

Сергей Алексеевич Павлов, генеральный директор ООО «РЖД Интернешнл»: «Реконструкция железной дороги «тянет» вперед Сербию»
Бизнес-портал Екарија.com
28.11.2018

<https://www.ekarija.com/people/2324523/sergej-aleksejevic-pavlov-generalni-direktor-rzd-international-obnova-zeleznice-vuce-srbiju-napred>

Железная дорога Стара-Пазова-Нови-Сад, в которой применяются современные и европейские стандарты, в будущем будет модернизирована для скоростей, превышающих 200 км / ч. Российская компания RZD International, которая строит новый быстрый путь в Среме, удовлетворена сотрудничеством с сербскими подрядчиками и рассматривает возможность участия в продолжении реконструкции линии Белград-Бар. Компания открыта для дальнейшего сотрудничества в улучшении сербских железных дорог, и российская промышленность готова предложить Сербию широкий ассортимент подвижного состава.

Об этом в эксклюзивном интервью еКаріја говорит генеральный директор RZD International Сергей Алексеевич Павлов, который напоминает нам, что железнодорожная система является локомотивом развития страны.

«РЖД Интернешнл» делает важный вклад в улучшение мощностей и всего технического уровня сербских железных дорог. Можно ли сказать, что ваша компания пришла в Сербию, чтобы здесь остаться?»

За пять лет работы в Сербии «РЖД Интернешнл» зарекомендовала себя как надежный партнер, исполняющий все свои обязательства с неизменно высоким качеством и точно в срок. Мы намерены и впредь придерживаться самых высоких стандартов в работе. Я уверен, что современная механизация и кадровые ресурсы позволят нам и в дальнейшем успешно выполнять масштабные проекты.

Самый сложный проект, на котором РЖД работает в Сербии - это строительство новой железнодорожной линии между Стара-Пазова и Нови-Сад. Каковы ваши впечатления от этой площадки? Все ли работает в соответствии с планом?»

Сейчас «РЖД Интернешнл» ведет работы на участке Стара Пазова – Нови Сад линии Белград – Будапешт. Это реконструкция существующей и строительство новой двухпутной железной дороги под скорость 200 км/ч, а также строительство сложных и масштабных железнодорожных объектов – тоннеля Чортановци и трехкилометрового виадука в пойме реки Дунай.

Причем сооружение виадука проходит на участке, где холмы переходят в низменность около Дуная, что требует применения сложных технических решений, многие из которых являются передовыми для железнодорожного строительства в Европе.

Несмотря на определенные проблемы, вызванные несоответствием геологии в районе строительства виадука проектным расчетам, работы идут с опережением графика, а все возникающие вопросы мы решаем совместно с заказчиком — «Инфраструктурой железных дорог Сербии» — и с привлечением как российских, так и международных проектных и строительных организаций.

Сооружение тоннеля также выполняется в срок. Сейчас пройдено около 550 метров тоннеля, а это около 40% всех работ. Мы ведем проходку закрытым способом, с применением NATM технологии - это специальный горный способ для слабых грунтов – работы ведутся сразу с обоих порталов тоннеля по двум стволам.

Укладка железнодорожных путей на участке Стара Пазова – Нови Сад сейчас выполняется лишь на участках, на которые сербской стороной выдано разрешение на строительство. И здесь есть отставание от графика, вызванное именно задержкой выдачи разрешения на строительство. Мы готовим план для компенсации этого отставания как с российской, так и с сербской стороны.

После окончания работ, которое намечено на 2021 год, скорость движения поездов на участке сможет достигать 200 км/ч.

Позволит ли проект указанной железнодорожной линии, ее геометрия и стандарты по строительству в будущем привести ее в соответствие с европейским стандартом высокоскоростных железных дорог - 250 км/ч и более?

Да, конечно, в будущем, при наличии соответствующего запроса, мы сможем довести показатели скорости на участках до 250 км/ч и более.

Существуют ли в Сербии компании, которые имеют технологии для участия в строительстве железных дорог со скоростью от 160 до 200 км/ч и быстрее?

Насколько нам известно, на сегодняшний день мы являемся единственным компетентным подрядчиком, предлагающим исполнение всего комплекса работ на объектах подобной сложности, но местные компании, сотрудничающие с нами, сейчас накапливают опыт и навыки для возможного самостоятельного участия в подобных проектах в будущем.

У Srbijavoz, местного перевозчика, нет локомотивов или электродвигателей для скоростей, превышающих 160 км/ч. Для этих целей также планируются закупки поездов в России? Может ли российская промышленность что-либо предложить в этом сегменте?

Российская промышленность готова предложить широкую линейку тягового подвижного состава. Исходя из требуемых технических параметров

к локомотиву и вагонам подбираются оптимальные решения для каждого конкретного проекта.

Министр транспорта Зорана Михайлович объявила о продолжении реконструкции железной дороги Белград-Бар, к югу от Вальево. Готовятся ли «РЖД Интернешнл» к этому проекту? Следует ли в какой-то момент реконструкции приостановить железнодорожное сообщение с Черногорией, поскольку это однопутная линия и в какое время?

Да, «РЖД Интернешнл» совместно с Министерством и «Инфраструктурой железных дорог Сербии» рассматривают возможность участия в данном проекте. По своей географии он является продолжением проекта Ресник – Вальево, работы на котором мы завершили в ноябре 2017 года. Несомненно, реконструкция однопутной линии будет подразумевать паузу в железнодорожном сообщении, но мы будем совместно с сербскими железнодорожниками делать всё возможное, чтобы минимизировать неудобства для пользователей железнодорожной инфраструктуры. Работы будут проводиться для того, чтобы впоследствии существенно сократить время в пути для пассажиров и грузоотправителей.

Как насчет ранее запланированной реконструкции грузовой обходной железной дороги вокруг Белграда?

Мы действительно обсуждали этот проект с Правительством Республики Сербии, провели обследование линии Белград – Ресник — Батайница и дали свои предложения. Однако сейчас нам обозначены другие приоритетные направления для дальнейшей работы, прорабатывается пилотный проект по техническому содержанию участков, реконструированных «РЖД Интернешнл». Но мы также готовы к обсуждению проекта реконструкции обходной железнодорожной линии вокруг Белграда.

Помимо основных, в Сербии восстанавливаются региональные железные дороги. Ожидаете ли вы значительного увеличения грузовых и пассажирских перевозок после модернизации?

Да, конечно, это и является одной из главных задач по реконструкции и модернизации железнодорожной инфраструктуры, итогом которой станет повышение уровня безопасности движения поездов и увеличение скорости движения, что, в свою очередь, повышает популярность этого вида транспорта среди пассажиров и грузоотправителей. Например, на участках, реконструированных «РЖД Интернешнл», пассажиропоток увеличился в несколько раз.

Железная дорога является одним из столпов экономики в развитых странах мира, а также в Российской Федерации. К сожалению, в Сербии – не

в той мере, в какой это необходимо. Насколько Россия, инвестируя в железнодорожную систему, фактически экономит деньги для своей экономики и участвует в создании общественного богатства, то есть, какой была бы Россия, если бы не железные дороги?

Железнодорожный транспорт во всем мире, и в России в частности, – это «локомотив» развития страны, ее экономического потенциала и драйвер качественного улучшения жизни граждан.

«Российские железные дороги» ежегодно перевозят более 1 млрд пассажиров и обеспечивают свыше 45% грузооборота всей транспортной системы страны. Можно смело сказать, что железнодорожная сеть занимает лидирующее место среди всех видов транспорта в России.

Вклад ОАО «РЖД» в ВВП России в 2017 году составил 1,4%. В реализацию проектов холдинга «РЖД» вовлечены 19 отраслей национальной промышленности. 1 рубль инвестиций в развитие железнодорожной инфраструктуры приносит 1,46 рублей в экономику страны.

Развитие железных дорог гарантирует полноценную работу всех отраслей экономики, обеспечивает максимальную транспортную доступность для населения, экономическую безопасность и целостность страны. Поэтому Холдинг ОАО «РЖД» так много внимания уделяет модернизации инфраструктуры. В числе крупных проектов, реализуемых сейчас, реконструкция Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов, создание Северного железнодорожного широтного хода, реконструкция пассажирских вокзалов и станций на всей сети российских железных дорог. Общий объем инвестиций ОАО «РЖД» в инфраструктуру в 2018 году запланирован в объеме 549,6 млрд рублей.

Крайне важна роль железных дорог и в реализации транзитного потенциала страны. В этом плане, у России, как и у Сербии, благоприятное географическое положение. Это преимущество, которое можно использовать, развивая свою транспортную сеть, в том числе железнодорожную. Я рад отметить, что «РЖД Интернешнл» имеет непосредственное отношение к обновлению железных дорог Республики Сербии и готово в будущем оказывать всестороннюю поддержку этому процессу, прилагая весь опыт и возможности Холдинга «РЖД».

Пространственный план Сербии, помимо существующих, предусматривает строительство новых железных дорог. Сербия имеет крупные города и экономические центры в обход сети железных дорог (Нови-Пазар, Горни Милановац, Обреновац ...). Привлекла ли ваша компания инициативы от государства, а также к местному и региональному уровню, чтобы войти в их дизайн и, позднее, строительство?

Да, мы знаем об этих планах. В рамках осуществления работ по реконструкции и строительству железных дорог страны «РЖД Интернешнл» взаимодействует с АО «Инфраструктура железных дорог Сербии» и Министерством строительства, транспорта и инфраструктуры. Если нам будут поставлены указанные задачи, я не сомневаюсь, что мы выполним эти работы качественно и в срок.

С какими компаниями в Сербии сотрудничает «РЖД Интернешнл»? Есть ли возможности для сотрудничества с другими сербскими компаниями и из какой области? Вы привлекаете к работе местных специалистов?

Мы работаем в тесном партнерстве с сербскими коллегами, местными компаниями. Для нас главным критерием является качество и скорость выполнения строительно-монтажных работ, а также техническая оснащенность подрядчика. Все компании, выполняющие строительные работы на наших проектах, прошли конкурсный отбор и имеют необходимые компетенции.

За время деятельности в Республике Сербии мы успели поработать по различным вопросам почти с двумя десятками местных компаний. Среди них: Транспортный институт «ЦИП», Хозяйствующее общество по строительству, ремонту и техническому обслуживанию железнодорожных путей «ЗГОП», Energoprojekt Niskogradnja А.О. Beograd, «ИНГРАП-ОМНИ», «КАРИН КОМЕРЦ МД», АТМ БГ НОВЫЙ БЕЛГРАД, ООО «Техпро» и другие. Сотрудничеством мы довольны, и планируем в будущем также взаимодействовать с сербскими подрядчиками.

Специалистов каких профилей не хватает на железных дорогах в Сербии, и планируется ли их обучение в высокоразвитой системе образования железных дорог России? Является ли проект нового центрального диспетчерского центра Сербских железных дорог возможностью обмена знаниями и технологиями между двумя странами?

Высококвалифицированные специалисты востребованы во всех областях железнодорожной сферы. И холдинг «Российские железные дороги» уделяет большое внимание подготовке своих сотрудников, поэтому наша компания работает с заказчиком и в части обучения его сотрудников в российских учебных заведениях по широкому кругу железнодорожных специальностей. Так, например, сейчас 6 студентов из Сербии учатся в наших ВУЗах, и я уверен, что после завершения они придут на работу, в том числе, и на наши совместные проекты. При этом уже имея в своем активе тот опыт, который есть в России у наших железнодорожников.

Одновременно, привлекая на этапе строительства местные компании, мы передаём им опыт, технологии и инновации, а также компетенции, которые

впоследствии будут востребованы при эксплуатации и дальнейшем расширении национальной железнодорожной сети. Около половины специалистов, работающих сейчас на наших объектах – это граждане Сербии. И мы рассматриваем возможность привлечения этих работников на наши будущие проекты, в том числе в других странах.

Кроме того, совместно работая с сербскими специалистами при создании Единого диспетчерского центра, мы вполне можем достичь синергетического эффекта, развивая и дополняя компетенции друг друга.

«РЖД Интернешнл» не только ведет работы по строительству и восстановлению железнодорожной инфраструктуры Сербии, но и реализует гуманитарные инициативы на территории страны. Насколько эффективны и оправданы такие мероприятия, на Ваш взгляд?

В Сербии мы работаем под лозунгом: «Строим вместе, строим для будущего». И с самого начала, с 2014 года, мы реализуем гуманитарную программу. Её важнейшая часть - поддержка образовательных учреждений в тех регионах, где мы ведем строительство. Мы ремонтируем школы, оборудуем классы для изучения русского языка, покупаем книги, потому что для нас очевидно, что база для будущего закладывается еще в детстве. Тем самым, «РЖД Интернешнл» вносит свой вклад в развитие подрастающего поколения и укрепления дружественных отношений между народами России и Сербии.