

ПО МАКСИМАЛЬНОМУ ВАРИАНТУ
СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
ОАО РЖД ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ
23 ТЫС. КМ НОВЫХ МАГИСТРАЛЕЙ,
ИЛИ ПОЧТИ ДВА С ПОЛОВИНОЙ ТРАНССИБА



ТАТЬЯНА СЛУПСКАЯ

Генеральный секретарь Международного координационного совета по транссибирским перевозкам Геннадий Бессонов убежден, что при любом варианте «Стратегии» РЖД смогут создать сеть дорог, отвечающую экономическим условиям. По мнению аналитика инвестиционного банка «Траст» Евгения Шаго, развитие РЖД станет катализатором для возникновения новых предприятий, освоения новых месторождений и общего экономического роста в стране. Как отметил заместитель начальника департамента экономического прогнозирования и стратегического развития ОАО РЖД Сергей Постников, только полномасштабное выполнение мероприятий «Стратегии» обеспечит социально-экономическое развитие России по сценарию, предложенному Минэкономразвития в Концепции долгосрочного развития Российской Федерации на период до 2020 года. В соответствии с этим сценарием в 2030 году ВВП вырастет в 4,4 раза, промышленное производство — в 3,3 раза.

ГДЕ ДЕНЬГИ Реализация стратегии предполагает финансирование из различных источников. Федеральная доля составит 2,7 трлн руб. (19,5%), доля субъектов федерации — более 600 млрд руб. (4,6%), частных инвесторов — 75%. В том числе ОАО РЖД — 5,9 трлн руб. (43,1%). Вложения частных инвесторов в промышленный транспорт составят 3,1 трлн руб. (22,7%), а в транспорт общего пользования — около 1,4 трлн руб. (10,1%).

По словам Сергея Постникова, выделение инвестиций из федерального бюджета будет происходить посредством формирования целевых программ, направленных на реализацию отдельных проектов, входящих в стратегию. Сейчас ОАО РЖД работает над тем, чтобы как можно больше проектов было включено в программу модернизации транспорта на 2010–2015 годы, разрабатываемую Минтрансом.

ПЛОТНОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ ВЫРАСТЕТ ПО СТРАНЕ К 2030 ГОДУ НА 23,8%. НАИБОЛЬШИЕ ОБЪЕМЫ НОВОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ПЛАНИРУЮТСЯ В ВОСТОЧНЫХ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОКРУГАХ СТРАНЫ — ТАМ, ГДЕ СЕЙЧАС ПЛОТНОСТЬ СЕТИ СЛИШКОМ МАЛА



ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

Между тем успешность формирования региональной программы инвестирования, особенно в потенциально небогатых регионах, вызывает сомнения у руководителя отдела исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий Владимира Савчука.

Однако заместитель начальника департамента по взаимодействию с федеральными и региональными органами власти ОАО РЖД Виктор Ребец отмечает, что еще на начальном этапе разработки стратегии она была согласована со всеми региональными властями и с представителями президента во всех федеральных округах.

Подытоживая долгие обсуждения, аналитик инвестиционного банка «Траст» Евгений Шаго отмечает, что в масштабах страны и огромной корпорации, которую представляет ОАО РЖД, 13,7 трлн руб., которые не-

обходимы для реализации «Стратегии», не такая уж огромная сумма, и считает стратегию реально выполнимой.

Тем более если учесть тот факт, что недостаточное развитие сети железных дорог ограничивает развитие экономики страны. Именно поэтому генеральный директор Агентства управленческих технологий Сергей Лопарев убежден, что отрасли необходим «прорыв».

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ Оба варианта «Стратегии» — и минимальный, и максимальный — предусматривают, что к 2015 году в РЖД не останется старого подвижного состава. Общая сумма инвестиций в обновление подвижного состава оценивается в 4 трлн руб.

За восемь лет компания намерена полностью обновить подвижной состав и инфраструктуру. Для этого

потребуется закупить 23,4 тыс. новых локомотивов, 996 тыс. грузовых и 29,6 тыс. пассажирских вагонов. Самыми активными сторонниками этих планов являются регионы.

По свидетельству заместителя министра транспорта Александра Мишарина, средний уровень износа основных фондов ОАО РЖД составляет 58,6%, значительная их часть находится за пределами нормативных сроков службы. Дефицит средств по укладке в путь новых рельсов взамен выработавших свой ресурс составляет около 70 млрд руб. (более 10 тыс. км пути). Износ подвижного состава железнодорожного транспорта необщего пользования превышает 70%. За последние 15 лет эксплуатационная длина железных дорог в стране только сократилась на 2,5 тыс. км.

Сергей Постников сообщил ВГ, что обновление подвижного состава и ликвидация инфраструктурных ограничений станет целью первого этапа реализации стратегии развития — с 2008 по 2015 год.

ДАВЛЕНИЕ НА ОСЬ На втором этапе (2016–2030 годы) будут введены стратегические, социально значимые и грузообразующие линии (их протяженность зависит от варианта развития экономики страны).

Заместитель директора департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Минтранса Алексей Цыденов назвал важными планы ОАО РЖД по организации тяжеловесного движения и модернизации инфраструктуры под движение поездов с нагрузкой 30 тонн на ось.

Под тяжеловесное движение будут модернизированы подходы к портам северо-запада страны, Черного моря и Дальнего Востока. По этим направлениям перевозится 80% всего экспортного грузопотока. По мнению эксперта,

СТРАТЕГИЯ ОПЕРЕЖЕНИЯ



Председатель исполнительного комитета координационного транспортного совещания стран СНГ Чингиз Измаилов полагает, что до тех пор, пока не сформирована и не спланирована стратегия социально-экономического развития самого государства, говорить о преимуществах того или иного варианта реализации стратегии развития железнодорожного транспорта рано.

Но в любом случае развитие железнодорожного транспорта, безусловно, должно быть инновационным, а также опережать рост экономики страны, с тем чтобы не возник кризис, при котором продукция предприятий и заводов не сможет быть вывезена. Поэтому большинством производителей предпочтению отдается максимальному варианту, который предполагает строительство транспортной инфраструктуры в ранее недоступных уголках России, где сосредоточены огромные сырьевые ресурсы.

Несмотря на то что максимальный вариант производит впечатление продуманного решения, реализация инновационного подхода к развитию железных дорог может столкнуться с определенными трудностями.

Окончательная реорганизация МПС, инициированная государством в 2003 году, наделила, к сожалению, ОАО РЖД изношенными на 60–70% основными фондами. Динамика обновления недостаточна для мощного рывка и интенсивного развития отрасли. Только средствами РЖД здесь не обойтись. Хотя менеджмент ОАО РЖД сейчас признан одним из самых эффективных в России, даже эта команда не может реализовать все свои возможности из-за старого наследия. Поэтому синхронизация стратегий железнодорожной и государственной необходима уже сейчас, немедленно, чтобы государство смогло инвестировать большие средства для обновления основных фондов железных дорог страны. Прежде всего подвижного состава, чтобы затем РЖД смогли вплотную приступить к строительству новых линий и внедрению на сети дорог инновационных технологий.

Освободив компанию от большей части инвестирования в обновление фондов, государство смогло бы обеспечить значительно более интенсивное развитие железнодорожного транспорта в стране по максимальному варианту стратегии.