DOI: 10.22394/2070-8378-2020-22-1-82-84

Реализация Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры железных дорог

МИХАИЛ ИВАНОВИЧ БЕСХМЕЛЬНИЦЫН, **доктор политических наук, заслуженный экономист Российской Федерации, начальник контрольно-аналитической службы генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД» (107174, Российская Федерация, Москва, Новая Басманная ул., 2). E-mail: rabinovich@center.rzd.ru; руководитель Центра социальной безопасности и рискологии**
Институт социально-политических исследований Федерального научного-исследовательского социологического центра Российской академии наук (119333, Российская Федерация, Москва, ул. Фотиевой, 6/1). E-mail: rabinovich@center.rzd.ru

Аннотация: Статья подготовлена на основе выступления на Гайдаровском форуме 16 января 2020 года. В ней рассматриваются вопросы реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Он стал национальным проектом, получил распространение по всей стране, его результаты должно почувствовать все общество. Автор оценивает успешно реализованные проекты развития Центрального транспортного узла – создание МЦК (Московского центрального кольца) и МЦД (Московских центральных диаметров). В статье речь идет также о возрождении Северного морского пути, развитии БАМа и Транссиба. Эти задачи были поставлены в Указе Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». Обновление инфраструктуры затронет и пассажирское сообщение в дальнем следовании, подвижной состав. Автор рассматривает заключение контракта с Тверским вагоностроительным заводом как пример начатой модернизации; отмечается, что она предусматривает обновление и самого Тверского вагоностроительного завода. Особое внимание автор уделяет контролю за выполнением Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Указывается, что при расходовании значительных финансовых средств крайне важно использовать современные технологии контроля, в том числе BIM-технологии. Кроме того, необходимо вести работу открыто, чтобы граждане могли в режиме реального времени видеть, как реализуются национальные проекты.
Ключевые слова: национальные проекты, модернизация, железные дороги, Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, ОАО «РЖД», BIM-технологии

Статья поступила в редакцию 12 февраля 2020 года.

Бесхмельницын М.И. Реализация Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры железных дорог. *Государственная служба.* 2020. № 1. С. 82–84.

IMPLEMENTATION OF THE COMPREHENSIVE PLAN FOR THE MODERNIZATION AND EXPANSION OF THE RAILWAY INFRASTRUCTURE

MIKHAIL I. BESKHMELNITSYN, **Dr. Sci. (Politics), Head of the control and analytical service of the general director – chairman of the board; Honored economist of the Russian Federation**
OJSC Russian Railways (RZD) (2, ul. Novaya Basmannaya, Moscow, Russian Federation, 107174). E-mail: rabinovich@center.rzd.ru; Head of the Center for Social Security and Risk Studies
Institute of Social and Political Research of the Federal Research Sociological Center of the Russian Academy of Sciences (6/1, ul. Fotievoi, Moscow, Russian Federation, 119333). E-mail: rabinovich@center.rzd.ru

Abstract: This article was prepared on the basis of a speech at the Gaidar Forum on January 16, 2020. It discusses the implementation of the Comprehensive plan for the modernization and expansion of the main infrastructure (CPMI). It has become a national project, distributed throughout the country, its results should be felt by the whole society. The author evaluates the successfully implemented projects for the development of the Central transport hub – the creation of the Moscow Central Ring and the Moscow Central Diameters. It is also about the revival of the Northern Sea Route, the development of the Baikal-Amur Mainline and the Trans-Siberian Railway. These tasks were set in the Decree of the President of the Russian Federation of May 7, 2018 № 204 «On national goals and strategic objectives of the development of the Russian Federation for the period until 2024». The infrastructure upgrade will also affect long-distance passenger traffic, rolling stock. The author considers the conclusion of a contract with the Tver Carriage Works as an example of the modernization that has begun, notes that it provides for the renewal of the Tver Carriage Works itself. The author pays special attention to monitoring the implementation of the Comprehensive Plan for the modernization and expansion of the main infrastructure. It is indicated that when spending significant financial resources, it is extremely important to use modern control technologies, including BIM technologies. In addition, it is necessary to conduct work openly so that citizens can see in real time how national projects are being implemented.
Keywords: national projects, modernization, Comprehensive plan for modernization and expansion of the main infrastructure, Russian Railways, BIM technology

The article was received on February 12, 2020.

Beskhmelnitsyn M.I. Implementation of the Comprehensive plan for the modernization and expansion of the railway infrastructure. *Gosudarstvennaya sluzhba.* 2020. № 1. P. 82–84. In Russian

Цели и риски реализации плана

В настоящее время, наряду с известными национальными проектами, реализуется еще один из важнейших – Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Он затрагивает не только деятельность ОАО «РЖД», но также входит в число недофинансированных проектов. Для этого есть несколько причин.

Первая причина заключается в том, что этот проект был включен в число национальных проектов не сразу. Поначалу он существовал сам по себе, а потом, когда возникло проектное управление, было принято решение о том, чтобы Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры стал национальным проектом. В соответствии с этим пришлось переделывать ряд нормативных документов [Мацуев, 2019. С. 58–59], начиная с внесения уточнений в паспорта проектов, которые входят в Комплексный план, и заканчивая Проектным комитетом.

На примере этого проекта можно увидеть, как сегодня организована работа, какие есть риски и как ведомства при решении важных государственных задач выходят на конкретные результаты. Причем не только на такие результаты, которые связаны с финансированием и использованием финансовых ресурсов, но и на те, которые должно почувствовать общество. Это такие результаты, которыми могут воспользоваться граждане, налогоплательщики, каждый из нас. Данный момент – самый существенный, он должен быть достигнут не к 2024 году, когда закончится реализация проекта, а уже сегодня, чтобы мы все почувствовали, как национальные проекты каждый день в каждой сфере меняют к лучшему жизнь в России [Мельников, 2019. С. 620–633].

Вторая причина связана с тем, что у этого проекта есть несколько подпроектов, проектов-сателлитов, которые непосредственно связаны с повседневной жизнью. Прежде всего, это проект по развитию Центрального транспортного узла. Раньше он назывался «Московский транспортный узел», но затем и сфера деятельности, и само название были расширены. Почему? Потому, что результатом этого проекта могут воспользоваться не только москвичи и гости столицы, но и жители Подмосковья, а также близлежащих областей. В первую очередь, речь идет о развитии этого узла с точки зрения совершенствования работы пассажирского транспорта (пригородного и дальнего следования).

На сегодняшний день самым экологичным и безопасным видом транспорта является железнодорожный транспорт [Морозов, Шапкин, 2019. С. 16–67]. В ходе реализации этого проекта было открыто МЦК (Московское центральное кольцо), и все смогли убедиться, насколько это удобно и эффективно. Сегодня около полумиллиона человек ежедневно пользуются данной магистралью. Реализовано два проекта Московских центральных диаметров, всего же их будет пять. И тогда без пересадки фактически из одного конца Московской области можно через Москву проехать в другой. Все это составные части проекта по развитию Центрального транспортного узла.

Ряд ключевых для экономики направлений реализуется в рамках этого проекта. К их числу относится возрождение Северного морского пути, которое даст импульс развитию многих регионов, обеспечит безопасность страны [Ивченко, 2019. С. 104–152]. В итоге реализации этого проекта к 2024 году грузопоток по Северному морскому пути должен будет возрасти до 80 млн тонн. Это значит, что будет осуществлено масштабное строительство: начиная с создания портовой инфраструктуры в местах отправки и приема грузов (Мурманск, Камчатка, Владивосток) и заканчивая строительством ледоколов, судов ледового класса, газовозов, сухогрузов и т.д. Таким образом, данный проект комплексный, он охватит всю совокупность нашей промышленности, затронет экономику в целом.

В рамках этого проекта будет реализован Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года»[1], который предусматривает развитие транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг», модернизацию пути (прежде всего, БАМа и Транссиба), что позволит в будущем перевозить по ним 180 млн тонн грузов. Ранее мы могли перевозить там всего 96 млн тонн, но уже в этом году мы достигли цифры 120 млн тонн. Это дает возможность для развития промышленности и торговли – как в Европейской части, так и в Юго-Восточной Азии (прежде всего, в Китае и Японии).

Следующая задача в рамках этого проекта – увеличение скорости движения транспорта: чтобы за семь суток контейнер мог проезжать от Владивостока до нашей западной границы, то есть до границы с Белоруссией. И еще одна задача – увеличение объема транзитных перевозок контейнеров железнодорожным транспортом в четыре раза.

Уже сегодня есть результаты. Мы наблюдаем прирост на 18% по перевозке контейнеров. И если еще недавно контейнеры из конца в конец провозили за 15 суток, то теперь время в пути составляет всего 11 суток (на четыре дня меньше). Кстати, недавно состоялись торги по продаже пакета акций ПАО «ТрансКонтейнер»[2], которые принадлежали ОАО «РЖД» (50% +1 акция), и пакет был продан за рекордную сумму: более 60 млрд руб. Торги показали, насколько востребована сегодня эта услуга, как она важна для экономики.

Естественно, будет проведено обновление всей инфраструктуры, связанной с пассажирским сообщением в дальнем следовании, в первую очередь оно затронет подвижной состав. Заключен контракт с Тверским вагоностроительным заводом, в рамках которого за 274 млрд руб. в течение пяти лет будут получены новые вагоны, причем они будут как одноэтажные, так и двухэтажные. Также с заводом было подписано дополнительное согла-

1 Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».

2 https://tass.ru/prodazha-kontrolnogo-paketa-transkonteynera

шение, в рамках которого пройдет модернизация самого Тверского вагоностроительного завода. Это позволит эксплуатировать вагоны не 40 лет, как было раньше, а каждые 12–15 лет, менять внутренний вид вагона, чтобы он соответствовал требованиям времени.

Промежуточные итоги реализации плана и контроль

Нацеленность Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на этот четвертый результат и есть основа данного начинания. Для успеха дела важна этапность реализации этих проектов, чтобы подводились промежуточные итоги, давались заключения как минимум один раз в год. Для эффективности контроля и всего Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры и его железнодорожной части акцент делается на «цифру», на использование самых современных технологий.

Мы благодарны Казначейству России, его руководителю Р.Е. Артюхину, за оказанную методическую и методологическую помощь в создании нашего внутреннего казначейства. ОАО «РЖД» является холдингом, и сегодня Казначейство ОАО «РЖД» работает по той же схеме, что и Казначейство России. По сути, холдинг все взял себе на вооружение, их специалисты помогли в этом, и мы «видим» теперь в холдинге каждый рубль – как и где он используется, кто ответствен за его использование, что очень важно при реализации инвестиционной программы [Аганбегян, 2019. С. 34, 52], которая в год стоит примерно 800 млрд руб. Это первое, что реализовано, и конечно, без цифровизации данного процесса, без тех наработок и той платформы, на которой мы сегодня работаем, это решить было бы невозможно.

Задача контроля за расходованием финансовых средств является приоритетной. Однако мы хотим идти дальше. Когда создается какой-либо новый объект, то одно дело – выступать заказчиком, совсем другое – быть подрядчиком, и часто возникают конфликты и коллизии из-за того, насколько по-разному видят свои задачи те, кто совместно должен этот объект создать. Здесь важны предварительные договоренности. Этот вопрос может быть решен с применением BIM-технологий, то есть на стадии проектирования. Мы должны создать цифровой двойник объекта, который мы заказываем: здание, сооружение, железнодорожный путь, подстанция и т.п. Когда создается этот цифровой двойник, его прикрепляют к этапам финансирования, и тогда уже становится видно: строительство профинансировано на 50% – значит, и дело должно быть уже наполовину сделано (созданы и фундамент, и стены, должно быть закуплено оборудование и т.д.). На 70% – значит на 70%. Заказчику в результате такого взаимодействия остается только прийти туда, когда работы будут завершены, и на месте принять этот объект, оценить его качество. Конечно, наработки, которые есть сегодня у нашей компании, мы должны совершенствовать, но они могут быть тиражированы и на другие объекты.

Что касается взаимодействия с контролирующими органами, то оно обеспечено законодательно. Однако помимо формальных процедур необходимо еще вести информационную работу: ход реализации национальных проектов должен широко освещаться в прессе и в интернете; эти сведения следует обновлять в режиме реального времени.

Заключение

Сегодня самая активная часть населения – это так называемое поколение Z, которое родилось после 1995 года. Оно живет наполовину в виртуальном, наполовину в реальном мире. Для него важно (как важно и для нас) в буквальном смысле слова оцифровать информацию о реализации этих проектов, сведения о достижении целей, дать возможность самим следить за ситуацией, соучаствовать в том, что делается в стране. И тогда спадет ненужное напряжение в обществе, а мы, крупные компании, вовлеченные в реализацию больших государственных дел, получим обратную реакцию. От этого эффект от нашей деятельности только усилится.

Литература

Аганбегян А.Г. Финансы, бюджет и банки в новой России. М.: ИД «Дело»; РАНХиГС, 2019. 400 с.

Ивченко Б.П., Шамахов В.А. Обеспечение национальной безопасности в Арктической зоне Российской Федерации. СПб.: ИПЦ СЗИУ РАНХиГС, 2019. 156 с.

Мацуев А.Н. Развитие системы взаимоотношений федеральных и региональных органов власти при формировании федеральных проектов. *Федерализм*. 2019. № 2. С. 52–60.

Мельников Р.М. Инфраструктурная обеспеченность как фактор экономического роста в российских регионах. *Региональная экономика: теория и практика*. 2019. Т. 17. Вып. 4. С. 615–633.

Морозов В., Шапкин И. Эффективные методы и модели управления процессами перевозок на железнодорожном транспорте (теория, практика, перспективы). М.: Финансы и статистика, 2019. 486 с.

References

Aganbegyan A.G. Finansy, byudzhet i banki v novoi Rossii [Finances, budget and banks in the new Russia]. M .: Delo; RANEPA, 2019. 400 p. In Russian

Ivchenko B.P., Shamakhov V.A. Obespechenie natsional'noi bezopasnosti v Arkticheskoi zone Rossiyskoi Federatsii [Ensuring national security in the Arctic zone of the Russian Federation]. St. Petersburg: PPC NWIM RANEPA, 2019. 156 p. In Russian

Matsuev A.N. Development of a system of relations between federal and regional authorities in the formation of federal projects. *Federalizm.* 2019. № 2. P. 52–60. In Russian

Melnikov R.M. Infrastructure security as a factor of economic growth in Russian regions. Regional economics: theory and practice. T. 17. 2019. Vol. 17. Issue 4. P. 615–633. In Russian

Morozov V., Shapkin I. Effektivnye metody i modeli upravleniya protsessami perevozok na zheleznodorozhnom transporte (teoriya, praktika, perspektivy) [Effective methods and models for managing transportation processes in railway transport (theory, practice, prospects)]. M.: Finansy i statistika, 2019. 486 p. In Russian