

# ЭКСПЕРТ ТРАНСПОРТ

Ежемесячный общенациональный  
промышленный журнал №1/2010

МЕДИАРАМА

Будни Первого автокомбината  
имени Краузе  
стр. 10

Направление движения:  
прогноз на 2011 год  
стр. 18

42 миллиарда рублей  
на возрождение Внуково  
стр. 24

Транзитный потенциал РФ  
стр. 30



«РЖД» ВЫХОДИТ ИЗ-ПОД ГОСКОНТРОЛЯ



# Приструнить не поднялась рука

## Проект «Струнный транспорт Юницкого» ждет инвестиций

Виктор Узлов, генеральный директор компании STS Limited

Правительства большинства развитых стран уже давно идентифицировали политику поддержки инноваций как важный инструмент повышения конкурентоспособности экономик их стран. Все больше и больше стран внедряют налоговые льготы для НИОКР и разработки интеллектуальной собственности, а действующие преференции регулярно улучшаются. Однозначно, эта область очень быстро развивается и требует постоянного мониторинга. Мониторинга и оперативных изменений в политике внедрения инноваций, как со стороны законодательства, так и со стороны государства. И кто быстрее и четче реагирует на изменения в мире, тот и правит балом на сегодняшнем политическом Олимпе.

А что же Россия? Мы, как всегда, хотим быть похожими на других. Мы не хуже. Курс российской экономики объявлен инновационным, тема модернизации экономики – главная

на всех экономических форумах страны. Мы обсуждаем важные вопросы: «Почему инновации в России не могут самостоятельно пробиться на рынок?» или «Почему если инновация столь высокоэффективна, то она не признается отраслью?». Но почему-то после этих дебатов реализованных инноваций не становится больше, и более того – некоторые из них уходят за рубеж.

Так случилось и с проектом «Струнный транспорт Юницкого», который по итогам 2009 года стал лауреатом Национальной общественной премии транспортной отрасли России «Золотая колесница» в номинации «Проект года транспортной отрасли России», получив в декабре 2009 года награду в Государственном кремлевском дворце.

«Струнный транспорт Юницкого» («Струнный транспорт Юницкого») («СТЮ») является

инновационным, отраслеобразующим, крупномасштабным, наукоемким, высокотехнологичным, импортозамещающим, низкзатратным, не энергоемким и высококоротельным проектом.

Аналогов струнному транспорту сегодня нет в мире. Россия опережала ближайших конкурентов в струнных технологиях на 10–15 лет. Устойчиво растущий мировой спрос на трассы «СТЮ» наглядно демонстрировал вектор будущей экономики России, ориентированной на экспорт высоких российских технологий и товаров.

Уникальные характеристики «СТЮ» позволяют пройти с пролетами между опорами от 30–40 метров до 1–2 километров по болотам, пескам, водным преградам, шельфу моря, горной местности, тайге, тундре и вечной мерзлоте.

«СТЮ» имеет на порядок меньшую капиталоемкость в сравнении с монорельсовой дорогой, эстакадами для поездов на магнитном подвесе или высокоскоростными железными дорогами. Топливная (энергетическая) эффективность «СТЮ» в 5–10 раз выше автомобильного и железнодорожного транспорта, в 10–15 раз – высокоскоростной железной дороги, поездов на магнитной подушке и авиационного транспорта. «СТЮ» устойчив ко всем неблагоприятным атмосферным явлениям, землетрясениям, наводнениям, цунами, оползням и террористическим актам. Срок службы путевой структуры «СТЮ» – более 50 лет.

Система «СТЮ» испытана, соответствует российским СНИПам и ГОСТам, защищена российскими и международными патентами. Основные узлы и агрегаты системы сертифицированы в соответствии с российским законода-

Уважаемые россияне!

От всего коллектива «Струнного транспорта» поздравляю вас с Новым годом и Рождеством!

Новый год – это праздник детства, мир волшебства и веры в будущее. Искренне желаю исполнения всех самых заветных желаний, отличного настроения и счастья на весь предстоящий год! Здоровья вам и вашим родным, семейного благополучия и уюта вашим семьям, мира, стабильности и процветания в жизни!

С отдельными пожеланиями финансового процветания и уверенного завтра, приглашаю всех сторонников «СТЮ» и наших потенциальных инвесторов на страницы сайта, где вы найдете для себя возможности вместе с STS Limited и другими компаниями участвовать в реализации программ струнного транспорта.

Виктор Узлов, генеральный директор компании String Transport Systems Limited



Всё фото – STS Limited



тельством. «СТЮ» имеет десятки положительных экспертных заключений российских и международных научных институтов.

Струнный транспорт способен решить в России следующие транспортные задачи: выход к Арктике и освоение шельфов Северного Ледовитого океана, проблемы «северного завоза», освоение и заселение северных и восточных территорий страны, в городской инфраструктуре: проблемы пробок и парковочных мест, сохранение экологии. Важнейшими преимуществами «СТЮ» для развития российской экономики являются российская производственная и сырьевая база проектов, передовые инновационные технологические и конструкторские решения, формирование новых рабочих мест.

В ноябре 2008 года, по решению Комитета транспорта Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации, в рамках консультативного совета «Транспорт объединяет Россию» по теме «Инновационные виды транспортного сообщения в России XXI века», «СТЮ» был признан победителем по всем критериям и категориям и рекомендован к

скорейшему внедрению в экономику страны.

Вопрос интеграции «СТЮ» в экономику России также рассматривался на комиссии Совета Федерации по естественным монополиям под руководством **Николая Рыжкова** в ноябре 2009 года. С точки зрения наличия в Российской Федерации перспективных инновационных транспортных систем, способных уже сегодня решать транспортные проблемы, как в густонаселенных городах, так и в труднодоступных регионах Сибири и Дальнего Востока одним из таких видов транспортных систем был признан «СТЮ».

На заседании Президиума Госсовета по развитию инноваций в сфере транспорта, которое состоялось 24 ноября 2009 года в Ульяновске под руководством Президента РФ **Дмитрия Медведева**, принято решение о создании сертификационного и демонстрационного полигона «СТЮ». Данный проект получил личную поддержку Президента.

Далее вопрос финансирования проекта был передан Комиссии по модернизации эконо-

мики, но с помощью Минтранса России в очередной раз положен под сукно...

#### Текущая ситуация

При этом отмечу, что транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года в разделе «Анализ современного состояния и проблем развития транспорта в Российской Федерации» констатирует наличие целого ряда инфраструктурных ограничений развития транспорта в России. Все попытки решить транспортную проблему традиционными методами – за счет расширения инфраструктуры железнодорожного и автомобильного транспорта, постоянно упираются в одни и те же проблемы: высокую капиталоемкость и энергоемкость проектов, тяжелые климатические условия, длительные сроки реализации проектов, низкую окупаемость инвестиций в транспортную инфраструктуру. Декларируя «достижение передового уровня техники и технологий, обеспечивающих стандарты безопасности, эколо-

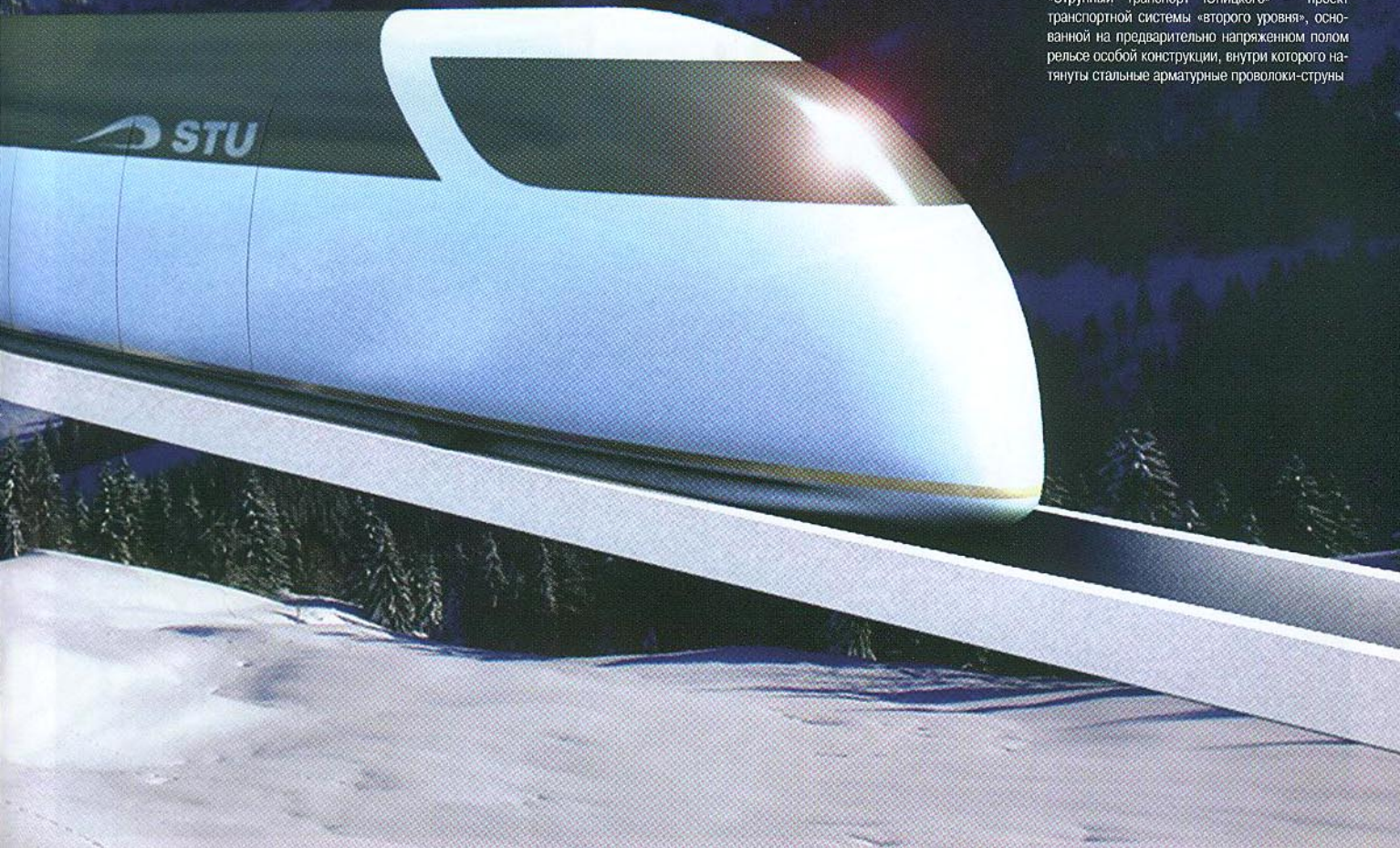
гичности, экономичности и качества транспортных услуг» как одного из основных методов формирования рынка конкурентоспособных транспортных услуг, транспортная стратегия практически не затрагивает вопросы развития принципиально новых инновационных технологий в области транспорта.

Казалось бы, уникальный шанс для Российской Федерации – стать лидером в новой транспортной отрасли с заделом на десятилетия и не только, решить все внутренние транспортные проблемы, но и обеспечить экспорт российских высоких технологий. Увы, этого не произошло!

#### Инновации и их судьба в России

«Ведь транспорт – это кровеносная система любой страны», – скажете вы. Ситуация до банальности проста: весь потенциал руководители «СТЮ» растратили не на продвижение струнных технологий,

«Струнный транспорт Юницкого» – проект транспортной системы «второго уровня», основанной на предварительно напряженном полом рельсе особой конструкции, внутри которого натянуты стальные арматурные проволоки-струны





а на бюрократическую войну с чиновничьим аппаратом, добиваясь положительного решения вопроса внедрения струнного транспорта. Слово «инновация», к сожалению, пока остается красивым и модным термином, звучащим с трибуны, но не реальным механизмом, способным оздоровить российскую экономику. Я считаю, что основная причина, почему так произошло, кроется в том, что в России нет самого главного в инновационной внедренческой цепочке – финансового блока. Все финансовые институты и механизмы не практичны, не эффективны. «СТЮ» прошел их все и не по одному разу. Профильные министерства, в частности Минтранс, беспомощны и открыто заявляют, что не хотят видеть в лице «СТЮ» конкурента. Инновационные и венчурные фонды в России не работают, а банки не готовы сегодня дать и рубля на внедрение ноу-хау, если оно не обеспечено ликвидным залогом. Сложно назвать при таких условиях экономику страны инновационной или хотя бы взявшей курс на высокие технологии. Когда меня спросил Президент страны (после его поддержки на Госсовете) о том, найдем ли мы деньги на внедрение

нашей инновации, а «ВЭБ» выдал официальное заявление, что финансирование инновационных проектов не входит в портфель банка и не прописано в перечне видов деятельности в уставе банка, у «СТЮ» иллюзий больше не осталось. Мы были вынуждены искать механизмы внедрения «СТЮ» за рубежом, что и сделали в Австралии.

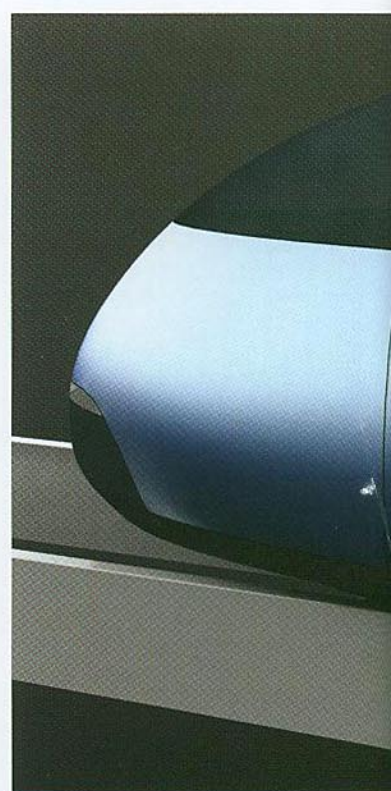
К сожалению, в России построена затратная экономика – чем больше затрат, тем больше у тебя дела. И модернизация, к которой призывает нас Президент, экономически объективно не выгодна очень широкому кругу. То есть нельзя сказать, что вот есть конкретный человек Иванов, Петров, Сидоров, который воюет против инноваций. Нет, они все за инновации, но пусть это где-нибудь в другом колхозе – не на их стороне. По крайней мере так произошло со «СТЮ». Чиновники просто загоняли нас по кругу, а контроля со стороны Правительства и Администрации Президента было не достаточно.

В России затраты на НИОКР пока не достигают и 1% от ВВП, а стандарты развитых стран составляют более 3%. Без поддержки государства, без целенаправленной инновационной политики нам не

добиться реальных инновационных побед. Только поддержка не должна задаваться темой для обсуждения на форумах, а должна выражаться реальной действующей схемой, отработанным механизмом, попав в который ни одна инновация, имеющая экономическую выгоду для страны, не выходила бы без путевки в жизнь.

Последний раз только в СССР выделялись огромные финансовые средства на научные разработки и другие исследования. Известно, что большинство этих разработок так и остались только на бумаге. Интеллектуальный потенциал России сейчас составляют сотни миллиардов долларов, которые при их использовании могут стать эквивалентными прибылями. В России не только огромное количество природных ресурсов, но и высокий образовательный уровень населения, развитая сеть самых различных направленностей вузов, огромнейший потенциал для развития промышленности, машиностроения, энергетики и выход российской экономики на мировые рынки.

Но принципиальным для успеха внедрения технологий и входа прочих финансовых институтов, в

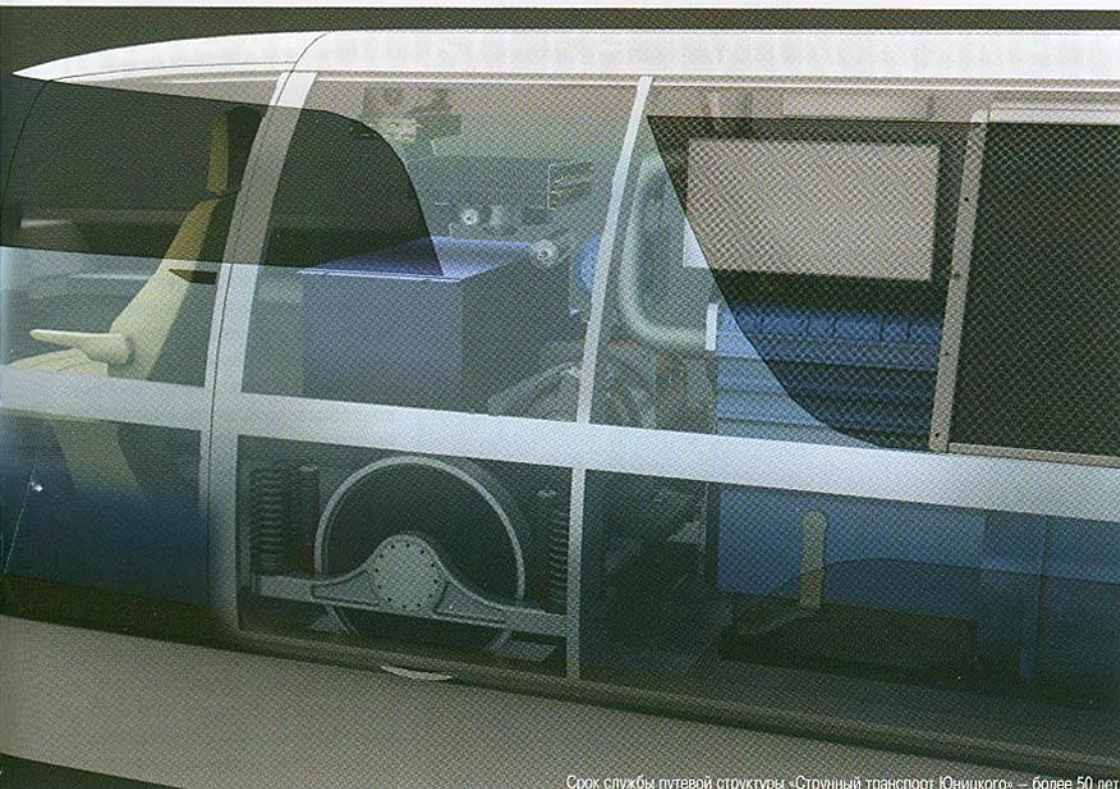


том числе и международных, будет обязательное участие государства в финансировании инноваций. И здесь я бы хотел рассказать об



«Струнный транспорт Юницкого» устойчив ко всем неблагоприятным атмосферным явлениям, землетрясениям, наводнениям, цунами, оползням и террористическим актам





Срок службы путевой структуры «Струнный транспорт Юницкого» – более 50 лет

одной ситуации, которая возникла со мной на бытовом уровне, но помогла мне переосмыслить участие государства и персональную ответственность в вопросе внедрения инноваций. Как-то я, в очередной раз возвратившись из Австралии, за ужином, в семейном кругу рассказал о той схеме капитализации струнных технологий, которую мы организовали в этой стране. Мы запланировали рост цены акций нашей первой публичной компании String Transport Systems Limited с \$0,04 до \$0,30 только за первые полгода, а ко времени окончания работ над проектной документацией, на рубеже начала лета 2011 года, мы планируем довести цену наших акций уже до отметки \$1,00 и больше. И вот я увлеченно начинаю рассказывать о том, как в этом будут участвовать инновационные банки, биржи, независимые эксперты и многое другое, какие процессы и события будут сопровождать этот проект. Но самое главное, я отдельно рассказал о том, какую ответственность, в том числе и уголовную, несут директора компании, и лично я, перед акционерами компании. Что директора обязаны декларировать письменно все свои стратегические шаги и операционную деятельность, и как минимум раз в три квартала мы обязаны будем проводить независимый финансовый аудит. И все это только потому, что мы работаем на привлеченный капитал наших акционеров и отвечаем за каждый цент. Каково же было мое

удивление, когда после моего рассказа и объяснений ко мне подошел мой брат и сказал о том, что он принял решение продать машину, кое-какие активы, добавить все это к имеющимся у него сбережениям и войти в проект, о котором я рассказывал за столом, инвестором. Моя первая реакция была очевидна, я сказал ему, что он, возможно, слишком торопится и принимает решение импульсивно, под впечат-

лением моего рассказа. На что он меня еще раз спросил, серьезно ли все то, о чем я говорил за ужином и не мой ли это вымысел, и, получив от меня повторное объяснение, вразумительно продолжил. Во-первых, он сказал, что машина и деньги для него сейчас не актив, а скорее пассивы. А во-вторых, он как акционер получил полную информацию, причем изнутри, и более того – он лично знает меня,

Уникальные характеристики «Струнного транспорта Юницкого» позволяют пройти с пролетами между опорами от 30–40 метров до 1–2 километров по болотам, пескам, водным преградам, шельфу моря, горной местности, тайге, тундре и вечной мерзлоте



а я являюсь Managing Director данной компании и одним из ее акционеров-основателей, знает уровень моего профессионализма и умение добиваться поставленных целей. Но больше всего на его решение прийти инвестором повлиял тот уровень ответственности, который несут директора компании. Финансовая вовлеченность, участие в оперативном управлении и личная ответственность за результат – вот три кита инновационной политики. Этот урок стал для меня поистине золотым.

На этих принципах и должна строиться схема внедрения инноваций в России. Государство обязано входить во все инновационные проекты, прежде всего деньгами, и дополнительно нести ответственность за результат, как в случае с моим братом. Только в этом случае можно будет говорить о вовлечении в этот процесс других инвестиционных институтов, в том числе и международных, а политический курс страны можно будет назвать инновационным.

Сегодня наш бизнес активно растет и развивается. Но происходит это, прежде всего, не только за счет четкой и слаженной работы директоров компании, а за счет прихода в проект инвесторов со всего мира. Сегодня наши инвесторы представляют Россию, Казахстан, Израиль, США, Германию, Китай, Таиланд, Австралию и другие страны. И мы всегда будем в ответе перед нашими инвесторами как самыми главными партнерами. ■