Дальнем Востоке (неценовая зона, тарифы полностью регулируются) за счет роста цены в первой и второй ценовых зонах оптового рынка электроэнергии (Европа и Урал, Сибирь). По его словам, новые тарифные параметры поручено проработать по итогам совещания у помощника президента Андрея Белоусова. По словам источника «Ъ», оно прошло в конце августа: «РАО ЭС Востока» вместе с Минвостока рассказали о планах модернизации энергетики и необходимых субсидиях для выравнивания тарифов в регионе до среднероссийского уровня.

По информации НП, из предусматриваемой Минвостока субсидии 22,5–32 млрд рублей предлагается направить на снижение тарифов, 15,4 млрд рублей – на компенсацию разницы между фактическим и эко-



«РусГидро» предлагает ввести целевой сбор с генерирующих компаний оптового энергорынка для поддержки проблемного «РАО ЭС Востока». Он может составить до 2% от платы за мощность электростанций: по разным оценкам, такой сбор в год достигнет 5,6–8 млрд рублей. Сейчас «РАО ЭС Востока» субсидирует государство, но денег энергокомпании не хватает: ее долги достигли 77,4 млрд рублей. Идея фонда поддерживает Федеральная служба по тарифам, но Минэкономики против роста неналоговых платежей для бизнеса.

Введение подобной надбавки для ГЭС на оптовом рынке может стать первым шагом по возвращению к регулированию рынка

номически обоснованным уровнем (сейчас разница субсидируется из бюджета) и еще 63 млрд рублей в год в течение десяти лет – на модернизацию энергообъектов. На самом деле тарифы на Дальнем Востоке несущественно отличаются от средней цены по РФ – 2,9 рубля за 1 кВт*ч против 2,8 рубля, уточняет Наталья Порохова из ЦЭП Газпромбанка, но они не предусматривают вложений в новое строительство сетей и генерации.

В Минвостока «Ъ» подтвердили, что «поддерживают данные предложения». «Мы считаем необходимым выравнять тарифы по всей России. Возможно, в инвестиционных зонах Дальнего Востока для увеличения их привлекательности стоит сделать тарифы ниже, чем они будут по всей стране», – заявил директор Департамента территорий опережающего развития (ТОР) Рустам Макаров. Действующая тарифная модель не дает энергетикам возможности развиваться, а потребителям – строить долгосрочные прогнозы по цене электроэнергии и мощности, соглашаются в «РАО ЭС Востока», подчеркивая, что недофинансирование операционных компаний холдинга только в 2015 году превышает 15 млрд рублей.

Но в НП потребителей считают, что субсидии ДФО за счет осталь-

ных регионов не повысят инвестиционную привлекательность Дальнего Востока, а только усугубят положение других промпредприятий страны. Там поясняют, что основная часть экономики округа приходится на предприятия с низкой энергоемкостью, а инвестиционные планы энергетиков на Дальнем Востоке не подкреплены конкретикой. Не учтено и строительство газопровода «Сила Сибири», который позволит перевести мощности с дорогих угля и мазута на относительно дешевый газ и сократить возможные компенсации. Минэкономики также против надбавки в опте и предлагает субсидировать только новые энергоемкие производства в ТОР за счет федерального бюджета, который «наполняется большими дивидендными выплатами «РусГидро».

Введение подобной надбавки для ГЭС на оптовом рынке может стать первым шагом по возвращению к регулированию рынка, считает директор НП «Совет производителей энергии» Игорь Миронов. Он поясняет, что реформа электроэнергетики началась именно с ликвидации перекрестного субсидирования между территориями, на что было выделено несколько десятков миллиардов рублей. Между тем «РусГидро» параллельно обсуждает с правительством еще один механизм субсидирования тарифов на Дальнем Востоке через оптовый рынок: через целевой сбор для производителей энергии до 2% выручки от продажи мощности. Отчисления могут составить 5,6–8 млрд рублей в год.

Крупные инфраструктурные проекты на Дальнем Востоке логично субсидировать из бюджета, но конкуренция за него выросла, поэтому чиновники прибегают к излюбленному нерыночному способу – ввести надбавку к цене на мощность, что уже используется для строительства новой генерации в Крыму и Калининграде, отмечает Наталья Порохова. Но, добавляет она, если вклад этих проектов в рост цен для крупных потребителей не превышал 1% конечной цены, то «заявка Дальнего Востока выглядит грандиозно».

РУСЛАН ГРИНБЕРГ

директор Института экономики РАН,
доктор экономических наук,
член-корреспондент РАН



В.Еще в начале 2000-х годов было ясно, что необходимо более активно развивать отношения с государствами АТЭС, в первую очередь с Китаем. Почему Россия этим не занималась?

О.В 90-е годы у России была безудержная любовь к Западу, мы ему верили так, как не верили себе. Про Китай тогда было даже неудобно говорить, товары там были дешевые и некачественные. По инерции это было в начале XXI века. В России ведь часто нет полутонов. А теперь нам приходится срочно переориентироваться. Понятно, что с Европой нам было

ЗАКОНЫ РЫНКА НЕ ДЕЙСТВУЮТ

ЧАСТНЫЙ КАПИТАЛ НЕ ОСВОИТ ДАЛЬНИЙ ВОСТОК, ЕСЛИ ГОСУДАРСТВО НЕ ПОСТРОИТ ЕМУ ИНФРАСТРУКТУРУ

удобнее, потому что мы все-таки европейская страна. Но вовсе не обязательно было следовать всем тем рецептам, которые нам тогда оттуда прописывали. Европейцы ведь были заинтересованы, чтобы мы стали частью их европейского плана. А сейчас мы вынуждены кидаться в другую крайность. Конечно, лучше поздно, чем никогда. Мы все-таки должны диверсифицировать свою экономику и внешнюю политику.

В.Чтобы заниматься диверсификацией, необходимо строить транспортную инфраструктуру, а на это нужны средства. Способны ли санкции, которые вводят западные страны, заставить правительство смягчить свою денежную политику?

О.Финансировать строительство транспортной и любой другой инфраструктуры в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке должно государство. Никто другой этого здесь делать не будет, потому что инфраструктурные проекты некупаемы для частного бизнеса. Или окупаемы в очень долгосрочной перспективе. Это проблема страны и правительства, что у нас очень мало народа и очень большие расстояния. Законы рыночной экономики здесь уже не работают. Если компаниям давать кредиты на более мягких условиях, то это и есть помощь и вмешательство государства. На рыночных никто не возьмет, да на эти цели и не дадут, потому что нет обеспечения и экономика очень сложная.

В.Но государство предлагало строить на принципах ГЧП, однако и это не получается...

О.Здесь есть различные опасения со всех сторон, что мы можем зря потратить средства. Ведь у нас наблюдается полное отсутствие целеполагания, чего мы хотим. Абстрактно мы не можем сказать, что нам нужно развивать Дальний Восток и облагородить там промышленный ландшафт. Реально же нужно построить производство и обеспечить сбыт. Можем ли

мы представить, что заместим на рынке Китая какие-то готовые изделия? Вряд ли. Поэтому нам нужно разработать комплексную и конкретную программу, какие продукты и где производить, где продавать и за сколько. Пока этого нет. Поэтому я считаю, что нам необходимо инвестировать больше средств в модернизацию БАМа и Транссиба, развивать идею создания «пояса развития», совместное пространство и зону свободной торговли от Лиссабона до Тихого океана. Общими усилиями многих государств можно достичь успеха. Здесь проявятся связывающие эффекты. Ясно, что есть риск и страх: вдруг это никому не будет нужно?

В. В российском правительстве могут преодолеть этот страх инвестирования? Ведь он понятен: мы можем израсходовать резервы, залезть в долги, а эффекта не будет...

О. Я думаю, тут вероятность 50 на 50. Нужно рисковать. Потому что сегодня риск ничегонеделания выше, чем риск ошибиться. Задачи сложные. Нужно искать хороших менеджеров, которые бы понимали, что делать. У нас произносятся много красивых и правильных слов, но когда касается реального дела, то тут всё уже не так очевидно. С этим у нас гораздо хуже. Кроме того, есть ощущение, что у нас чиновники боятся принимать ответственные решения. Да, есть опасность залезть в долги, но

пора понять: с долгом вполне можно жить. В Европе и в США как был огромный долг до кризиса, так он и остался. Поэтому я солидарен с нобелевским лауреатом Полом Кругманом, который сказал, что, если вы хотите иметь будущее, надо тратить деньги в настоящем. Для нас это важно – инвестировать в инфраструктуру, в науку, в образование.

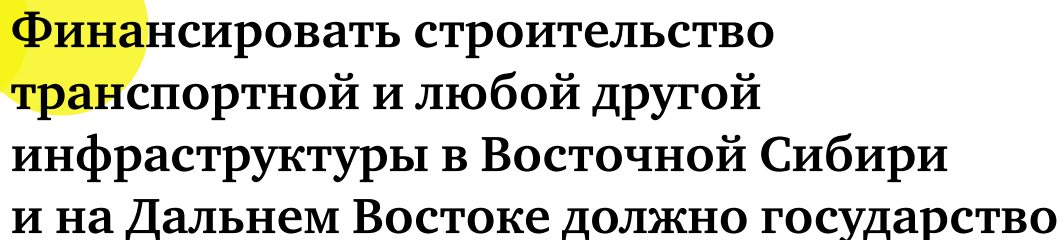
В. Как вы полагаете, западные санкции – это надолго?

О. Думаю, да. Когда вводился первый пакет, была надежда, потому что они были еще несущественными. Однако сейчас они уже чувствительные, и ситуация развивается по негативному сценарию.

В. Российские бизнесмены и компании могут найти в Китае, на бирже в Гонконге необходимое финансирование и технологии для своего развития?

О. Если говорить об инфраструктурных проектах на Дальнем Востоке и о реальной жизни, то никакой альтернативы государственным инвестициям нет. Конечно, если у вас очень хороший проект, то можно попробовать заманить туда частный капитал, однако таких немного. Государство должно взять ведущую роль на себя, потому что в этом его функция. Частные компании работают по законам рынка, там временные горизонты играют уже совершенно другую роль. Также я не думаю, что у российских компаний получится что-то и с восточными технологиями. Те, кто ими владеет, и на Западе, и на Востоке хотят, чтобы они приносили прибыль, это их инструмент. Они не заинтересованы в таком эффекте, как развитие российского Дальнего Востока.

У нас есть огромная сложность, может быть, основная: мы не понимаем, за что бороться. На Западе есть цель запустить экономику, они считают, что главное, чтобы она развивалась. А нам в условиях санкций необходимо и поднять экономику, и создать новую инфраструктуру. Это очень серьезная задача, и здесь необходимо искать какие-то неординарные решения. ●



Финансировать строительство транспортной и любой другой инфраструктуры в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке должно государство

ТУМАНГАН

НА СЕВЕРО-ВОСТОКЕ АЗИИ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ НОВАЯ ТОЧКА РОСТА МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ



Н. НАЗАРОВА/ФОТОХРОНИКА ТАСС

Река Туманган служит естественной границей России, Китая и КНДР. Однако большой интерес, и прежде всего с точки зрения транспорта, проявляют к данной территории также другие государства Северо-Восточной Азии: Япония, Монголия, Республика Корея. Уникальное географическое положение этого места создает хорошие перспективы для реализации международных проектов в области торговли и туризма.

НА СТЫКЕ ИНТЕРЕСОВ

«Восточные границы Китая не имеют доступа к морю. Если завозить товар на север КНР из Японии через порты Приморья, то путь получается в три раза короче, чем через южные порты этой страны», – говорит приморский губернатор Владимир Миклушевский. При поддержке программы ООН несколько лет назад был организован совет стран – участник расширенной Туманганской инициативы. Его цель – упрощение трансграничных процедур, разработка стратегии развития международных транспортных коридоров. Активную политику в регионе проводит Китай. Как

рассказал зампред постоянного комитета собрания народных представителей провинции Цзилинь Чжоу Хуачень, правительство страны еще в 2009 году утвердило концепцию развития сотрудничества в районе реки Туманган. В документе большая роль отводится организации каналов внешнеэкономического взаимодействия.

Сейчас провинция Цзилинь участвует в создании международных торговых путей, соединяющих приграничную территорию Китая с портами РФ и КНДР и далее – с Японией и Южной Кореей. В частности, возобновлен грузопассажирский сервис Хуньчунь (КНР) – Зарубино – Сокчо (Южная Корея), успешно запущены транзитные перевозки по маршруту Хуньчунь – Раджин (КНДР) – Шанхай (порт Нинбо). При поддержке китайского бизнеса в Северной Корее реконструирована автодорога Юаньтин – порт Раджин. «Для северо-востока Китая открыт новый, экономичный и удобный выход к морю», – говорит Чжоу Хуачень. Пекин предлагает заинтересованным сторонам согласованно осуществлять сотрудничество в сфере путей сообщения. Например, ускорить строительство железной дороги Аршань – Чойбалсан, которая соединит КНР и Монголию, а также развивать портовую инфраструктуру в Зарубине (бухта Троица) и Славянке, расположенных в Хасанском районе Приморья. Выход китайских товаропроизводителей к Японскому морю через российские порты – достойная альтернатива традиционной логистике. Сейчас отправители, которые стремятся вывезти свою продукцию из северо-восточных провинций на юг Китая, сталкиваются еще и с дополнительными трудностями: существующая пропускная способность внутренних железнодорожных и автодорог в Поднебесной близка к 100-процентной загрузке.

Если завозить товар на север КНР из Японии через порты Приморья, то путь получается в три раза короче, чем через южные порты этой страны

СПРАВКА

ПРИМОРСКИЙ
КРАЙ

самый южный регион Дальнего Востока России. По площади он занимает 23-е место в стране, по численности населения – 26-е, а по объему ВРП на душу населения – 21-е. Столица Приморья – город Владивосток (расстояние от него до Москвы составляет 9,3 тысячи км). На юге края протекает река Туманная, или Туманган. Ее длина – почти 550 км. На большей части течения это пограничная река между Китаем и КНДР, а в низовьях – между КНДР и Россией. Туманган впадает в Японское море.

В появлении у соседа современных терминалов заинтересован также Сеул. Южная Корея – крупный импортер зерна. Но ее сельхозпредприятия, работающие в Приморье, сталкиваются со сложностями в реализации продукции из-за недостаточно развитой инфраструктуры, говорит генконсул республики во Владивостоке Ли Ян Гу.

Не остается в стороне и Токио. Японская Magubeni Corp. готова стать одним из инвесторов зернового терминала в бухте Троица. Соответствующий меморандум она подписала с Объединенной зерновой корпорацией (ОЗК) и транспортной группой FESCO. Как сообщила группа «Сумма» (ей принадлежит 50% ОЗК), поставки зерна через терминал будут осуществляться не только в Японию и Южную Корею, но и в другие страны. Комплекс предполагается строить поэтапно. Планируется, что в 2016-м он сможет перерабатывать 3 млн тонн зерна, в 2018-м – 5 млн и в 2020-м – 10 млн. Работы оцениваются в \$510 млн.

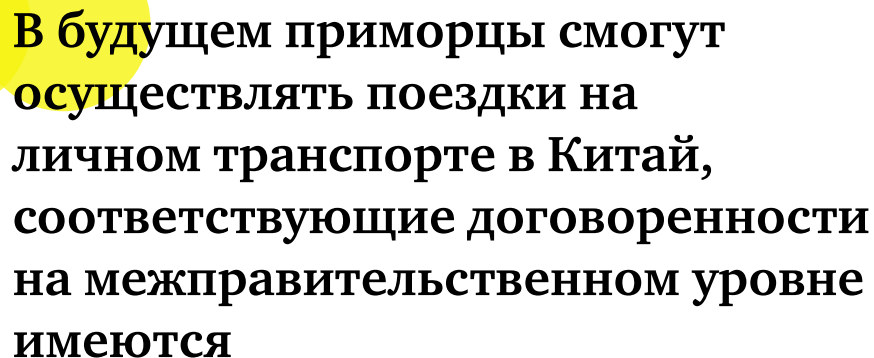
С ПРИЦЕЛОМ НА ТРАНЗИТ

Но это все перспектива ближайших лет. Пока что транзитный потенциал России сдерживает ряд факторов. В марте этого года власти Хасанского района и Хуньчуня подписали соглашение об установлении побратимских связей. Теперь обсуждается вопрос создания на их территориях свободной экономической зоны, а также возможность введения безвизового режима на 72 часа. Китайская сторона даже выразила готовность выделить средства на строительство двух современных автовокзалов – в Краскине и Славянке. А туроператоры Хуньчуня разработали несколько маршрутов, по которым туристы из КНР могли бы прибы-



ЮРИЙ СМОЛЮК/ТАСС





В будущем приморцы смогут осуществлять поездки на личном транспорте в Китай, соответствующие договоренности на межправительственном уровне имеются

вать в порты Посъет, Зарубино, Славянку. Одна из проблем связана с тем, что пропускная способность пункта Краскино сейчас весьма ограничена. «Мы полагаем, что в будущем приморцы смогут осуществлять поездки на личном транспорте в Китай, соответствующие договоренности на межправительственном уровне имеются. Необходимо решить основной вопрос – возобновить работы по развитию Краскина», – говорит и.о. директора Департамента промышленности и транспорта Приморья Иван Тирских.

И всё же за последний год транспортные возможности в Хасанском районе заметно расширились, прежде всего за счет железнодорожной инфраструктуры. С декабря возобновил работу погранпереход Махалино – Камышовая – Хуньчунь (в последний раз поезда здесь проходили в 2004-м). Как рассказал начальник Дальневосточной дирекции инфраструктуры Сергей Максимцев, были отремонтированы пути и стрелочные переводы на передаточной станции Камышовая и на 18-километровом участке до госграницы, а также введены в эксплуатацию устройства электрической централизации, сигнализации и блокировки. За первый

квартал прошлого года через Камышовую экспортировано около 150 тысяч тонн грузов, главным образом угля. Но открытие этого пункта не повлияло на работу другого российско-китайского железнодорожного погранперехода Гродеково – Суйфэньхэ, который связывает Приморье с провинцией Хэйлунцзян. «Перераспределения грузовых потоков не произошло, – уточнили в службе международных связей Дальневосточной дороги. – Через Гродеково продолжается рост перевозок. В частности, за январь – март экспортировано 662 тысячи тонн угля, что на 76% больше аналогичного результата прошлого года».

На магистраль поступают заявки на экспорт через Камышовую также других грузов: леса, руды, металлолома, удобрений и т. д. Параллельно железнодорожники совместно с руководством морского порта в бухте Троица разрабатывают проект организации транзитных интермодальных маршрутов по отправке контейнеров из КНР в Японию (порт Ниигата) и Южную Корею (Сокчо). По данным экспертов совета расширенной Туманганской инициативы, на дальнейшее развитие приграничных станций потребуется \$40 млн, реконструкцию линии Махалино – Хуньчунь – \$250 млн, создание в Хуньчуне транспортно-логистического комплекса – \$80 млн. Еще \$400 млн нужно на расширение портовой зоны в Зарубине, куда могут быть замкнуты транзитные грузопотоки. Здесь планируется контейнерный терминал ежегодной мощностью 500 тысяч TEU (контейнеров в 20-футовом исчислении). Глава отдела развития транспорта Дальневосточного НИИ морского флота Михаил Холоша отмечает, что важным моментом в этих планах является нацеленность на организацию транзитных перевозок через Приморье. «Поскольку именно транзит нужен для регио-



на в первую очередь. А за этим последует совершенствование всех остальных перевозок», – считает он.

КОРЕЙСКИЙ СВЯЗНОЙ

Большие ожидания связаны с пуском перспективного грузопотока через территорию КНДР. В апреле в северокорейский порт Раджин была организована опытная поездка двух груженых составов через погранпереход Хасан – Туманган. Сейчас в Раджине ведется в небольших объемах перевалка угля, леса, металлолома, контейнеров. Хотя порт открыт для захода иностранного торгового флота, в основном он обслуживает северокорейские суда. Работа нового терминала в Раджине (речь о возможности перевалки 4-5 млн тонн в год) может изменить ситуацию. Еще в 2009-м для реализации данного проекта было создано предприятие «РасонКонТранс» (70% в

нем принадлежит российской стороне, 30% – КНДР). Партнеры заключили договор аренды участка Туманган – Раджин с компанией «Тонхе» министерства железных дорог Северной Кореи на 49 лет. На средства России была модернизирована железнодорожная и портовая инфраструктура. Для нового отгрузочного комплекса в Раджине выполнено дноуглубление (терминал готов к приему судов дедвейтом до 20 тысяч тонн), возведена новая причальная стенка, построены складские площадки, служебные и технологические сооружения, уложены внутритерминальные железнодорожные пути. Инвестиции в проект превысили 9 млрд рублей. Интерес к новому международному направлению проявили угледобывающие предприятия Кузбасса, экспортирующие свою продукцию в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Правда, экспортеры делают оговорку, что перевозка будет возможной при конкурентоспособной стоимости доставки. Впрочем, возможны не только отправки угля, но и привлечение более доходных грузов, в первую очередь контейнеров. Первоначально через Раджин планировалось выводить на Транссиб до 100 тысяч TEU, главным образом из Южной Кореи. По всей видимости, политическая ситуация на полуострове вносит коррективы в эти планы, но Сеул не отказывается от намерений задействовать этот маршрут.

Как уточнил спикер Приморского заксобрания Виктор Горчаков, порт Раджин входит в состав торгово-экономической зоны «Расон». На ее территории сейчас работают более 130 компаний с участием китайского, российского, европейского капитала, а также из других стран мира. Экономическая зона, говорит спикер, стала своего рода символом политики руководства КНДР по привлечению инвестиций. «Еще во времена СССР были вложены средства в создание порта Раджин, – напомнил Виктор Горчаков. – Сейчас отношения в сфере бизнеса продолжаются». По его словам, представители КНДР рассчитывают на совместное с Россией развитие таких отраслей экономики, как рыбо- и деревопереработка, а также туризм. Отсюда встает необходимость организации также и пассажирского сообщения. Глава Департамента международного сотрудничества и развития туризма края Алексей Старичков считает, что при наличии сервиса и ценовой доступности можно проработать вопросы с организацией турпоездок. «Очень хорошая идея об организации трансграничного маршрута Владивосток – Расон – Хунчунь. Пока у приморцев мало возможностей для поездок в Северную Корею. Мы можем проработать маршрут Расон – Хунчунь, чтобы туристы посещали сразу две страны. У нас есть турпоток, нужно создать выгодное предложение», – считает он. ●



ЮРИЙ СМЯТЮК/ТАСС



«АЛАБУГА» – ЗОНА РОСТА

ФОТОБАНК «ВМ»

РЕАЛИИ КРУПНЕЙШЕЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РОССИИ

В топ-40 наиболее привлекательных для глобальной экономики особых экономических зон (ОЭЗ) с недавних пор входит и представительница России. «Алабуга» – самая молодая в списке, но темпы роста обещают ей стремительное продвижение в рейтинге. За первые восемь лет объем освоенных инвестиций на территории превысил 70 млрд руб, а в прошлом году к этой цифре прибавилось еще 20 млрд.

МОСКВА НЕ СРАЗУ СТРОИЛАСЬ

Сегодня трудно поверить, что вместо гигантских заводов с новейшими технологиями по производству стекловолокна, бетона, древесных плит и даже автомобилей, совсем недавно здесь было голое поле. Начало девяностых «Алабуга» встречала с минимальной инфраструктурой – наследием советской эпохи. Собственно говоря, ещё во времена перестройки этот участок земли поблизости от одного из старинных городов Татарстана – Елабуги собирались превратить в зону передового производства. К середине 80-х площадку оснастили газопроводом, водопроводом, установили

подстанцию и провели железную дорогу. В общем, создали все условия для строительства крупнейшего тракторного завода. Но ни один тягач отсюда так и не вышел. Спустя пару лет после начала стройки комплекс перепрофилировали на производство легковых автомобилей малого класса, а потом и этот проект забросили.

Вторую попытку превратить площадку в промышленную зону власти республики предприняли в память для российской экономики 1998 году. Тогда весь участок объявили свободной экономической зоной, где компании-инвесторы могли получать льготы и преференции при запуске своего дела. По сути, это был прототип современной «Алабуги». Отличие было лишь в том, что тогда страна была не готова к ее реализации. В бюджете не хватало средств, бизнес на сотрудничество шел неохотно, но самое главное – отсутствовала нормативная база. Из-за несоответствия букве закона проект вторично свернули. Но не забыли. Удобный случай для третьей попытки подвернулся в 2005 году. Одоблив закон «Об особых экономических зонах в РФ», правительство страны легализовало возможность выделения для бизнеса площадок под организацию производства на особых экономических условиях. То, что раньше было нельзя, стало можно, и проект, ранее признававшийся негодным, получил поддержку на высшем уровне. Этим и не замедлило воспользоваться руководство Республики Татарстан, которое в числе первых подало заявку на создание пилотной зоны на своей территории.

По условиям конкурса каждый регион-претендент должен был представить гарантии привлечения в первый год как минимум 1 млн евро и не менее 10 млн евро

в перспективе. Татарстан, где с 2000 года региональный валовой продукт только прирастал, одновременно с Москвой, Московской областью, Санкт-Петербургом, Томском и Липецкой областью обошли своих конкурентов и получили добро.

РЫВОК СО СТАРТА

Под особую экономическую зону неподалеку от главных двигателей республиканской экономики – Елабужского автомобильного завода (ПО «ЕлАЗ»), Камского автомобильного завода (КАМАЗ) и Нижнекамского нефтехимического комплекса в Елабужском районе выделено 4 тысяч га. Вся территория поделена на участки в зависимости от кластера производств. К каждому подведены все ресурсы: электричество, газ, теплоснабжение. Резидентам предлагается транспорт и налоговые льготы – сниженная ставка налога на прибыль и освобождение на 10 лет от налога на имущество, землю и транспорт. Вдобавок с них снимается бремя уплаты импортной пошлины и НДС при ввозе оборудования и реэкспорте сырья из-за рубежа. Для удобства инвесторов руководство зоны даже открыло здесь собственный таможенный пост, где вся процедура оформления по утвержденным правилам не должна занимать больше трех часов. На деле она отнимает еще меньше времени.

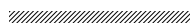
Впрочем, к таким благам допускаются отнюдь не все желающие. Потенциальный резидент должен, во-первых, заниматься реальным производством и не подпадать под законодательные ограничения (не выпускать алкоголь, табак, бензин и другие подакцизные товары за исключением легковых автомобилей и мотоциклов), а во-вторых, гарантировать не менее 3 млн евро инвестиций. «Многие отговаривали нас выходить на российский рынок сразу с таким крупным проектом, но мы оценили риски и увидели большой потенциал, – рассказывает генеральный директор Kastamonu Entegre Халук Йылдыз. – Не в последнюю очередь на наше решение повлияла близость к основным рынкам сбыта – Москве и Московской области, – инфраструктурные и транспортные возможности региона». Открытый турецкой компанией в сентябре 2014 года деревообрабатывающий завод – крупнейший в Европе. На основном и смежных производствах здесь создано порядка 3 тысяч рабочих мест. До 80% всей произведенной продукции завод планирует направлять на российский рынок.

В целом за восемь лет существования ОЭЗ с «Алабугой» заключили контракты 42 резидента, намеренных вложить сюда порядка 109 млрд рублей собственных

СПРАВКА

АЛАБУГА

«Алабуга» – крупнейшая особая экономическая зона промышленно-производственного типа в России. Была создана решением правительства Российской Федерации 21 декабря 2005 года на территории Елабужского района Республики Татарстан, у реки Кама и города Елабуги в Нижне-Камской (Набережночелнинской) агломерации. Расположена в 210 км от г. Казани и в 1048 км от г. Москвы. Площадь ОЭЗ «Алабуга» составляет 20 кв. км, или 2000 га.



инвестиций. Kastamonu Entegre, «Форд Соллерс Елабуга», «Роквул-Волга», «Белая Дача Алабуга» и ещё пять крупных компаний уже запустили производство, остальные пока на стадии проектирования. «В 2006 году мы говорили, что планируем привлечь миллиард долларов инвестиций, и это звучало смело. Теперь к 2020 году мы рассчитываем привлечь дополнительно 120 компаний резидентов и \$12 млрд», – говорит генеральный директор ОАО «ОЭЗ ППТ «Алабуга» Тимур Шагивалеев.

По примеру более «взрослых» и развитых ОЭЗ мира в «Алабуге» поддерживают не только крупный, но и малый, и средний бизнес. К 2017 году в «А + Парк Алабуга» – первом частном индустриальном парке зоны – для арендаторов откроется 200 тысяч кв. м производственно-складских и офисных площадей. Для компаний, не готовых тратить время и деньги на строительство собственных зданий, такой вариант весьма привлекателен, утверждает руковод-

ство ОЭЗ. «Мальши», хотя и не смогут пользоваться всеми льготами, зато за счет близкого расположения к крупным компаниям без труда найдут свою нишу. Пока это в основном магазины, кафе, спортклубы, обслуживающие население и рабочие кадры, но есть и примеры синергии – промышленная переработка отходов, межевание, транспортировка готовых товаров. В Татарстане рассчитывают, что «Алабуга» в перспективе станет драйвером малого и среднего бизнеса во всем регионе.

ЭНЕРГИЯ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Чем больше резидентов приходит в «Алабугу», тем выше инвестиционная привлекательность и тем быстрее темпы ее развития. Это очевидно. Как очевидно и то, что возможности зоны, ее ресурсы и ресурсы Камского инновационного территориально-производственного кластера, куда входит «Алабуга», не безграничны.

Пока газа и электроэнергии в кластере хватает, но надежность поставок и их качество уже вызывают вопросы. Случается, что из-за перебоев и скачков напряжения современное высокотехнологичное оборудование на предприятиях отказывается работать или вовсе выходит из строя. Похожие сложности возникают из-за ограниченной пропускной способности газовой сети. Власти республики отмечают, что ее пропускная способность на пределе. А впереди еще энергоемкие проекты «ТАНЕКО», «Татнефть», «Нижекамскнефтехим». По примерным подсчетам, общая потребность в газе к 2020 году вырастет на 3 млрд куб. м. Без принятия дополнительных мер это станет неподъемной величиной. Поэтому в долгосрочной стратегии развития Камского инновационного территориально-производственного кластера, равно как и в стратегии развития «Алабуги» до 2020 года, в приоритете развитие энергетических и газовых сетей.

ОТ «ДВЕРИ» ДО РЫНКА

Транспорт для особых экономических зон – еще один ключевой вопрос на все времена. С одной стороны, «Алабуга», по признанию самих резидентов, достаточно приспособлена для перевозки сырья и готовой продукции. С другой – перспективы роста требуют от нее непрерывного наращивания транспортных мощностей и совершенствования логистики.

С момента присвоения зоне особого статуса по территории «Алабуги» протянули более 25 км автомо-



ЕГОР АЛЕЕВ/ТАСС



бильных дорог и 10-километровый железнодорожный путь. В полукилометре от ОЭЗ проходит федеральная автомагистраль М7 Москва – Казань – Уфа. Собственная железнодорожная ветка интегрирована в Куйбышевскую магистраль. Поблизости имеются грузовая станция, международный аэропорт Бегишево и речные грузовые порты для транспортировки грузов в европейскую часть России. В общем, транспорт на любой вкус и кошелёк.

Однако единственный аэропорт в регионе Бегишево, как отмечают в министерстве транспорта Татарстана, уже не в полной мере соответствует вызовам времени. С увеличением в регионе доли иностранных предприятий растёт и поток пассажиров из-за границы, но представить небольшой аэропорт воздушной гаванью для миллионов пассажиров со всего света

весьма затруднительно. Нет ни необходимых площадей, ни соответствующего авиапарка. По плану реконструкция Бегишево в Татарстане рассчитана к 2020 году.

К этому же времени предполагается и серьёзно обновить железнодорожную инфраструктуру, расширив ближайшую к «Алабуге» грузовую станцию Тихоново. Сегодня сюда доставляются грузы резидентов зоны, откуда их забирает и довозит до адреса основной логистический оператор ОЭЗ – «РЖД Логистика». Два года назад компания открыла здесь собственный диспетчерский центр для контроля над подводом вагонов и управлением локомотивным парком в «Алабуге». Руководитель департамента внешней логистики ООО «Форд Соллерс Елабуга» Игорь Киреев тогда заявил: «Мы ожидаем, что скоординированная работа всех участников перевозочного процесса позволит сократить время нахождения контейнерных поездов в пути и под грузовыми операциями, улучшит показатель оборота вагонов и уменьшит себестоимость перевозки». Ожидания оправдались. Сегодня переработка контейнерных поездов для автомобильного завода выросла по меньшей мере вдвое. И это не предел, уверяют специалисты.

ТИМУР ШАГИВАЛЕЕВ,

генеральный директор
ОАО «Особая экономическая зона
промышленно-производственного
типа «Алабуга»



Сегодня одна из самых масштабных особых экономических зон в России – «Алабуга». Для резидентов создана вся необходимая инфраструктура, подключение ко всем сетям бесплатное. Начать производство они могут, даже не дожидаясь окончания строительства собственного завода, в новых современных индустриальных парках – «Синергия» и «А + Парк Алабуга». Не менее важны для

РЕЦЕПТ УСПЕХА

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ТРАНСПОРТА ПРИВЛЕКАЕТ В «АЛАБУГУ» НОВЫХ ИНВЕСТИТОРОВ ДАЖЕ В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ

инвесторов гарантированное государством освобождение от уплаты таможенных пошлин и НДС на оборудование и льготное налогообложение. Ставка налога на прибыль в первые пять лет составляет всего 2%, в последующие пять – 7%, а после десяти лет – 15,5%.

Инфраструктура ОЭЗ постоянно совершенствуется. Закономерным шагом в развитии площадки стало строительство поселка арендного жилья «Три медведя» для топ-менеджеров и сотрудников компаний-резидентов. В прошлом году также открылась уникальная для нашего региона школа с британской системой образования Alabuga Internation School и обучением на английском языке.

Со всеми компаниями-резидентами у нас партнерские отношения, и мы уверены, что они такими и останутся. Более того, наши резиденты продвигают особую экономическую зону «Алабуга» в своих странах. В апреле этого года у нас состоялось заседание консультативного совета по иностранным инвестициям в России под председательством первого вице-премьера Игоря Шувалова, и там ещё раз было заявлено, что зарубежные инвесторы заинтересованы в работе в России. Наверное, не так много иностранных компаний, которые инвестируют в нашу страну только по альтруистическим соображениям. Это прежде всего бизнес. И здесь мы либо создаем условия для ведения производства, либо нет.

Есть теория относительных и абсолютных преимуществ в разделении труда, и российский рынок велик. У нас есть свои сырьевые ресурсы, базируясь на которых мы можем первым этапом достичь импортозамещения, вторым – организовать экспортно ориентированное производство. Поэтому все компании, которые инвестируют в Россию, прежде всего нацелены на борьбу за рынок сбыта. Но если мы им создаем условия, то производство организуется



ЕГОР АЛЕЕВ/ТАСС

здесь, а не за рубежом, следовательно, налоги и рабочие места тоже остаются здесь.

Как известно, рынок не терпит пустоты, и если какие-то компании примут решение о сокращении своей работы в России, значит, какие-то другие компании из других регионов мира – Китая, Турции, третьих стран – могут принять решение об увеличении своего присутствия в

нашей стране. Может быть, это даст какой-то дополнительный шанс и российским производителям. Поэтому, думаю, перспективы у нас хорошие. Безусловно, мы наблюдаем за ситуацией, но пока не чувствуем негативного эффекта. По признанию потенциальных инвесторов, санкции их не останавливают. Американская компания «Армстронг» строит огромное производство на территории «Алабуги», и все прекрасно понимают, что на полпути стройку останавливать нельзя. Американская же компания «ИстБолт» в этом году приняла решение об увеличении изначально заявленного объема инвестиций в четыре раза. И все другие компании, которые уже выполнили проектные работы, приступают к строительству по графику.

Сегодня из 42 резидентов «Алабуги» 80% – это представители крупного бизнеса. Однако уже есть кейсы строительства небольших заводов представителями среднего бизнеса. К примеру, успешно функционирует завод «РМА Рус» по производству шаровых кранов, построенный на средства частной семейной немецкой компании RMA Pipelines. Вдобавок планируется, что основными арендаторами модульного индустриального парка «Синергия», строительство которого уже подходит к концу, будут как раз представители малого и среднего бизнеса, к примеру переработчики полимерных материалов, производители автокомпонентов и поставщики крупных якорных резидентов ОЭЗ «Алабуга». Кстати, и для крупного, и для малого и среднего бизнеса услуги внутриворончатой логистики оказывает непосредственно управляющая компания ОЭЗ «Алабуга». Сюда входят погрузка/разгрузка, хранение контейнеров на контейнерной площадке и доставка грузов оттуда до завода резидента. У компаний уже есть возможность получить на территории ОЭЗ земельный участок с подведенной железной дорогой, но сейчас уже ведутся работы по расширению ее внутриворончатой сети.

Найти правильный подход к резиденту – ключ к успеху. И то, как мы работаем с ними сегодня, приносит свои плоды. На начало третьего квартала этого года резиденты особой экономической зоны вложили в свои проекты более 71 млрд руб., создали более 4,5 тысячи рабочих мест и произвели продукции на сумму более 106 млрд рублей. Объем налоговых поступлений в бюджеты разных уровней превысил 8,7 млрд рублей. В стратегии развития «Алабуги» до 2020 года заложен трёхкратный рост по всем этим пунктам. И я не вижу причин для снижения планки роста. ●



БАМ ЗОВЕТ ИНВЕСТИЦИИ

ФОТОВАНК «ДИАЛОГ»

ОЛЕГ БЕЛОЗЕРОВ,

президент ОАО «РЖД»:

«В прошлом году компания приступила к развитию Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. Работы ведутся в плановом режиме. Все запланированные к сдаче объекты будут завершены в срок.»

В 2014 году введены 11 крупных объектов (4 разъезда и 7 станций), 980 км железнодорожного пути, 1,6 тысячи погонных метров малых и средних искусственных сооружений.

До конца 2015 года будет сдано 7 крупных объектов (2 разъезда и 5 станций), 1,2 тысячи км железнодорожного пути, 925 погонных метров искусственных сооружений».

СПРАВКА

БАМ

Байкало-Амурская магистраль (БАМ) – железная дорога в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке (в подчинении ВСЖД и ДВЖД).

Одна из крупнейших железнодорожных магистралей в мире. Основной путь Тайшет – Советская Гавань строился с большими перерывами с 1938-го по 1984 год. Строительство центральной части железной дороги, проходившее в сложных геологических и климатических условиях, заняло более 12 лет, а один из самых сложных участков – Северомуйский тоннель – был введен в постоянную эксплуатацию только в 2003 году. БАМ является восточной частью Великого Северного железнодорожного пути – советского проекта 1928 года.



АРХИВ ОАО «РЖД»

СТРОИТЕЛИ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ 1976 ГОД. ПЛАКАТ «ДАЕШЬ БАМ»



ВЛАДИМИР КОСОЙ,

директор Центра экономики инфраструктуры

Бизнес будет искать и использовать любые возможности, чтобы продолжать вкладывать деньги в России

О том, что программа «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года» реализуется, свидетельствуют темпы роста валового регионального продукта – они растут. Вдвое сократился отток населения. Начал действовать Фонд развития Дальнего Востока и Байкальского региона. Очень много сделано для актуализации самой программы. Изначально она содержала набор мегапроектов, которые должны были реализовываться силами Минтранса России, ОАО «РЖД», компании «Роснефть» и других. А сейчас в основу программы положена идея создания территорий опережающего развития (ТОР). Так называются зоны с льготными налоговыми условиями, упрощенными административными процедурами и рядом других привилегий, что позволит активизировать развитие. Для них уже разработана законодательная база. Принят закон о свободном порте Владивосток. По сути, в стране появится порто-франко с правом беспошлинного ввоза и вывоза товаров, что будет способствовать увеличению грузопотоков и товарооборота.

В свою очередь, от РЖД потребуется орга-

низация перевозок между Приморьем и Китаем. Подвижки уже есть. Транспортный коридор «Приморье-1» задуман для перевозок грузов из Китая через Владивосток. Он соединяет китайскую станцию Суйфэньхэ с контейнерным терминалом в порту Восточный. Ведется активная работа по созданию коридора «Приморье-2», который свяжет китайскую провинцию Цзилинь и приморские порты Зарубино, Славянка и Посъет. Существует масса других проектов, нацеленных на общее экономическое развитие России, Китая и Кореи. По сути, рождается новый центр роста экономики на востоке страны. Прошедший во Владивостоке первый Восточный экономический форум продемонстрировал огромное значение этого региона. Общая сумма заключенных там соглашений составляет 1,3 трлн рублей.

Но кризис не мог не повлиять на развитие. В Восточной Сибири планировалась разработка ряда месторождений. Этот процесс может затормозиться из-за снижения цен на углеводороды, но не остановится. Есть указание президента страны не сокращать финансирование федеральной целевой программы развития Дальнего Востока. Что говорит о



АЛЕКСАНДР САВЧЕНКО/ТАСС

том, какое большое значение придается этому региону. И оно будет только расти уже потому, что полностью уйти от сырьевой экономики мы в обозримом будущем не сможем. Основными направлениями вывоза угля и других сырьевых грузов останутся дальневосточные магистрали. При этом продолжают сокращаться такие перевозки в направлении Европы. Поэтому большое значение восточных коридоров

сохранится, несмотря на то, что надежды на Китай как потребителя российского угля, на мой взгляд, преувеличены. Там принята концепция развития и разработки своих угольных месторождений, очень значительных по объему. В то же время экспорт российского угля в Японию и Корею продолжится, несмотря на жёсткую конкуренцию с Индонезией и Австралией.

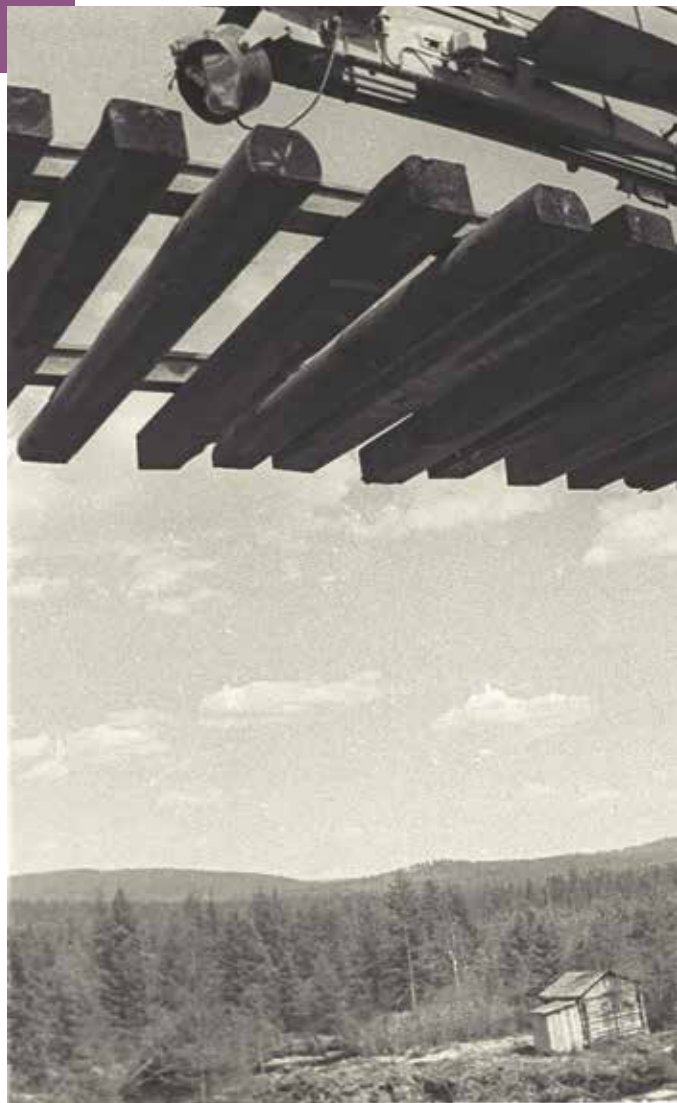
**КНР, НЕСМОТРА
НИ НА ТО,
РАЗВИВАЕТСЯ.
ОДНАКО ЭТО
НЕ ЗНАЧИТ, ЧТО
КИТАЙЦЫ БУДУТ
ВКЛАДЫВАТЬСЯ
ВО ВСЁ И ВЕЗДЕ.**

Чтобы нарастить грузопотоки, необходимо развивать инфраструктуру, строить новые железные дороги и подъездные пути, переоснащать порты. И ОАО «РЖД» очень много для этого делает. Ведется масштабная реконструкция БАМа и Транссиба. Еще одно направление деятельности – контейнерный транзит. Мы можем привлечь грузы из Китая. Его внутренние районы на несколько тысяч километров отстоят от портов. Так же и с Внутренней Монголией, от неё до тихоокеанских портов более 2 тысяч км.

Из Китая можно напрямую выходить на Транссиб и в Европу по железной дороге. И здесь наши железные дороги конкурентоспособны. Погрузить контейнер и везти его на 5-6 тысяч км в Европу без перегрузок, согласитесь, куда проще, нежели доставить его в тихоокеанский порт, погрузить на морское судно и далее везти через Суэцкий канал.

Но нигде в мире крупные инфраструктурные проекты без участия государства не реализуются. Все они долгосрочные, окупаются нескоро, а бизнес десятилетиями прибыли ждать не будет. Частная компания может построить подъездную дорогу к какому-то месторождению. Но железные дороги общего пользования нельзя делать частными, потому что в этом случае мы просто разрываем единое экономическое и инфраструктурное пространство России. Кстати, как свидетельствует мировая практика, за рубежом любые инфраструктурные проекты, связанные с железнодорожным, автомобильным транспортом, минимум на 50% финансируются государством. Это не исключает таких форм взаимодействия, как, например, государственно-частное партнерство. Обратите внимание: в этом полугодии более чем на 50% увеличились корпоративные прибыли российских компаний, хотя уровень жизни населения и объемы производства упали. Это свидетельствует о формировании внутренних источников финансирования, а следовательно, и базы для инвестиций внутри России. Да, какая-то часть этих денег может быть выведена из страны, но основные средства пойдут в экономику. Не сразу, но и на годы этот процесс не затянется.

Конечно, в Китае, например, к нашей стране гораздо более позитивное отно-



шение, чем в Европе. Но это всё эмоции, которые серьезно не влияют на бизнес. Действительно, КНР, несмотря ни на что, развивается. Однако это не значит, что китайцы будут вкладываться во всё и везде. Да, они собираются принять участие в инфраструктурных проектах ряда стран. Им нужны транспортные коридоры, а всё необходимое для их строительства Китай имеет. Он заинтересован в выходе на новые рынки. Но объемы вложений составят отнюдь не десятки миллиардов в год. И если мы рассчитываем строить с Китаем высокоскоростную магистраль, то должны вкладывать не меньше, чем он. Кроме того, почему мы всё время



говорим о Китае? Есть и другие инвестиционные рынки, скажем, Сингапур, Гонконг. А Россия – страна, привлекательная для инвестиций. У нас по меркам развивающихся стран очень высокая политическая стабильность, образованное население, неплохой уровень жизни. А это те факторы, которые являются определяющими для иностранных инвесторов, в том числе и европейцев. Сегодня европейский бизнес ограничен санкциями против России. Но миром правят деньги. И западный капитал будет искать и использовать любые возможности, чтобы продолжать вкладывать деньги в России.

СТРОИТЕЛЬСТВО БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ, 1976 ГОД.

ПРОГНОЗ

По оценкам железнодорожников, объем инвестиций на развитие и обновление инфраструктуры Дальневосточного региона составляет 562 млрд рублей. Реконструкция и повышение провозной способности БАМа и Транссиба – это ключевой проект программы. Его реализация позволяет разблокировать освоение практически всех сырьевых проектов на Дальнем Востоке и в Байкальском регионе. Так, суммарная загрузка железнодорожной сети на подходе к Ванину к 2020 году прогнозируется на уровне почти 32,6 млн тонн. В Приморском крае объем грузопотока к 2020 году может составить 100 млн тонн. Таким образом, для освоения нарастающего грузопотока требуются коренная реконструкция и развитие железнодорожной инфраструктуры. Предполагается, что к 2020 году БАМ и Транссиб суммарно смогут пропустить дополнительно 55 млн тонн в год. Реализация проекта по усилению Транссиба и БАМа даст мощный стимул притоку инвестиций в смежные отрасли. Например, только на развитие портовой инфраструктуры за счет внебюджетных источников до 2020 года будет направлено около 100 млрд рублей ●



ФОТОВАНК ОАО «РЖД»

ИСПЫТАНИЯ ПОЕЗДОВ НА МАГНИТНОЙ ПОДУШКЕ В ЯПОНИИ

В ЯПОНИИ НА ИСПЫТАТЕЛЬНОЙ ТРАССЕ МАГЛЕВ-ПОЕЗД (МАГЛЕВ – МАГНИТНАЯ ЛЕВИТАЦИЯ) MLX01-901 ПРОКАТИЛ ПЕРВЫХ ПАССАЖИРОВ НА СКОРОСТИ В 503 КМ/Ч. МАРШРУТ СОСТАВЛЯЕТ ПОКА 42,8 КМ И ПРОЛЕГАЕТ МЕЖДУ ГОРОДАМИ УЕНОХАРА И ФУЕВУКИ В ПРЕФЕКТУРЕ ЯМАНАСИ. КОМПАНИЯ JAPAN RAILWAYS, КОТОРАЯ ЯВЛЯЕТСЯ ОПЕРАТОРОМ ЗНАМЕНИТЫХ СКОРОСТНЫХ ПОЕЗДОВ «СИНКАНСЕН», СОБИРАЕТСЯ СОЕДИНИТЬ МАГНИТНЫМИ ТРАССАМИ ТРИ КРУПНЫХ ЯПОНСКИХ ГОРОДА, ПРЕВРАТИВ ИХ В ЕДИНУЮ СРЕДУ ОБИТАНИЯ ЗА СЧЕТ СОКРАЩЕНИЯ ВРЕМЕНИ В ПУТИ ПРИМЕРНО ДО ОДНОГО ЧАСА.

Правительство Японии приняло решение по строительству маглев-трассы между Токио и Осакой. Дорогу собираются строить частями. Сначала свяжут Токио и Нагую. До Осаки дорога дойдет только к 2045 году. Этот план был принят в далеком 1973 году, когда в стране шло активное развитие скоростных железных дорог. Однако до сих пор остаются вопросы рентабельности, влияния на окружающую среду и трудностей, связанных с прокладкой трассы. Кроме того, специалисты задаются вопросом: зачем Японии маглев-трассы? Они говорят, что сейчас в стране около 3000 км скоростных железных дорог, где поезда развивают скорость около 300 км/ч. Существует также сеть аэропортов, интегрированных в транспортную сеть. На один довод в пользу новых дорог есть свой довод против, но, видимо, первую очередь строить всё же начнут. Как сообщает СМИ, маглев-технология не нова, но весьма сложна и затратна в реализации. Патент на первый маглев был выдан 102 (!) года назад. В 1912 году «летающий поезд» запатентовал французский инженер Э. Башле. А сама идея еще старше: в 1904 году американец Р. Годдарт предложил идею поезда,

«опирающегося» на магниты. Один из первых проектов сверхскоростной трассы принадлежит профессору Томского технологического института П. Вайнбергу и датируется 1913 годом. Проект рассматривался абсолютно серьезно, и кто знает, что было бы, если бы не война и революция.

Впрочем, в мире в то время было не до маглевок. Более дешевая и практичная «чугунка» начинала опутывать планету своей сетью, а локомотивы работали на угле и «шлифовали» рельсы, а не парили над ними, как паровоз доктора Брауна в знаменитом фильме «Назад в будущее – 3». После войны ученые и инженеры вернулись к этой теме.

Первый состоявшийся проект появился лишь в 1971 году в Германии. Transrapid запустил поезд со скоростью 250 км/ч. На сегодняшний день есть, пожалуй, только одна «серьезная» линия. Она расположена в Китае и связывает Шанхай с аэропортом «Пудун». Тридцать километров поезд проезжает за 7,2 минуты, разгоняясь до 431 км/ч. Дорога строилась немецкой компанией Transrapid, которая располагает у себя в стране тестово-транспортным участком маглев-линии. Остальные линии – или тестовые, или низкоскоростные.

Теоретически скорость поездов на магнитной подушке не ограничивается 500 км/ч, поскольку отсутствует трение между составом и полотном: поезд «левитует» над поверхностью рельса на небольшой высоте. Ограничения накладывают только технологии постройки трасс, сопротивление воздуха и экономическая целесообразность.

Серьезные работы над маглев-поездами идут в Японии и Германии, но по разным технологическим направлениям. Китай также находится в авангарде этой новейшей транспортной технологии совместно с Гер-





SHUTTERSTOCK.COM

КСТАТИ

ЗАТРАТЫ ЭНЕРГИИ НА ПОДДЕРЖАНИЕ МАГНИТНОЙ ЛЕВИТАЦИИ КОЛОССАЛЬНЫ, НО ПРИ ЭТОМ КПД МАГЛЕВ-ПОЕЗДА ВЫШЕ В СРАВНЕНИИ С КПД СОВРЕМЕННЫХ ПОЕЗДОВ ДРУГИХ ТИПОВ.

маний. Существует три принципиальные системы. EDS использует сверхпроводящие магниты и электродинамическую подвеску. EDS-поезда двигаются внутри желоба, причем до скорости 150 км/ч состав использует колеса и лишь потом «взлетает».

Подобный подход к развитию маглев-трасс используют в Японии. Эта система считается более перспективной и безопасной, чем другая – EMS. Эта система принята на вооружение немецкими инженерами из Transrapid. Именно такая дорога построена в Китае. EMS – это электромагнитная подвеска, и поезда идут не по желобу, а по монорельсу. Немецкие инженеры столкнулись в свое время с серьезными трудностями по устройству уклонов и поворотов такой дороги, но трасса получилась вполне

безопасной. С начала эксплуатации в 2003 году случилась только одна авария, связанная с возгоранием аккумулятора на поезде. Пассажиры не пострадали. Существует еще перспективная система на постоянных магнитах.

Есть идея строительства вакуумных тоннелей, где поезда будут идти быстрее, чем летит самолет. Однако самолеты пока в более выгодном положении: для них не нужно строить дороги. Но перспективность и нужность скоростных железных дорог уже доказана в Европе и Японии, где они успешно конкурируют с самолетами, которые привязаны к аэропортам, тогда как поезд доставляет пассажира прямо в центр города.

Рентабельность скоростного железнодорожного и магнитного транспорта упирается в мобильность населения, которое составит пассажиропоток. В Европе она весьма высока, не говоря уже о Японии. В России же пока максимум – поездка город-пригород в ежедневном режиме.

Мобильность населения обусловлена экономической ситуацией в стране и наличием мест для высококвалифицированной рабочей силы. ●



**VLADIMIR
PUTIN,**

the President of Russian Federation

«We have been discussing the opportunities to use our financial reserves for a long time. We have got a certain number of them. One of them is about the resources of the National Welfare Fund. These resources must work for the Russian economy and for the next generations as well. They also should be spent on such projects, which are able to change the image of the country and open new development perspectives, furthermore, these resources are be spent on miserable processes or exchanged for non-existing programs in no case».



**DMITRY
MEDVEDEV,**

the Head of the Government of Russian Federation

«Nowadays we are not having much distinctness and the forecasted estimates do vary. Nevertheless, no one really set us free from developing the common approach and prepare the offers about forming the balanced annual budget. We need to overcome the difficulties that exist in the economy and develop even in this kind of complicated domestic and foreign economic conditions, and finally, come up with reasonable socio economic decisions. It is also worth marking, that in any scenario, we have to provide all of the necessary resources within our budget in order to complete the public normative obligations, keep the programs that already exist historically, an in addition, finance the essential projects, that were made decisions on, including infrastructure projects and some of the other ones».



**ARKADY
DVORKOVICH,**

the Deputy Head of the Government of Russian Federation

«Primarily, I want to speak about the operating import substitution commission. The decisions about its organization and some of its departments have been taken today. There will be two sub-commissions, which are responsible for the civil and defense branches of the industry. The structures of these sub commissions will be formed soon. They will also be given the plans on forming or correcting certain programs of import substitution, and from the next year they will be given the function completion plans, related to the investment projects, scheduled by the state organizations, state-owned companies with the help of state support in these very spheres».



**DMITRY
ROGOZIN,**

Deputy prime Minister
of Russian Federation

«This very moment we are in the condition of state tests and soon, we are moving to the flight tests of the PD-14 engine. On the Il-76 base`s laboratory plane, this engine be used and will already begin to function in full mode. We plan to use load the MS-21 plane (full capacity is up to 180 passengers) with this engine. It is necessary to mention that we can develop practically the whole line of the engines, perspective for our civil aviation via scaling gasifiers, basing on the PD-14 engine. The line will apply to both heavy helicopters and planes».



**ANTON
SILUANOV,**

Minister of Finance of the Russian Federation

«Reserve fund and the National Welfare Fund. The total volume of sovereign funds on 1st of June amounted to over 8 trillion rubles, or 10.8% of gross domestic product. In February-March, we actively allocate funds NWF in securities related to the implementation of infrastructure projects, such as "Yamal LNG» (75 billion rubles); It was acquired for 50 billion preference shares of JSC «Russian Railways» to finance modernization of railway infrastructure projects of BAM Trans; 57.5 billion rubles were invested in stocks of "Atomenergoprom" in order to finance the APS project of construction the "Hanhikivi" in Finland. In addition to that, in the period of March – April the funds of NWF in the amount of 64.4 billion rubles were deposited in VTB and Gazprombank».



**YURI
TRUTNEV,**

Deputy Prime Minister of the Russian Federation -
Presidential Plenipotentiary in the Far Eastern
Federal District

«We do not adjust any of our plans, nor do we postpone them to the later date. And on the Russky Island too. We believe that there is no lack of financial resources, but there could be a lack of intelligence. Today the markets are falling, the stock market falls, there is nowhere to invest. If you can come up with a good project, you will definitely find money for it. If we talk about big projects, for example transport corridors «Primorye - 1» and «Primorye - 2». They need a lot of money. Hundreds of billions of rubles. Asking the government to fund these projects – seems inappropriate. We want to build and manage these projects so that we get the money back. And then we can talk about the sources of finance. This can be done».



MAKSIM SOKOLOV:

«SUCH A CONCENTRATION OF COMPLEX AND LARGE-SCALE TASKS AT THE RUSSIAN MINISTRY OF TRANSPORT HAS NOT YET BEEN»

DURING THE LAST YEAR, RUSSIA FACED A RANGE OF DIFFERENT POLITICAL AND ECONOMIC CHALLENGES, STARTING FROM THE GENERAL DECREASE IN OIL PRICES, THE FALL IN THE REAL GDP OF THE COUNTRY AND FINISHING WITH THE DECLARED SANCTIONS. HOWEVER, AFTER A CERTAIN AMOUNT OF TIME, THIS NOTORIOUS CRISIS, THE BEGINNING OF WHICH SEEMED EXTREMELY CONFUSING AND FORCING EVERYONE TO GIVE UP, TRANSFORMED INTO SOME KIND OF A COMMON MISHAP YOU CANNOT RUN FROM. ON THE OTHER SIDE OF THE COIN, IT IS POSSIBLE TO ADAPT BY GATHERING THE APPROPRIATE SOLUTIONS FOR YOUR PROBLEMS. ACCORDING TO THE ANALYSTS, THE DOMESTIC FINANCIAL SYSTEM HAS EXPERIENCED A SMALL RECOVERY AND WILL SURVIVE IN ANY SCENARIO, WHICH MEANS THAT THE VECTORS OF DEVELOPMENT ARE PRESENT.

German VELLING



Nowadays in this sense, we can now call the Russian transport system one of the most stable branches. The transport complex will not only survive. In addition, it will develop dynamically, fully satisfying the country's needs in freight and passenger transportation.

Undoubtedly the macroeconomic phenomena to influence the sphere of transportation. In a nutshell, this very service depends on the population's mobility and solvency, however, with the help of the instruments of state support and various investments into the stability of work, we can fully provide all of the branches and types of transport. It is worth adding that this task can be considered as strategic due to the fact that the country with such geographic parameters considers the appropriate functioning of various transport arteries as the main factor of stability in terms of politics, economy and the life of population.

THE SPIEF AND INVESTMENTS

In 2015, the Saint-Petersburg international economic forum has been an decent example of a successful business collaboration between different countries. The atmosphere of openness and constructive dialogues was definitely reigning this event. The condition and various problems of Russia's investment climate were discussed, and furthermore, it became clear that the attempt to isolate us from the world was unsuccessful. The country remains as the part of the world's economy and moreover, our opinion does matter and we are still being offered various mechanisms for overcoming our constraints.

The results of three working days at the SPIEF-2015 can prove the facts listed above. The forum included: 10000 guests from 120 countries and 205 pacts (estimated overall sum is nearly equal to 294 billion rubles). According to the specialists' opinion, in 2015, from the so-called «informal club», the SPIEF turned into a solid union of the world's developing economies. – *As for me, during the International economic forum, it was really necessary to sense and understand if our foreign partners are interested in investing in the Russian transport complex.* – says Maksim Sokolov, the head of the Russian Ministry of Transport. – *It is all due to the fact that this international marketplace is a «litmus test» which can indicate and estimate the condition of the crisis.*



Investing in infrastructure is a complicated procedure because waiting for the return takes a long time, but if the investor is ready to invest in various infrastructure-related projects, this means that he is confident about the stability of Russia's economy and about the long-term policy. This is an extremely powerful indicator of trust, which lets us hope to move from crisis to development.

From this point of view, the task for this forum was fully completed. Both foreign and Russian partners have shown the interest in collaboration, which appeared in a form of a certain number of pacts.

Speaking about the forum, I should also mention the necessary projects of the public private partnership. These projects are the ones that demonstrate the highest level of trust between the authorities which gives good chances to realize them successfully.

A visual confirmation of the public private partnership's efficiency is opening the road section from Moscow to Saint-Petersburg. (from the MRHW to the Sheremetyevo airport, leading further to Solnechnogorsk). This section does serve as a real present for the Moscow region's dwellers and visitors as well.

Last year, the state organization «Avtodor» constructed 115 km of the automobile highways with the conditions of



We have also begun constructing the new 140 kilometer- long section of the M11 route (Moscow-Saint- Petersburg), which will be finished by 2018. It is worth to be reminded, that according to the pact between the countries of the SCO, this is the head section of the Europe-West China corridor. There was also a pact about constructing a terminal of the perspective port of Taman in the Azov and Black sea basin.

During the forum we contacted with the company called Vinci, which is investing in our airport infrastructure with the governors who are generating the investment projects with the extrabudgetary sources in different regions. It became obvious that the Russian transport branch is now causing a serious investment interest from the sides of various partners, which are decent organizations, professional investment organizations and financial banking institutions.

We are closely interacting with the Russian fund of direct investments and the whole work on right structurizing projects and presenting the projects to different types of investors is established within the whole team of the Russian ministry of transport and the subordinate agencies. Recently, a well-proven format of presentation of our large-scale projects to foreign investors as a road show. In particular, in April, we went to the United Arab Emirates, and got interested not only the local investment funds, but also the leadership of the country. So we count on investment cooperation.

the public- private partnership. The revenue from the charges for using certain automobile highways is equal to 2.4 billion rubles. Further integration of the public private partnership mechanisms into the road industry is able to lead a part of the extrabudgetary investments in the development of the highways to 45-50% of the whole amount of financing.

It became obvious that the Russian transport branch is now causing a serious investment interest from the sides of various partners, which are decent organizations, professional investment organizations and financial banking institutions

GOAL - PROVIDING THE AVIALABILITY

This year, the funding of the transport complex from the federal budget amounted to more than 925 billion rubles, most of which is allocated under the State program «Development of transport system.» The sum, at first sight is considerable. However, it is 13% less than planned spending. The nature of the investment costs will be reduced by even bigger amount - almost 23%.

Recessive processes in the Russian economy dictates its own laws. Optimization of budget expenditures is unavoidable necessity. And under the «first hit» got the transport industry and education. It is extremely important to wisely and carefully dispose the allocated money, to ensure smooth operation of the infrastructure and at the same time to increase the availability of socially important transport services.

Russian Transport Ministry made a decision, which is impossible not to recognize as visionary: first is to fully finance the maintenance and repair of existing transport infrastructure and to ensure maximum availability of the Russians in the socially significant segment of passenger transportation.

– Now continues the implementation of state air transportation within 5 subsidy programs. In rail transport, work compensation decreased income of companies for the carriage of passengers in long-distance in the economy class coaches and general coaches, as well as when traveling in the direction of

Kaliningrad. Preserved the concessionary travel arrangements for pupils and students, subsidies for commuter rail. That is social tension is all these areas is removed, – explains Maksim Sokolov. – I think that we have carried out together with the Russian Federation the work to fully provide the provide the population with affordable transport services.

DEVELOPMENT STRATEGY

On the Eastern economic forum in Vladivostok, it took, perhaps the main section «Transport: Infrastructure and Logistics.»

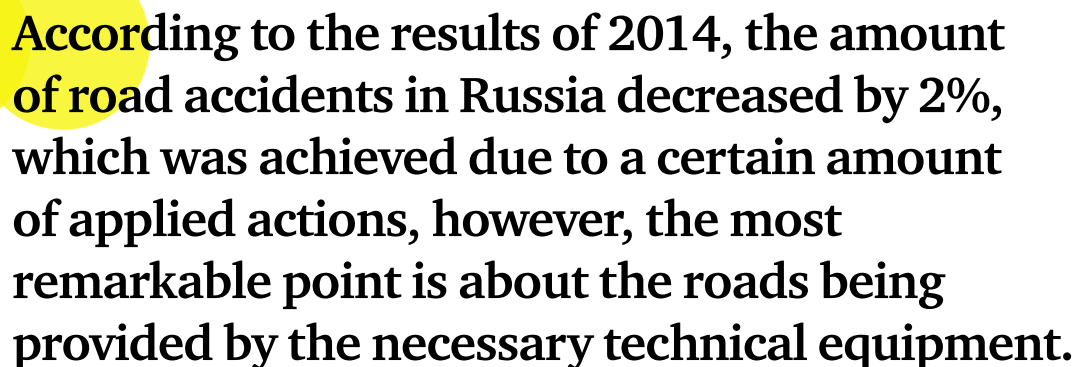
Most areas of the Far Eastern region of our country with direct access to the sea and taking into account the factor of the entire APR and SEA our Far East is the sea gate of Russia, providing a trans-Eurasian communication. Today we can say that the transport system is integrated in the transport corridors. And, of course, because the railways are the framework of the transport system, the most ambitious project is the reconstruction of rail road polygon on the Baikal-Amour and Trans-Siberian Railway. This project will allow traffic volume to 120 million tons only in the East. This means, the flow of goods in the ports can only increase further due to the flow from East to West.

For the development of this enormous and ambitious project we are developing approaches to the port of Vladivostok, Vanino, Zarubino. In 2017, a new railway bridge will be built across the Amur River and a new border crossing between Russia and China.

Development of transport infrastructure will lead to the increase in transit traffic. Just in the last year the volume of transit cargo from China has doubled. Of course, the figure is not large, but the dynamics is important. It shows that it is one of priorities.

SAFELY TRANSPORTATION

Oddly develop of transport infrastructure, no matter how much it is investing in manpower and resources, the main requirement



According to the results of 2014, the amount of road accidents in Russia decreased by 2%, which was achieved due to a certain amount of applied actions, however, the most remarkable point is about the roads being provided by the necessary technical equipment.

to transport services has been and always will be safety. Person who sat on the train, plain or car want to be sure that he/she will get to the place unharmed, and if possible - also rested on the road. Therefore, a constant priority in the work of the Ministry is the transportation security. Last year the number of road accidents in Russia decreased by 2%, which was due to a number of measures taken. But I particularly want to focus on complex equipment and technical facilities of roads to improve the quality of their management, - explains Maksim Sokolov. - I am convinced that one of the most important ways of increasing the safety of transport services is innovation and intelligent transport systems. In this regard, I have to mention a national system for emergency response in case of accidents on the roads - ERA GLONASS.

In commercial operation, we introduced it on 1st of January. By the way, the first in the world (!), well ahead of the creation of analogues in Europe, America and China. Experts estimate that this system allows you to save up to 4 million lives a year. A joint use of the GLONASS ERA with domestic space communication GONETS allows you to see equipped cars anywhere in our country.

It is also important that this will ensure national sovereignty over information about the location of vehicles. But this unique domestic high-tech product created with the participation of the Russian Space Agency, we can offer it to foreign customers at all points of the globe.

CREATORS ARMY

It appears that Russian expressmen will always have a lot of work and it goes swimmingly in various parts of the vast country. Implementation of investment projects of transport infrastructure construction before FIFA World Cup 2018 is ongoing. Building of modern airport «Yuzhniy» in Rostov-on-Don has been started from scratch as well as reconstructions of airport facilities in Nizhny Novgorod, Kaliningrad, Saratov, Volgograd and Ufa. Development of Moscow airport hub will be continued, including the construction of the new runway in Domodedovo and third strip in Sheremetyevo. This year should be put into operation a new Flight Operations Centre of Moscow automated air traffic control Center.

It is essential to realize a unique transport project of the Kerch Strait way across and development of transport infrastructure in the Crimean Federal District.

The projects directed to the development of railway lines such as modernization of the Baikal-Amur and Trans-Siberian Railways infrastructures, construction of the railway Prokhorovka - Zhuravka by-passing Ukraine, designing of high-speed «Moscow-Kazan» are assigned as the priority ones.

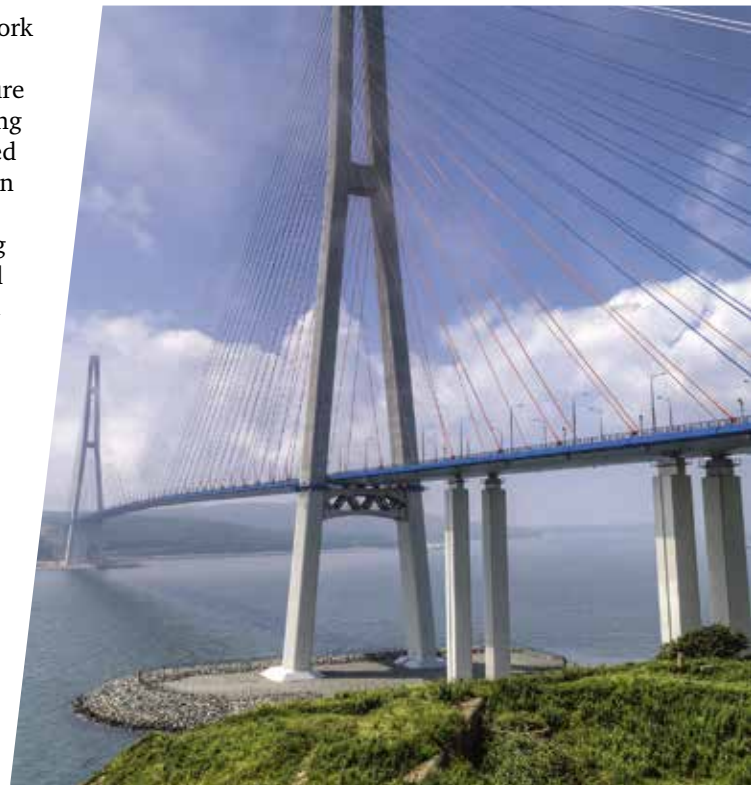
The most important event in 2016 will be the completion of Moscow Railway Small Ring construction. This will be the largest project of Moscow transport hub development creating in Russia of the first passenger-bahn integrated into the largest metropolis transport systems.

Development of the largest country seaports such as Vostochniy - Nakhodka, Murmansk, Taman, Bronka, Olya are being planned.

The construction of Sabetta port will continue and give a new impact to the development of Arctic region wealth and the Northern Sea Route potential.

And with the entry into effect of the federal law on public private partnership the Government of Russia will target to support financially such projects in the Russian regions.

- Public private partnership - PPP - is one of the policy tools of Ministry of Transport and Federal Road Agency to attract off-budget financing in road construction and maintenance. In the state-private partnership we plan the support of PPP programs from the federal budget with the approximate amount of 40 billion per year. The funds will be directed to the subjects of the Russian Federation. And, despite some difficulties and high interest rates, business and government will continue to collaborate and implement the joint projects. ●





MIKHAIL MEN: **PESSIMISTIC FORECASTS IN THE BUILDING, FORTUNATELY, DO NOT COME TRUE**

IN THE CONSTRUCTION SECTOR DUE TO THE CRISIS, ONE OF THE HEAVIEST FALLS WAS PREDICTED, IN PARTICULAR, SOME EXPERTS HAVE ARGUED THAT THE PRIMARY MARKET DEMAND FOR MORTGAGES WILL DECREASE BY FOUR TIMES. FOR THE PRESENT, THE PREDICTIONS DO NOT COME TRUE, MINISTRY OF CONSTRUCTION, HOUSING AND UTILITIES OF THE RUSSIAN FEDERATION IS TAKING SERIOUS STEPS TO SUPPORT THE INDUSTRY. TO FIND OUT HOW THE MINISTRY OF CONSTRUCTION OF RUSSIA PLANS TO FURTHER REFORM THE INDUSTRY, WE HAVE TALKED WITH THE HEAD OF DEPARTMENT MIKHAIL MEN.

Mariya LYAPUN

Q. Mikhail Alexandrovich, could we speak about the first results and forecasts for housing construction this year?

A. Currently, the figures on housing construction are positive, in fact, they are higher than last year. According to operational data, which is provided by the regions to Ministry of Construction, in the first half of this year 33.9 million of square meters of housing was introduced, it is 24.6% more than last year. Leaders of housing construction are - Krasnodar region, Moscow and St. Petersburg. But this figures do not reflect the situation today, in this case we are talking about the housing, construction of which began 1.5-2 years ago. I would like to remind the readers that last year the country entered a record of 83.6 million square meters of housing. This has never happened before, even in the Soviet period. It will be impossible to get out on this figures this year, and 83 million - it overstates the forward-looking plans that we set to ourselves. Therefore, this year we would like to reach 70 million, it would be good in the difficult economic situation. We are certainly concerned about the 2016, 2017. The period of the building process is 1.5-2 years at least, and now we need the groundwork, to earn this all on. First of all, developers are asked to support the demand for mortgages in new buildings.

Q. Ministry of Construction has created a mortgage program with state support, due to which some banks offer mortgages today at 10.9% per annum. In your opinion, does the program work?

A. I would like to say that in the first quarter of this year there were, certainly, serious problems with mortgage lending, and after the Central Bank increased the rate to 17.5%, we could even think about getting the mortgage. And only because of the measures, that the Government on behalf of the President has taken (by subsidizing the interest rate to 12%) in the second quarter, the situation began to level off a bit. Experts predicted the fall of the mortgage this year by 4 times. Fortunately, these pessimistic forecasts do not come true. During the first half of the year the amount of issued mortgage has reached the sum of 460 billion rubles. A third of these amounts are mortgages with state participation, which means that people take this product. Let me remind you that because of allocation of 20 billion rubles, we can allow people to take apartments in new buildings on the mortgage interest rate of 12% on the total amount of 400 million rubles, while some banks also subsidies this program to reduce the 12% rate to 10.9%, and our development Institute, the Agency for Housing Mortgage Lending, until the

end of November lowered the rate to 9.9% for a number of categories of citizens. And this happens despite the fact that last year, when the economic situation was completely different, average mortgage rate was 12.5%.

Q. After the adoption of the program to support the mortgage, Central Bank lowered its key rate several times. According to this, it is planned to review the parameters of the program?

A. Yes, today, after reducing the key rate of the Central Bank, us and the Ministry of Finance have calculated that the funds, which are incorporated at 12%, are able to cover not even 400, but 700 billion of loans. But of course these calculations are quite conditional, because we can only predict the development of value of money, as whether the key rate will increase or decrease. But in any case, this program worked. The last time when made a decision to reduce from 13% to 12%, all agreed that this is completed, and we are not going to make mortgage rates lower. But now before us, the First Vice-Premier of the Russian Federation Igor Shuvalov delivered to seek new approaches for the second half of the year to provide maximum support to the housing, and we are looking for options to make it happen. The first course discusses interest rate subsidies for the construction of engineering infrastructure of external networks, because it is also becoming quite a serious challenge.

Q. Many experts call administrative barriers another major challenge in construction site. Are you able to reduce them?

A. Yes, we are actively working on it. The total number of administrative procedures has been reduced from 220 to 134. For each particular object, there is an individual set of required procedures, lowered in numbers. For example, for the construction of an apartment building (from obtaining land rights prior, to the registration of rights to real estate) in some regions of the Russian Federation, the number of procedures reached 130, now - according to the new list no more than 65 procedures, for the integrated development of land it was 160, and now it is no more than 100, and for the individual house it was 35, now, under the new rules - no more than 25.

Now the ministry is also discussing the possibility of an exception of more than 20 administrative procedures related to the provision of technical conditions for connecting to network engineering, technical support and technological connection to such networks. In particular, it is planned to join a several acts related to the gas network as a single document. The result for

The figures for housing construction are positive; in fact they are higher than last years analog figures

the builder will be the elimination of need to formalize numerous documents (acts) with network organization, which will allow reducing the time cost of a builder. In addition, it provides for the implementation of measures to unify the design specifications, including the connection to the gas network. Currently, each network organization has its own requirements for registration of technical conditions, which creates additional administrative barriers.

Q. Mikhail Alexandrovich, from the topic of construction to housing services and utilities. An interesting figure: the investment needs of Russia, precisely housing

services and utilities in Russia - 500 billion rubles a year. Where to get the money from? Who are the private investors and how to attract them, or is this the budget again?

A. This amount of money is certainly very large, it is approximately defined by the expert community, but in general the figure is close to reality, and unfortunately we are well aware that it is impossible to get such investment funds from taxpayers. Therefore, we studied the world experience, we move towards attracting private investors in housing services and utilities. This is perhaps the last area, which has not yet involved a private entrepreneur, and our task is to form the rules of the game so it becomes interesting.

In fact, today all of the legislative and regulatory acts are adopted. What I am talking about is: first and the most important thing - the transition to long term tariff regulation, from 2016 it will be compulsory process, but now, many municipalities are already moving to long-term tariff plan. Which means, the investor has an understanding what will happen to tariff formula tomorrow, this is the most important for the investment; secondly - this fixes the business profits, now this is done for water supply and wastewater, and this is really important, it works - businessman feels safe too; Third point is - a change in concession agreement, because we insist that after all-life support systems must not go into private hands, they should remain in the public property of municipalities, but to be operated through concession arrangements. New principles of constitutional arrangements based on the long-term tariff regulation for the entire period of the concession (if we are talking about a general long-term tariff regulation, it is starting from 3 years and then switches to 5 years), then in the concession contract, even if you made a concession contract for 15 years, the tariff formulas is tied to the inflation rate, is calculated for the whole period of the concession agreement - this is a fundamental point for the arrival of the investors in this sector. We have seen that only in 2014 more than 100 billion has gone through this mechanism, this is still not 500, but already the fifth



part, and we can see that a real competition started in the big cities for the water supply system and sewerage, competition really struggles large companies who want to invest on the principles of the concession. However, there is another very important challenge - the case of small towns. We are well aware that any regional

center and its water supply system are profitable; what concerns a small town - there is a difficulty. Today we, first of all found approximately one billion rubles to support small towns, where the constitutional agreement is included. And the second part - we have funds to subsidize part of the interest rate of investment in housing services and utilities in small towns. These measures together will give the result. Now there is a certain inhibition from the part of the regions: we only have 41 regions which approved scheme of heat and water supply, and without these schemes it is almost impossible to attract the investments, but we hope that in the nearest future the regions will catch up and correct themselves.



Q.Could we attract foreign investors in housing services and utilities sector?

A.In fact, there is nothing fancy about it, because just after exploring our new legislation in the area of concessions, also in terms of long-term tariff regulation, a number of initiative campaigns found us, I will name one of them, for example the Veolia, which manages the resources of housing services and utilities in France, they have signed a basic agreement with our ministry, and now they choose the region they come to try to take over the concession management of any asset. Previously, they had such an experience, but it was negative, because there was no long-term tariff regulation, and of course, when the regional authority changed, the rules of the game changed tariff decisions, and to predict the investment and return it was virtually impossible.

In the field of energy-efficient technologies, we are actively working with French company Saint-Gobain, which has 9 factories in Russia, and they are planning to expand. We invited them to participate in the creation of our Research Center, which is going to be created together with MSUCE (Moscow State University of Civil Engineering). That is in spite of that, in fact we have the interest of foreign partners. Sanctions are the sanctions, but business is the business. ●

In the sphere of energy-efficient technologies, we are actively working with French company Saint-Gobain, which has 9 factories in Russia, and they also plan to expand

WHICH ROAD LEADS TO THE FUTURE?

RUSSIA IS ON CROSSROADS ONCE AGAIN. THE ECONOMY EXPERIENCES THE CRISIS; HOWEVER SOME OF THE RUSSIAN OFFICIALS ARE STILL EXCESSIVELY TRYING TO KEEP THE POLITICAL CORRECTNESS BY PUTTING THIS VERY WORD IN QUOTES. THE DEADLINES OF OVERCOMING THE CRISIS ARE CONSTANTLY RELEGATED; HOWEVER, THE MAIN POINT IS NOT REALLY IN THE DEADLINES. NO ONE CAN CONFIDENTLY STATE THE «DRIVERS» WHICH WILL BOOST THE ECONOMY, EVEN THOUGH IN MIGHT HAPPEN NOT EARLIER THAN 2016.



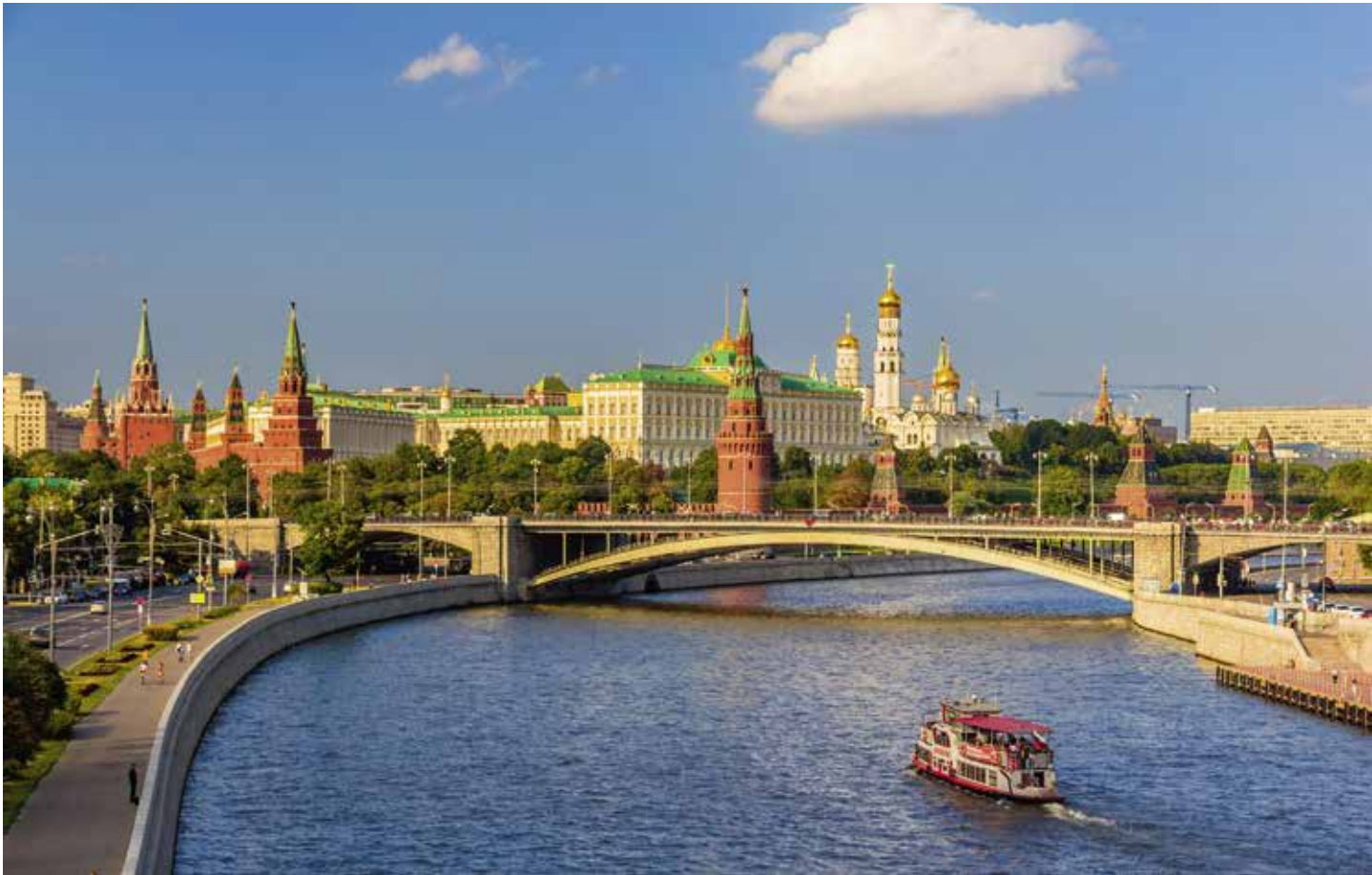
Nikolai Vardul

*Chief editor
of «Financial Newspaper»*

At least, in the same commodity form, the export is clearly failing the task. There is no hope to face the renaissance of the oil prices as they will definitely not reach the same levels they used to be on. The consumer demand is not the leading factor as well due to the fact that it is currently on the wave of inflation; the real incomes are decreasing as well. Second of all, everyone is acquainted with the ruble`s devaluations, especially the quick ones, in the end of the previous year and in the beginning of the current year or in the beginning of August; so we are not guaranteed that the changes in ruble`s value will not resume to happen. And they do indicate the fall of our standard of living and they also show the incentive of the future price increases.

So what is left to do then? That`s the state matter, but we also do not really count on it. The government is involuntarily switching to the annual budget, which will naturally, be cut, so this case is not about state investments at all.

We may count that this figurative pendulum will at last, swing in another direction; however this payment tends to be lousy. Outwaiting the crisis is a losing strategy as well, at least, because the Russian economy has been slowing down steadily since 2004. And in addition for



the past 10 years, the oil prices reached the highs we cannot even dream of now. The listed facts serve as the main proof that this economic model has expired. It now reacts only when the oil prices decrease and the real GDP devotedly follows them. In cases of increases, the real GDP was already not responding adequately and the economy kept on slowing down. This only means that it is too late to wait.

We are currently offered two solutions. One of them is offered by Alexey Kudrin, the other one suggested by Sergey Glazyev. These solutions are diametrically opposite

Kudrin is sure that the current economic model is not functioning due to the reason that the started conversions are now stopped. He is standing for limiting the budget spending, budgetary cut-off price, which is \$50 per barrel and restoring the fiscal rule beyond 2016. He also supports resuming the structural reforms. The expression «structural reforms» has always been widely suggested from various tribunes during the lack of any real reforms, making everyone yawn. This yawn,

however, ends when converting the Russian court into the real independent authority is being mentioned as the most central reform. Indeed, this is one of the most important tasks, which requires a decision. This fact will be confirmed by any Russian entrepreneur and even every by every Russian citizen who had an experience of seeing Russian justice function. Igor Shuvalov, the main Vice Prime Minister, agrees with this kind of staging. He publicly confessed that the government's «road maps» on improving the business climate will not significantly improve the actual situation without renewing the court. Nevertheless, such a reform does not really exist in the government's «roadmaps». This one is out of the ministries' authority.

Glazyev's suggestions are way more scoped. He presented the alternative economic model with its regulation system just in time. However this program appears seriously questionable.

We can start from the fact that Glazyev promises to convert Russia into a part of the «world's new economic system's kernel». This very «kernel» is being formed by



The statistics lets us carefully hope that the Russian industry has faced it`s all-time-low in summer 2015

China. The question is on how new it is from the economic point of view. We shouldn`t forget that yuan is still tied to dollar, which means that China`s economic policy is not totally independent. In addition, the recent events related to the Shanghai Stock Exchange, are convincing about debts occurring even there. The economy is already global, so it is too late to separate. So, Russia`s move from the raw materials` «suburbia» to the «center» of the «center» of the «world`s new economic system» via re-orientating of the economic and political relations is not provided.

Glazyev goes even farther. He suggests to rebuild the Russian economy almost according to the Chinese model, presenting it based on the offers of the USSR Science Academy`s economists, which were made even during the pre-perestrojka years.

It turns out as a kind of historical paradox, China has built its economy on gross figures and became second in the world, the success of which no one, until recently, had no doubt about the policies that have been started. It was the New Economic Policy, launched in 1921. In our hands this economy did not last for even 10 years, and then it was phased out in different ways, including ideological reasons. And China held on to it after the «Cultural Revolution», putting ideology aside, was able to succeed. The paradox is that Glasiev invites us to go back. Almost literally – with the state order, which includes the range and price of manufactured goods, with bringing financial resources to enterprises under the minimum interest rate (in the program featured the boundary of 4%) with rigid currency control, with updated, but good memorable Gosplan and the SCCT.

Here, as in relation to Kudrins proposals, appears the question of the relationship of a particular model of the economy with the political changes, or lack of them. Kudrins structural reforms run into the court, the conversion of which in an independent power is a political task. It is hard to understand, whether Glasiev admits the political competition, it is more like that his model suggests a new version of Soviet standards (with the requirements of its removal, the mass protests against

the Communist Party in the Soviet Union were taking place) on indisputability leading and guiding role of the political party that this model is taken to implement.

Glazyev`s ideas serve as the proof of regularity, which shows how strong is the Russian willingness to make revolutions, not finishing the started reforms (the zemstvo reform of Alexander II was the most serial). If there are reforms going on- they are always on the verge of revolution.

However, these revolutionary reforms lose such a factor as balance. Balance is the most important condition of a successful economy. The reforms of 1990s lost their balance as well, which caused a major economic regression. Glazyev`s radical suggestions might also lead to pretty much the same situation, if they are implemented in author`s edition.

Are we having the third solution or a combination of the two presented ones? The disadvantage of Kudrin`s solutions is clear. The people of the same views as him have been setting the tone for all these years and the resolute breakthrough was not present, so such views are not believed to be efficient now. In addition, any association with the liberal way is taken negatively within the society. The disadvantage of Glazyev`s views is about fully relying on yourself which might be defined as the synonym of the future scientific, economic and technological gap.

If we make the task easier and leave the liberalism, statehood related arguments, the Chinese and the Western ways of development and the ones, who make their careers on these disputes, who might consider finding the investments as the key task. Agreed with that we see that closing the doors before our potential foreign investments appears unreasonable. On the other hand, sanctions constraint them and we do not need any speculative investments, unlike the direct ones. Nevertheless, this is not leading to the fact that the investments should be rejected by reviving the USSR.

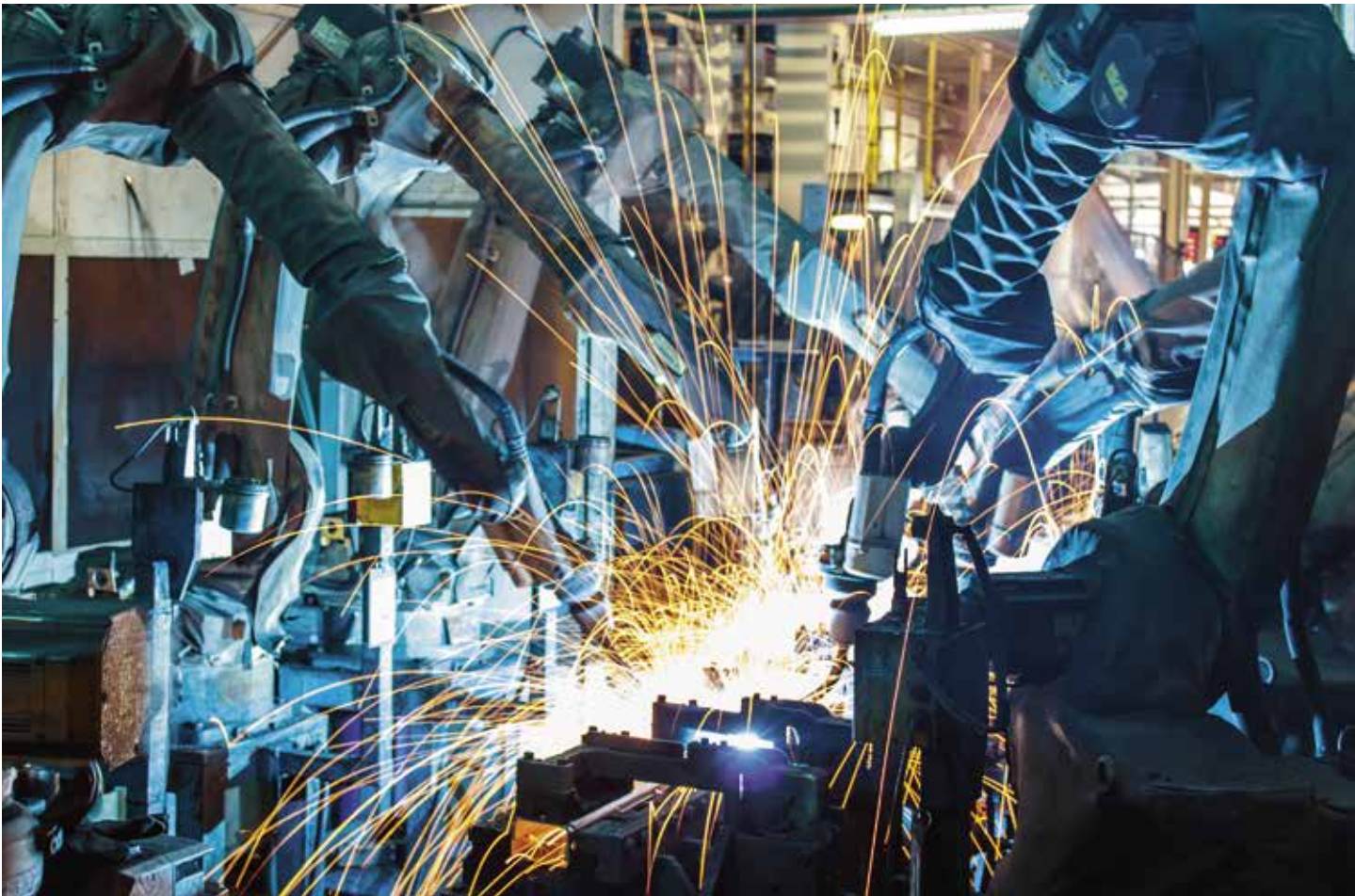
What can attract the investments? Let`s use the statistics and the materials, published in this issue of the «Dialogues».

The statistics lets us carefully hope that the Russian industry has faced it`s all-time-low in summer 2015. The situation is now being corrected. Obviously, we start remembering the variations on the topic of false creeds that this very time of being at the «bottom» passed. But the main point is that the upsurge is faced in the export-related branches (the devaluation of ruble is the reason for that).

Now carefully look through this event. Here is what Russian Transport Minister Maxim Sokolov says: «The transport complex does not just survive, but rather dynamically develops, fully providing the needs of the country's freight and passenger traffic». The CEO of the Russian Direct Investment Fund (RDIF) Kirill Dmitriev sees great export potential in Russian Far East, including the development in the area of integrated transport networks. Infrastructure is aimed on the development of transport, in particular, the Russian Direct Investment Fund (RDIF is created in conjunction with the China Investment Corporation)

It remains to be combined with one another. What do we get? The development of those types of infrastructure, especially transport, which will ensure the development of exports, with emphasis on the Far East. We are returning to the idea, which has already been put forward as a «dialog»: the most important task is to transform Russia into a transport bridge between Europe and Asia, great transport power. The prerequisites for this are obvious. And because of this issue published an interview with Kirill Dmitriev it is clear that: If the proposed project, and the lucrative potential is clear to investors, the issue of investment research has virtually no cost.

The main aim is to create conditions in order to exit the crisis, by updating. Update – is an investment, including foreign ones. For it to happen, the update shall be attached with export. If Russia manages to expand its place in the international division of labor at the expense of transport services and the development of socio-economic infrastructure of the Far East, it would be the best solution. ●



INNOVATIONS ON THE RAILS

RECENT DEVELOPMENT PROGRAMS OF RUSSIAN RAILWAYS



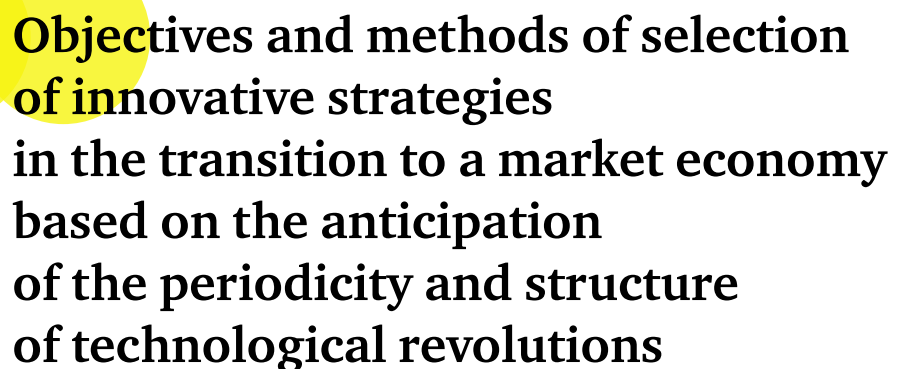
MODERATION OF INNOVATIONS

Under current circumstances, the investment attractiveness and the promotion of economic reforms largely depends on solving problems of stabilization of work and functioning of the development of rail transport, including by introducing various types of innovation. With the industry's transition to a more flexible and mobile management platform transport is not only a prerequisite for the production, but also the guarantor of the effective implementation of economic links, accelerating the turnover of funds, and the intensification of the processes of the entire social reproduction. Accelerating the turnover of capital it is regarded as the most important factor in increasing the efficiency of production. Objectives and methods of selection of innovative strategies in the transition to a market economy based on the anticipation of the periodicity and structure of technological revolutions. Market and strategy, market mechanisms and strategic planning, based on the long-term prognosis - are not mutually exclusive, but complementary categories. The strategy determines the choice

of the direction of motion, and the market makes it possible to move in this direction with the greatest efficiency and lowest risk. Rail transport has always been a symbol of technological progress. It is in this industry since the 20s of the XIX century to introduce advanced technology, new materials used by testing complex technical solutions.

In order to ensure high rates of economic development and the optimal control is necessary to operate economic complex-targeted (location) of the productive forces. This is the only way to assess the state of highly complex economic system, a scientific foundation for the concept of its development, to ensure balance and proportionality. The comparison of the productive forces of society allows you to actually incorporate scientific and technological progress in the state system and the economic management mechanism, regulate the investment process, and to ensure the improvement of the socio-economic efficiency of social production.

Thus oriented project for the country was the construction of the Olympic Sochi. The government has identified a priority - to build a city of the future. The main this is to set the task. A striking example of the capabilities of modern intelligent transport support systems was the Olympic Winter Games in 2014. Between them in the areas of Krasnaya Polyana - Adler and Sochi - Olympic Park has committed 9485 trains, which transported 4.8 million people. There were built more than 100 km of new highways and nearly 50 km of railway, built a modern infrastructure. So stimulating innovation directly determines the rate of economic growth, of course, at the same time it requires an increase in the cost of capital, sound education system and improving the legal and institutional framework.



Objectives and methods of selection of innovative strategies in the transition to a market economy based on the anticipation of the periodicity and structure of technological revolutions

SMART PLATFORM

As we have already identified the main tactics – choice of so-called market niches for specific manufacturers and other business entities, which is not only the volume of demand and the forecast of their own capabilities, but also the market forecast of resources and assessment of inflationary expectations. But any strategy should be based on a flexible market tactics, taking into account the market fluctuations. It is therefore unacceptable excessive determinism plans unambiguous indicators at micro and macro levels. Provide innovative development of such a

complex industry as railways, cannot be done without the help of the state. Today, for example, is necessary to provide scientific and technical support for such mega-projects as the «Trans-Eurasian zone RAZVITIE» and construction of high-speed lines (HSL). Strategy of development of railway transport in the Russian Federation until 2030 defined the important role of the high-speed rail. In this regard, JSC «Russian Railways» initiated the creation of a technology platform «intelligent speed rail».

It is obvious that the organization of high-speed and high-speed railway traffic will give additional impetus to scientific and technical development and improvement of technologies in almost all related industries - from mechanical engineering to intelligent computing systems, providing further promotion of scientific, technical and intellectual potential of the country, primarily due to the placing on Russian enterprises of orders for new equipment of world level.





Improving the efficiency of rail transport in Russia is based on a targeted scientific and technical policy of the industry

What are the main tasks of the technological platform? Firstly, the integration of modern mechanical engineering, information and communication technology and automation in transport infrastructure and vehicles to enhance safety and ensure an adequate level of comfort and quality of transport services. Secondly, the development of the technical regulations and national standards taking into account the world experience in the design, construction and operation of fast and high-speed rail, allowing for the transportation process in accordance with the world standards. Next position - the development and implementation of the financial support of the project taking into account the possible use of different sources of investment, the definition of the role and forms of participation of the state and private investors in projects of fast and high-speed railways. Next - the implementation of infrastructure projects of rail transport, designed to provide high-speed rail traffic. And also the development and production of technical equipment for a new generation of high-speed lines, including infrastructure and rolling stock. Well, and personnel training to provide fast and high-speed traffic. Improving the efficiency of rail transport in Russia is based on a

targeted scientific and technical policy of the industry. The ability to implement the most important tasks to stabilize the country's economy is determined efficacy of emerging mechanisms to encourage innovation. And for a more complete realization of the potential of industrial science is required to recreate in the laboratory of transport universities and research centers, expand cooperation with colleagues from academic institutions and universities, and prepare a new generation of scientists.

LIFE AND SCIENCE

So what is happening in railway science today? Without innovation there cannot be the further development of the railways. Therefore, to ensure a high level of competitiveness, there must be a guarantee of service and safety in the industry are adopting multi-functional control system. Currently, industry scientists develop intelligent traffic control on the Small Ring of the Moscow Railway systems using microprocessor interlocking and automatic block system with so-called sliding block portions. On the site length of 54 km, where 16 stations are located, there will be implemented single system interval regulation on the tracks and stations spans bessvetofornoy alarm in automatic mode. It is supposed to reduce the associated interval of the trains of up to 3.5 minutes through the use of mobile block-sections and shortened track circuits. This provides increased reliability of the equipment due to the one hundred percent reservation apparatus of track circuits on the main routes. Time to failure of all subsystems must be at least 50 thousand hours. Being introduced on the network and modern means of diagnosing the state of infrastructure. For example, since 2013 exists the successfully used self-propelled measuring laboratory CPF-CHS200 which workers are able to carry out all the measurements at speeds up to 200 km / h.



At the same time the double-decker wagons began to run. Their advantages is a convenient timetable and minimum time in the route for a larger number of passengers, the possibility of reducing the cost of travel in wagon coupes and leviathans, by increasing the number of seats in the wagon, as well as environmentally friendly operation. The wagons are created using new technologies and materials. All are equipped with: air conditioning and heating, which provides a comfortable environment, three toilets that can be used during stops, comfortable staircases with handrails, energy-saving LED lights, rigid sealed inter-vehicle transitions coupe for people with disabilities and a lift for wheelchairs, CCTV monitoring system, access control and security of the passenger on train. Power is supplied by an electric locomotive, which makes the train environmentally friendly. A staff car is equipped with satellite communication equipment and navigation (GLONASS). These double-decker trains are part of the «Dynamic pricing» program, which allows passengers to buy tickets at the lowest price on a specific date. The diagnostic complex started operating on «Sapsan» trains, which allows to evaluate the 76 parameters of the infrastructure and rolling stock at a speed exceeding 200 km / h. And in the North-Caucasian Railway has recently entered into the system software and hardware in the area Starominskaya - Bataysk, ensuring efficient operation of power on stations. The intensity of traffic in this area is high. It is important that in the development of industrial computers used serial and outdoor equipment is produced in Russia. This solves the problem of import substitution, when creating devices for domestic railways. Another promising project - the creation of an automated control

system of the dissolution of the compositions of AIMS-MSR. Its purpose is to introduce modern technologies of automation and mechanization sorting process with partial localization of production equipment in our country. At the same time control the dissolution of cars at stations is carried out by only one operator, which will in the long run greatly reduce the staff by increasing safety. The BLOK locomotive United complexes already operated on the network. And from 2015, 50 more of these devices will be introduced each year. They will be obliged to equip all newly manufactured engines and overhauled installed on diesel and electric locomotives. This complex is a modular structure whose elements provide interaction with the control systems of the locomotive in the process of introduction of a single train.

At this aim they are interconnected by an internal CAN-interface. Complex controls the traffic safety in the management of trains, including the maintenance of the locomotive engineer as «one person». This increases the reliability of operation of equipment. To improve the efficiency of coordinate-time information GLONASS / GPS in the activity of JSC «Russian Railways» industry scientists are developing a comprehensive system of spatial data infrastructure of railway transport (CDTN IGT). As a result, the cost of geodetic support of design, construction and operation of sections of tracks, bridges, tunnels, viaducts and other infrastructure will significantly reduce. Also, the information obtained from satellites is widely used to control the rail lubricating machinery; freight, passenger, commuter, reductive and fire trains, as well as for monitoring of the Ways of Communication Technology in the repair process «windows» and for other purposes.

Successfully applied intelligent systems at the organization of passenger traffic. The industry has already implemented the first phase of technology sales and accounting electronic tickets for long-haul transport with the use of the Internet.

In 2014, the second phase has been embedded, providing ticketing through the distribution network of ACS «Express-3». Also providing the dynamic control rates for high-speed trains, implemented marketing initiatives Ticket with card technologies, including commuter trains.

A resource for solving problems important to implement an automated system for building energy-saving predictive of daily schedules of trains (APC «Elbrus») and automated system for the building of energy optimal schedule of trains (AS «Energograf»).

Polygon formation of the through train schedules already stretches from St. Petersburg to Vladivostok.





**CABLE-STAYED
BRIDGE OF
THE ROAD ADLER-
ALPICKA-SERVICE**

THE ALTERNATIVE TRACTION

The introduction of modern rolling stock is another important direction of development of the industry. At the same time designers are working to reduce the specific consumption of fuel and electricity for traction by the integrating locomotives with asynchronous traction drive. Furthermore, gas turbine locomotives are designed to work with the help of alternate fuel - liquefied natural gas, having a power plant installed. By 2030 it is planned to replace one-third of diesel fuel, consumed by locomotives with natural gas. Russian designers created the world's first

gas turbine locomotive, called GT1, which emits various harmful substances more than five times less than the European Union Directive requires the diesel locomotives. In order to modernize rolling stocks, we've got electric drives already established to power the electronic elements; their production for locomotives has been recently mastered in domestic enterprises. Also, according to the instructions of «Russian Railways», the special converters have been developed for dual-system electric locomotives as well as a diagnostic system built into the onboard control systems. The programming interfaces are being implemented for software engineers with objective information about the state of the locomotive on the results of on-board diagnostic systems. A newer systems allows you to control the engine in the automatic mode (without a driver) and drive trains for freight and passenger routes to ensure optimum timetable and fuel consumption.

ALEXANDR AGEEV

The Director of the Institute for Economic Strategies at RAS, professor

INTRODUCING THE INNOVATIONS, OFFERED BY OUR SCIENTISTS WILL LEAD US TO COMPLETING THE IMPORTANT TASK OF IMPORT SUBSTITUTION WITHIN THE RUSSIAN INDUSTRY.



According to our estimates, before the introduction of Western sanctions our country has purchased various machinery and equipment only in the field of mechanical engineering in the amount of \$ 150 billion a year. And to replace a volume of production, it is crucial to seriously upgrade our enterprise, but this requires to establish the chain, modeled like: science - development - implementation - production. Meanwhile, the domestic corporations often prefer to buy foreign ready-for-use hardware than to invest in the development of its own high-tech products. So, the state should force domestic enterprises to go down the routes of the innovation development, to

get them to introduce modern management systems and apply some advanced business models, etc. To this end, not only tightening the financial control over the activities of state-owned corporations, but also monitoring their technical upgrades by introducing a system of state orders for the development and implementation of innovations. In addition, it is necessary to create a single controlling department of scientific and technological development of the various economic sectors. As an example can be taken to operate successfully before in our country, the State Committee of Science and Technology, controlled by the Council of Ministers, which had broad discretion in the field of industrial modernization. I am confident that we have the opportunities for implementing the new «industrialization», which will replace the current 2% share in the world's GDP and go to the previous time's results when the figure was valued as 10%. And the Federal law on the industrial policy, adopted by The State Duma, is the first correct step in this very direction. ●



RESEARCH PRIORITY

A

year ago, at the BRICS summit in Fortaleza, the Russian Direct Investment Fund announced that it will join forces with partners in the BRICS in order to boost the infrastructure-related investments. It has done so. The fact is that the BRICS countries have identical opportunities and problems: they all require investments. The largest partner of the Russian Direct Investment Fund in the BRICS is the newly created Chinese fund called «Silk Road». It owns a capital of 40 billion dollars and was created for providing the economic zone of the actual Silk Road with infrastructure-related investments.

However, the economic slowdown, or even recessions in many developing countries begin affecting the sector of direct foreign investments. The vested interests in new projects in 97 out of 154 countries decreased during the first half-year in comparison to the identical period of 2014.

It is known that one of the important instruments of the investment attractiveness is the use of innovative technologies. In increasing the working efficiency of such an organization as «Russian Railways» in current conditions, we see the use

of innovations and advanced materials play an important role. We are currently speaking of new productions and technologies for various branches. It is impossible to list literally everything about this sphere, but it has been worked out that, for example, the use of different steels with high corrosion resistance reduces the operation costs by 80-90%, increasing the reliability of devices. The similar materials are already used in this very sphere experimentally in cases of building bridge superstructures and supports of the contact system. And to decrease the energy losses of a rolling stock, the scientists have developed the current-collecting insert pantographs, made of natural graphite with low electrical resistance.

Yet, to rapidly integrate such multiplicities of similar effective decisions within the road systems in road systems, it is reasonable to consider various measures. Particularly for constructing different units of railway equipment with the use of new materials, it is required to organize their rapid production, which grants the low cost of wares. In addition, implementing innovative branch projects do also require greater involvement of venture capital. Apart from the capital, we can use the state organization's large experience at constructing the heavy-duty nanostructured helical springs for rolling stock, energy efficient glass and fiberglass consoles catenary etc.

It is clear, that conducting full-scale railway transport-related scientific researches requires investment. And, as far as it is known, new technologies serve as a really important instrument, functioning to increase the effectiveness of holding. It seems that we should aim to bring the level of the technical development up to the level of the world's best significatives, securing the technological leadership and saving the core competencies. ●

DIALOGI.SU

DIALOGI –
«Economical
discussion club»

Nº02 September
2015



IN 2015

THE SCALE OF FINANCING THE TRANSPORT
COMPLEX HAS BEEN EVALUATED IN MORE
THAN 925 BILLION RUBLES

06

THE KEY RATE,
MORTGAGE
AND HOUSING

12

HOW INNOVATIONS
ATTRACT INVESTMENTS

24



INVEST
IN RUSSIA

34