

«СОЗДАНА ЭФФЕКТИВНАЯ СИСТЕМА РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ КАПИТАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА»

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

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

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

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

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

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



ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Интервью записала ОЛЬГА МЕЛЬНИКОВА



ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

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



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