

Масштаб строительства — как у Суэцкого канала

Там, куда придёт высокоскоростная магистраль, зарплата вырастет на 30–50 процентов

Татьяна БУРДАКОВА

Высокоскоростную железнодорожную магистраль (ВСМ) «Москва — Нижний Новгород — Казань — Екатеринбург» построят к 2030 году. Об этом вчера корреспонденту «ОГ» сообщил первый вице-президент компании «Российские железные дороги» (РЖД) Александр МИШАРИН, приехавший в Екатеринбург для участия в Иннопроме.

Поскольку расстояние между Екатеринбургом и Москвой составляет 1 793 километра, а скорость движения составов по ВСМ должна быть равной примерно 350 километрам в час, то получается, что время движения поезда от одного города до другого составит менее шести часов.

— Магистраль «Москва — Нижний Новгород — Казань — Екатеринбург» включена в «Стратегию развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года», — сообщил Александр Мишарин. — Документ утверждён распоряжением правительства России. И сегодня у нас есть всё необходимое для того, чтобы этот проект состоялся. Скажу больше: после утверждения Стратегии Министерством транспорта РФ, РЖД, Комитетом по реформам и развитию КНР и компанией «Китайские железные дороги» подписан меморандум по созданию высокоскоростного транспортного коридора «Москва — Пекин». По сути дела, речь идёт о магистрали «Европа — Азия». Чем дальше мы ра-



Председатель совета директоров группы «Синара» Дмитрий Пумпянский (слева) и первый вице-президент РЖД Александр Мишарин с оптимизмом оценивают перспективы сотрудничества при реализации проектов ВСМ

ботаем над этим проектом, тем больше у нас возникает уверенность в том, что строительство такой магистрали экономически целесообразно. Проекту создания высокоскоростного коридора «Москва — Пекин» была посвящена и состоявшаяся вчера на Иннопроме экспертная панель, на которой Александр Мишарин выступил с докладом.

Сегодня самая длинная ВСМ в мире находится в Китае — её длина около 2 000 километров. Протя-

жённость магистрали «Москва — Пекин» составит 7 769 километров. То есть сразу же после завершения строительства она установит мировой рекорд по протяжённости.

— Такие расстояния нас не пугают, — пояснил Александр Мишарин. — Сейчас уже запущено проектирование первого этапа этого проекта — ВСМ «Москва — Казань». Одновременно мы ведём предварительные расчёты по магистрали «Екатеринбург — Челябинск». Должен сказать,

что эксперты предполагают хороший строительный эффект от строительства именно этой ветки. Сумму затрат на строительство магистрали Александр Мишарин не озвучил, но ранее в печати публиковалась информация о том, что ВСМ между Москвой и Екатеринбургом обойдётся в 2 триллиона рублей. 50–80 процентов этих затрат, по словам Мишарина, готов взять на себя федеральный бюджет. Оставшиеся средства должны составить частные инвестиции. Причём россия-

ЯЗЫКОМ ЦИФР

После сдачи в эксплуатацию ВСМ «Москва — Пекин» будет перевозить 195 миллионов человек в год. Время в пути между столицами двух стран сократится в четыре раза (с 130 до 33 часов).

По масштабам проект ВСМ «Москва — Пекин» можно сравнить с Суэцким и Панамским каналами.

Александр МИШАРИН

Комментарий

Александр ЦЫДЕНОВ, заместитель министра транспорта России:
— Проект из стадии обсуждения перешёл в стадию изыскания. Уже сейчас 100 буровых работают по линии будущей трассы, а к августу их количество удвоится. Практическая реализация началась (...). Там, куда приходит ВСМ, зарплата в регионах вырастет от 30 до 50 процентов за счёт повышения экономической активности.

не активно ведут переговоры по привлечению инвесторов из Китая.

— В рамках Иннопрома-2015 мы подписали с китайскими коллегами дорожную карту по реализации этого проекта. Сегодня идёт обсуждение возможности создания совместного российско-китайского производства по выпуску подвижного состава для высокоскоростных дорог. С нашей стороны в-

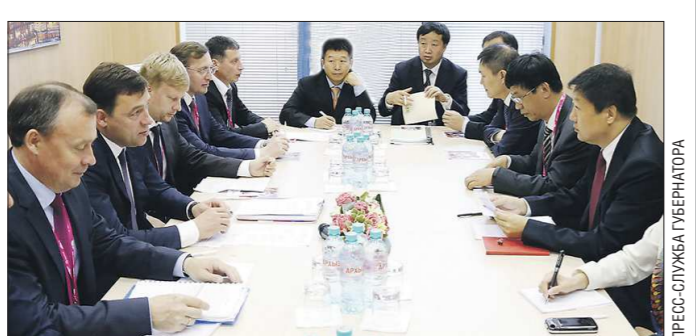
нём будет участвовать группа компаний «Синара», — уточнил первый вице-президент РЖД.

Кстати, производимый сейчас на Урале электропоезд «Ласточка» во время пробной поездки в январе 2015 года развил максимальную скорость 145 километров в час. А составы для ВСМ, как уже сказано выше, должны преодолевать за час 350 километров. То есть «Ласточка» для скоростных магистралей не годится, и свердловчанам придётся осваивать выпуск другой техники. Однако, по словам гендиректора компании «Синара» — Транспортные Машины» Евгения Гриценко, эта задача их не пугает.

— Основные технологические принципы производства высокоскоростных составов мы изучили в ходе работы над «Ласточкой». Поэтому считаем, что нам под силу запустить производство вполне конкурентоспособной техники для ВСМ, — заявил Евгений Гриценко.

ФОТОФАКТ

Перспективы участия Среднего Урала в китайско-российском Экспо (выставка пройдёт в Харбине в октябре этого года) обсудили вчера губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев (второй слева) и мэр Харбина Сун Сибинь (крайний справа). — Более двадцати промышленных предприятий нашего региона уже имеют тесные торгово-экономические связи с компаниями из КНР. В рамках выставки мы планируем представить китайским партнёрам предложения промышленной кооперации и перспективные инвестиционные проекты Среднего Урала, — сказал Евгений Куйвашев. — Цель у нас и у руководства Свердловской области одна — наладить прямые контакты и реализовать проекты,



которые наметили наши стороны раньше в рамках Иннопрома-2015. Первое соглашение мы заключили 22 апреля 1992 года, и с тех пор выстроили стабильные экономические и дружеские отношения. В рамках Иннопрома мы провели много конструктивных переговоров, подписали ряд рамочных соглашений. Я уверен, всё это — фундамент будущих серьёзных проектов, — отметил глава Харбина.

В Верхней Пышме запустили «Ласточку-Премиум»

Станислав БОГОМОЛОВ

Вчера многим представителям деловых кругов и властных структур пришлось ненадолго прервать свою работу на Иннопроме-2015 и приехать в Верхнюю Пышму, на завод «Уральские локомотивы», где состоялось три интересных и значимых события: запустили в серийное производство электропоезд «Ласточка-Премиум», подписали меморандум о сотрудничестве по выпуску вагонов для высокоскоростных пассажирских поездов «Сапсан» и заложили памятные медали в колонну будущего музея.



Председатель правительства Денис Паслер так и сказал в своём поздравлении коллективу: — В эти дни, когда идёт обсуждение промышленной политики страны, стратегии импортозамещения, создание высокотехнологичного производства, здесь всё это мы видим уже на практике. За пять лет «Уральские локомотивы» стали настоящим кластером современного железнодорожного машиностроения, объединившим около 150 российских предприятий, большая часть которых находится на Урале... Первый раз довелось побывать в музее, которого как бы ещё нет — голые кирпичные стены и земляной пол, но который уже есть в проекте, эскизах, и их можно увидеть тут же — через розданные планшеты. Наводились планшеты на голый угол и увидели изысканный стелс. В будущем музее председатель совета директоров группы «Синара» Дмитрий Пумпянский и президент компании «Сименс» в России и Азии Дитрих Мёллер (собственно, основатели завода) заложили в одну из колонн памятные медали и пригласили гостей внести свою лепту свежим раствором. К ним охотно присоединился Денис Паслер и первый вице-президент ОАО «РЖД» Александр Мишарин. Далее последовала стремительная экскурсия по чистым, светлым, оснащённым современным оборудованием цехам, провёл которую генеральный директор завода Александр Салтаев. Причём, рассказывая о каких-либо агрегатах, он часто подчёркивал: «Это наше, российского производства».

Главная особенность «Ласточки» в том, что в её производство изначально был заложен высокий, до 62–65 процентов, уровень локализации, то есть использование комплектующих отечественного производства. А в «Ласточке-Премиум» локализация будет достигнута 80 процентов. Причём этот курс будет взят ещё на стадии создания предприятия в 2010 году, и это требование было прописано в контракте с «Сименсом». Многие комплектующие от немецкой фирмы тоже произведены в России, на других совместных предприятиях. Кроме того, в новой «Ласточке-Премиум» устанавливаются уже российские системы автоматизации и управления, другой электронной начинки и тормозов. Электропривод, правда, пока немецкий, тут ещё предстоит поработать. И ещё — первая «Ласточка» предназначена для пригородных рейсов в 60–100 километров, а «Премиум» — для междугородного сообщения со скоростью до 160 километров в час на 300 километров, поэтому в ней более комфортные условия.

За пять лет «Уральские локомотивы» выпустили 503 электровоза «Синара», 123 электровоза «Гранит», 12 «Ла-

сточек», восемь из которых уже проданы, а четыре остаются у нас в области и будут ходить из Екатеринбурга в Кольцово, Нижний Тагил и Верхотурье. А всего ОАО «РЖД» заказало предприятию 1 200 таких электропоездов! Это несомненное признание уральской марки. Ещё одно доказательство тому — подписанный вчера же меморандум между «Синарой» и «Сименсом» о сотрудничестве в производстве высокоскоростных вагонов для «Сапсана».

Председатель совета директоров группы «Синара» Дмитрий Пумпянский в ходе торжества особо отметил, что в создании на Урале производства современного подвижного состава ключевую роль сыграла стратегическая политика РЖД: — Все проекты предприятия по выпуску электропоездов «Синара» и «Гранит», электропоездов «Ласточка» осуществлялись под непрерывным контролем и вниманием нашего заказчика — Российских железных дорог. Создание и развитие «Уральских локомотивов» стало возможным благодаря этим долгосрочным контрактам. Заказ на электропоезда «Ласточка» рассчитан до 2023 года, кроме того, сейчас мы обсуждаем программу 2016 и 2017 годов по выпуску локомотивов. Это даёт заводу уверенность в устойчивой загрузке.

На сегодняшний день в России есть всего 4 здания, высота которых превышает 300 метров — проектную высоту «Екатеринь» (на рисунке). Все они находятся в Москве

К 300-летию Екатеринбурга в городе появится 300-метровый небоскрёб

Генеральный директор Уральской горно-металлургической компании (УГМК) Андрей Кузнецов и глава администрации Екатеринбурга Александр Яков подписали соглашение о намерениях к 300-летию юбилею города (которое будет отмечаться в 2023 году) совместными усилиями реализовать три крупных проекта.

Первый проект — строительство линии скоростного трамвая между Екатеринбургом и Верхней Пышмой. Предлагаемая протяжённость линии — 5 км, предварительная сумма инвестиций в проект — 2,5 млрд рублей. Запуск скоростного трамвая запланирован на 2018 год.

Второй проект — небоскрёб «Екатерина» высотой 300 метров. «Екатерина» (первым названием здания было «Урал») станет самым высоким зданием города — почти на треть выше нынешнего рекордсмена — небоскрёба «Исеть», высота которого — 209 метров. В новом здании будет 62 этажа. Расположится оно на пересечении улиц Бориса Ельцина и Челюскинцев. Строительство планируется начать в 2018 году, а завершить в 2022-м.

Третий проект — универсальный концертный зал вместимостью до 2 тысяч мест. Это будет здание высотой 25 метров и общей площадью 25 тыс. кв. метров. Предполагаемое время строительства — 2020–2023 годы.

Владимир ВАСИЛЬЕВ

Чтобы выйти на мировой рынок, нашим заводам нужен СТАНДАРТНЫЙ ключ

Татьяна БУРДАКОВА

По данным Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП), на сегодняшний день только около трети российских компаний применяют международные стандарты при производстве хотя бы половины выпускаемой на их предприятиях продукции. Более тридцати процентов от общего количества предприятий-членов РСПП вообще не используют международные технические стандарты. Это серьёзно снижает конкурентоспособность наших товаров на мировых рынках. О том, как исправить ситуацию, вчера шла речь на заседании по вопросам стандартизации, состоявшемся в рамках Иннопрома-2015.

Причину, объясняющую важность соблюдения единых стандартов, назвал президент Международной электротехнической комиссии (МЭК) Дзюндзи Номура: если

завод выпускает, допустим, стиральные машины, то их разрешат продавать только в тех странах, где эту технику признают безопасной для людей, то есть соответствующей определённым техническим нормативам.

— Международные стандарты — это ключ к замкам мировых рынков, — подчеркнул Дзюндзи Номура. — МЭК уже объединила 166 стран, на долю которых приходится 98 процентов мирового населения.

2015 год в этом смысле — особый для России. Совсем недавно, 24 июня 2015 года, вступил в силу новый Федеральный закон «О стандартизации в РФ».

С точки зрения руководителя Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии Алексея Абрамова, именно сейчас наступил тот политический момент, когда отечественным производителям необходимо резко ускориться в темпах перехода на международные стандарты: в условиях экономических санкций это действенный способ повысить конкурентоспособность выпускаемой техники.

— Мы считаем, что закупка товаров для государственных и муниципальных нужд должна проводиться, исходя из требований технических стандартов к этой продукции, — подчеркнул Алексей Абрамов.

По его мнению, это, с одной стороны, станет хорошей гарантией качества товаров,купаемых для нужд государственных или муниципальных учреждений, а с другой стороны — подтолкнёт бизнес к повышению конкурентоспособности выпускаемой продукции.



ПРЕСС-СЛУЖБА УГМК