

Пресс-релиз
АО «Досжан темир жолы (ДТЖ)»

10 декабря 2007 г.

г.Алматы

***Стыковка путей новой железнодорожной линии
«Станция Шар – Усть-Каменогорск»***

8 декабря 2007 года на станции Екаша состоялась торжественная церемония по случаю стыковки путей новой железнодорожной линии «Станция Шар – Усть-Каменогорск». Мероприятие организовано АО «Досжан темир жолы (ДТЖ)» - дочерней компанией АО «Инвестиционный фонд Казахстана». На церемонии стыковки приняли участие первые руководители Министерства транспорта и коммуникаций РК и Восточно-Казахстанской области.

Организация строительства

Строительство новой железнодорожной линии «Станция Шар – Усть-Каменогорск» было начато компанией-концессионером – АО «Досжан темир жолы (ДТЖ)» в августе 2005 года. В целях ускорения сроков строительства был использован дуолучевой метод для производства строительно-монтажных работ. Работы велись одновременно с двух сторон навстречу друг другу от станций примыкания – Шар и Ново - Усть-Каменогорск.

По плану строительства срок сдачи в эксплуатацию новой железнодорожной линии был намечен на декабрь 2008 года, работы по строительству были осуществлены с опережением графика. Это дало возможность досрочно завершить первый этап строительства стыковкой рельсошпальной решетки, что является одним из главных технологических этапов в строительстве железных дорог.

Досрочное завершение строительных работ дает возможность уже с начала 2008 года организовать перевозку грузов по новой линии в режиме временной эксплуатации. Это означает, что в скором времени по всей трассе новой железной дороги будет обеспечено сквозное рабочее движение для ведения дальнейших строительных работ и движение для перевозки коммерческих грузов.

В данное время продолжают работы по балластировке пути, монтажу и наладке технологического оборудования для энергоснабжения, обеспечения систем СЦБ и связи, а также ведется отделка служебных и жилых зданий и помещений.

На строительстве железной дороги были задействованы более 50 подрядных организаций. Уложено 153 км главного железнодорожного полотна и более 14 км. станционных путей. Эта работа производилась силами специализированных путеукладочных предприятий.

На строительных площадках работали около 70 землеройных комплексов (порядка 600 ед. техники), которые выполнили около 4 млн. м³ земляных работ. Ввиду сложного рельефа местности потребовалось проведение большого объема буровзрывных работ – не менее 1 млн. м³.

Мостостроители построили четырнадцать мостов - 13 средних и один большой через реку Шар, а также 3 железнодорожных путепровода и уложили свыше 95 водопропускных труб.

Новая железная дорога по своей технической оснащенности будет одной из передовых в Казахстане. Здесь внедряются самые современные достижения техники. Это относится, в первую очередь, к системе автоматической блокировки путей, которая на базе микропроцессорной техники, оборудованная цифровыми радиостанциями позволяет значительно оптимизировать схему движения поездов, а также существенно повысить безопасность движения.

Кроме этого, на протяжении всего пути параллельно железнодорожному полотну ведется укладка линии оптоволоконной связи. Широкопрофильная многоканальная скоростная связь - приоритет для данного объекта. Что позволит обеспечить управление железнодорожным движением с помощью новейших компьютерных систем.

Вдоль дороги установлены две высоковольтные линии передач для осуществления резервного питания путей, что гарантирует отсутствие сбоев при подаче электроэнергии.

Актуальность строительства

Строительство железнодорожной линии «Станция Шар – Усть-Каменогорск» имеет государственное значение и является одним из приоритетов развития национальной железнодорожной инфраструктуры. Данный участок железной дороги соединит крупный железнодорожный узел Рудного Алтая с транзитной магистралью «Турксиб» и обеспечит выход из Восточного Казахстана в другие регионы республики по внутриреспубликанской сети железных дорог.

Новая железная дорога примет на себя значительные объемы перевозки грузов, осуществляемые по указанному маршруту.

Главными конкурентными преимуществами железной дороги «Шар - Усть-Каменогорск» являются:

- создание нового транспортного направления, исключая двойное пересечение государственной границы и прохождение таможенных процедур;
- сокращение дальности транспортировки;
- ускорение доставки пассажиров и грузов на 12-14 часов;
- меньший уклон дороги, что исключает необходимость уменьшения веса состава и использования дополнительной тяги.

В районе прохождения железной дороги действуют крупнейшие грузоотправители региона. Это металлургические предприятия, предприятия энергетической отрасли, строительной индустрии. Они прямо заинтересованы в сокращении расстояния перевозок и времени в пути, что даст им значительный экономический эффект.

Анализ социально-экономического развития ВКО показывает устойчивые положительные тенденции роста региона, ежегодно увеличиваются объемы промышленной продукции и внешнеторговый оборот, создаются новые производства. При этом объем перевезенных железнодорожным транспортом грузов также возрос на 17%.

Новая железная дорога будет иметь и важное социальное значение, т.к. позволит увеличить объемы пассажирских перевозок.

Строительство новой железнодорожной линии направлено не только на обеспечение выхода в центральные районы Казахстана, но и, с учетом растущей доли экспорта цветных металлов и другой продукции в Юго-Восточную Азию, Китай, Индию и Турцию, сокращает расстояние транспортировки готовой продукции в южном и восточном направлениях и благоприятно скажется на конкурентоспособности продукции ВКО на внешних рынках.

Новая форма финансирования

По инициативе АО «Инвестиционный фонд Казахстана» новая железнодорожная линия «Станция Шар – Усть-Каменогорск» стала первым проектом государственно-частного партнерства (ГЧП), строительство и эксплуатация которого будет вестись на основе концессионного механизма. Это первое строительство на территории Республики Казахстан и в СНГ в целом ведущееся на основе ГЧП.

Схема реализации проекта была основана на «ВОТ» (строительство – эксплуатация – передача), что является наиболее распространенным в мировой практике методом строительства и эксплуатаций новых инфраструктурных объектов.

Финансирование строительства осуществлялось за счет акционерного капитала Компании-концессионера, а также выпуска инфраструктурных облигаций, являющихся новым финансовым инструментом и предназначенных, в первую очередь, для привлечения средств пенсионных фондов.

Правовой статус инфраструктурных облигаций закреплен Законом Республики Казахстан «О рынке ценных бумаг». Правовой и финансовый механизм выпуска инфраструктурных облигаций позволяет определить этот новый финансовый инструмент как высоконадежный, эффективный инструмент инвестирования.

Исполнение обязательств Компании-концессионера обеспечивается поручительством со стороны государства. Соответствующий договор поручительства заключен между государством, в лице Министерства финансов РК и представителем держателей облигаций.

Данный проект является пилотным проектом, реализуемым на основе концессионного соглашения и финансируемым за счет размещения инфраструктурных облигаций. Учитывая, что финансирование проекта в большем объеме осуществляется за счет облигаций, защита интересов облигационеров и предоставление определенных гарантий является важным условием для нас. В целях удовлетворения обоюдных интересов эмитента и инвесторов, проведена работа по предоставлению всем инвесторам выгодных условий размещения.

В результате совместной работы с представителями инвесторов был достигнут значительный успех по защите интересов держателей облигаций.

В частности, Правительством Республики Казахстан 17 августа 2007 года № 698 принято постановление «О внесении изменений и дополнений в постановление Правительства РК от 25 августа 2005 года №875 «О предоставлении поручительства государства в рамках Концессионного соглашения по строительству и эксплуатации новой железнодорожной линии «станция Шар - Усть-Каменогорск».

АО «Досжан темир жолы (ДТЖ)»:

Тел.: /7272/ 91-98-85

Факс: /7272/ 91-42-77