

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

для безопасности и инфраструктурной целостности страны следует создавать линии, позволяющие осуществлять движение по ключевым магистралям без захода на территории сопредельных государств СНГ.

До 2015 года в России должна быть построена первая высокоскоростная магистраль (ВСМ) Москва—Санкт-Петербург. По словам Сергея Постникова, максимальным вариантом «Стратегии» предусматривается строительство еще нескольких линий, на которых будет обеспечиваться движение со скоростями до 350 км/ч: Москва—Нижний Новгород, Москва—Смоленск—Красное. Длина ВСМ составит 1,5 тыс. км, необходимые инвестиции оцениваются в 1260 млрд руб.

Около 10 тыс. км железных дорог будут приспособлены к скоростному движению до 200 км/ч. Уже разработана программа модернизации инфраструктуры и частично строительства новых линий.

Кроме того, планируется осуществить перенос пассажирского движения с Черноморского побережья на участке Туапсе—Адлер со строительством новой линии по нагорному или тоннельному варианту.

В результате реализации «Стратегии» от Москвы до Санкт-Петербурга можно будет доехать за 2 часа 30 минут, от Москвы до Нижнего Новгорода — за 2 часа, от Москвы до Берлина — за 10 часов, от Москвы до Сочи — за 14–15 часов. Железнодорожный транспорт станет удобнее для туризма, будут разгружены автомобильные дороги в междугородном и пригородном сообщении.

По мнению заместителя председателя комитета Государственной думы по энергетике, транспорту и связи Сергея Чаплинского, при развитии высокоскоростного движения при перевозках на дальние расстояния поездка смогут составить конкуренцию авиатранспорту.

БАРЬЕРЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ По словам члена правления РАО «ЕЭС России» Андрея Трапезникова, РАО крайне заинтересовано в сотрудничестве с ОАО РЖД в вопросах координации инвестиционных и стратегических программ энергетической и железнодорожной отраслей.

Проекты ОАО РЖД по расширению инфраструктуры планируется увязать с вводом новых генерирующих мощностей РАО «ЕЭС России». РАО ЕЭС со своей стороны анализирует проекты РЖД по строительству объектов транспортной инфраструктуры. В частности, проекты, направленные на обеспечение доставки энергоресурсов к новым электростанциям.

Впрочем, руководитель отдела исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий Владимир Савчук полагает, что РЖД и РАО «ЕЭС России» пока недостаточно учитывают планы развития друг друга.

Например, энергетики не учли в стратегии развития своих мощностей увеличение потребностей РЖД (темпа роста потребления на сети составит 1–4% в год). А схема развития РЖД пока не учитывает потребности РАО

«ЕЭС России» в росте перевозок угля в связи с размещением новых объектов угольной генерации в европейской части России. Объемы новых перевозок угля из Сибири составят 15–20 млн тонн в год. В связи с этим требуются расширение пропускной способности магистралей, строительство подходов к объектам генерации и закупка подвижного состава.

Тем не менее, по мнению заместителя директора Института технико-экономических изысканий и проектирования железнодорожного транспорта «ГипротрансТЭИ» Сергея Шарипова, договоренности, достигнутые на уровне глав компаний ОАО РЖД и РАО ЕЭС, можно считать «огромным шагом вперед во взаимодействии».

КОЛЕЯ 1520 Генеральный секретарь Международного координационного совета по транссибирским перевозкам Геннадий Бессонов считает, что только максимальный вариант отвечает планам РЖД, как мощного игрока на международном рынке. Только так можно не только обеспечить развитие транспортных коридоров, но и создать огромный инфраструктурный и технологический резерв. Впоследствии новая инфраструктура будет использована для создания всевозможных схем импорто-экспортных и транзитных перевозок на протяжении десятилетий.

По словам Сергея Постникова, ОАО РЖД намерено увеличивать свое присутствие на международном рынке. В «Стратегии» есть планы по реализации совместных

проектов с международными компаниями, по участию ОАО РЖД в инфраструктурных проектах зарубежных стран. Возможно также приобретение активов зарубежных компаний.

Кроме того, планируется строительство железнодорожных линий колеи 1520 мм в Восточную Европу. Уже достигнуто соглашение между ОАО РЖД, Словакией и Австрией организовать прямое железнодорожное сообщение по маршруту Москва—Братислава—Вена с использованием колеи 1520.

«По предварительной оценке, к логистико-провайдерскому центру, который планируется создать в Вене, будет тяготеть обширная территория европейских стран с высоким внешнеэкономическим потенциалом, в значительной своей части ориентированным на Россию», — рассказал Сергей Постников. — В частности, таких, как южная Германия, Швейцария, юго-восточная Франция, Венгрия, Чехия, северная Италия».

Зампред комитета Госдумы по энергетике, транспорту и связи Сергей Чаплинский считает, что строительство широкой колеи до Вены позволит ОАО РЖД конкурировать с морским транспортом.

Аналитик инвестиционного банка «Траст» Евгений Шаго уверен в целесообразности международных проектов компании. «С выходом „широкой“ колеи в Европу появится мощная, разветвленная (прежде всего транзитная) система, которая станет формировать солидную часть ВВП страны», — подчеркивает эксперт. ■

ЧТО НАМ СТОИТ СЕТЬ ПОСТРОИТЬ



Основой проекта стратегии развития железнодорожного транспорта является новое строительство и масштабная модернизация железнодорожной инфраструктуры. Готовы ли к этому грандиозному плану железнодорожные строители?

По мнению генерального директора инжиниринговой корпорации «Транстрой» Ефима Басина, главная опасность реализации строительной программы, входящей в стратегию РЖД, кроется в том, что естественная монополия никого не пускает к строительству железнодорожных объектов, предпочитая независимо от своих способностей обходиться силами собственных структур. В РЖД создана для этого специальная организация — «Росжелдорстрой». Поэтому сейчас трудно говорить о каких-то перспективах. Ясность будет тогда, когда появятся результаты не только строительства линий РЖД, но и других линий, например Нарым—Лугокан, где будет идти финансирование структурами Владимира Потанина. Сейчас нужно четко видеть отношение РЖД к тому, что в строительство инфраструктуры приходят крупные финансовые корпорации, чьи ресурсы сравнимы с ресурсами нашего транспортного монополиста. А пока теряется конкурентная среда, появляется монополизм. Если так, то зачем людям стараться, снижать издержки, повышать качество, следить за сроками выполнения строительства? Деньги все равно ведь будут заплачены.

Есть и риск дефицита технических средств для осуществления строительных проектов, а также непредсказуемого роста цен в стране. Конечно, мощности можно собрать, но тех, что сегодня есть у строительных организаций РЖД, недостаточно. Например, в свое время, еще при Аксененко и при Фадееве, пытались дать все подряды Балтийской строительной компании. И много ли мы построили тогда новых дорог? Нет, сеть, наоборот, уменьшилась в своей протяженности. Еще один фактор — то, что цены меняются на глазах. Растет в цене все: от бетона до стали, и здесь тоже проблема в отраслевом монополизме. Металл на 80% подорожал, цемент — вдвое, в среднем только за этот год стройматериалы уже подорожали на 24%. Дорожает топливо, электроэнергия, цена рабочей си-



РЕЛЬСООКЛАДЧИК ДО СИХ ПОР ОСТАЕТСЯ ОСНОВНЫМ ИНСТРУМЕНТОМ В РАБОТЕ ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

лы, пусть и в меньшей пропорции. Представляется, что залогом реализации проектов РЖД могло бы стать создание хотя бы примерно равных условий для предприятий строительного комплекса по сравнению с собственными структурами компании. И инвестиционная привлекательность достаточна, чтобы вызвать у строителей интерес, что же касается опасений, что создание объектов железнодорожной инфраструктуры для большинства потенциальных подрядчиков дело новое, то отвечаю, что строительная отрасль уже давно зарекомендовала себя как одна из самых гибких, самых рыночных, наиболее открытых к переменам.

Заместитель начальника департамента экономического планирования и стратегического развития ОАО РЖД Сергей Постников считает, что участие государства в железнодорожном строительстве может реализоваться через прямое бюджетное финансирование. Также может быть и выделение средств из инвестфонда на условиях частно-государственного партнерства, финансирование в рамках федераль-

ных и межгосударственных целевых программ, целевое повышение общего уровня индексации общесетевых тарифов, которое обеспечивало бы формирование источника финансирования для строительства новых объектов железнодорожного транспорта. Возможно выделение государственных гарантий и/или компенсации процентов по долгосрочным займам, привлекаемым инвестором для строительства железнодорожной инфраструктуры, введение льготного режима по налогообложению на новые объекты железнодорожной инфраструктуры, доходы, полученные с использованием новых линий, и средства, направляемые на финансирование строительства новых объектов инфраструктуры.

Имеет смысл использовать в качестве инструмента госфинансирования и предоставление налоговых инвестиционных кредитов, вывод на рынок части активов железнодорожного транспорта, принадлежащих государству. В связи с необходимостью сохранения государственного контроля над инфраструктурой железнодорожного транспорта общего пользова-

ния в области решения государственных задач необходимо ввести определенные ограничения на передачу в эксплуатацию зарубежным компаниям новых транспортных линий. В частности, необходимо определить обременения, связанные с оборотоспособностью государства и мобилизационной готовностью.

По мнению начальника аналитического транспортного отдела Института технико-экономических изысканий и проектирования железнодорожного транспорта — филиала ОАО РЖД («ГипротрансТЭИ») Евгения Махлина, проекты РЖД масштабны, надо сразу понимать: строительство новых линий, которые бы сокращали плечи доставки и тем самым снижали издержки операторов и экспедиторов, для РЖД могут быть, наоборот, невыгодны, так как снижается плата за пользование инфраструктурой. Поэтому участие частных операторских компаний в строительстве непосредственно железнодорожных объектов вряд ли будет существенным и коснется лишь небольших объектов. Кроме того, здесь возникает вопрос: а как будет делиться

прибыль от эксплуатации нового участка, равно как будут распределяться и издержки? Невозможно и разделение системой диспетчерского управления движением на ней. Более перспективно совместное участие РЖД и частных компаний, имеющее задачей совместное получение прибыли, в строительстве терминалов, но можно ли это назвать сугубо железнодорожным строительством? Ведь любой эффективный терминал предполагает прежде всего мульти- и интермодальность. Наконец, ярко выраженные приоритеты инвестирования строительства новых линий — направления к нефтяным и газовым месторождениям. Их строительство должно идти с помощью промышленно-финансовых групп, которые и должны стать основными инвесторами всех работ.

Директор Института проблем транспорта РАН Олег Белый убежден, что строительство железнодорожной инфраструктуры должно вестись в первую очередь на средства государства, а не ее эксплуатантов. Об этом свидетельствует и международный опыт, в частности Германии, где государство будет со следующего года выделять из федерального бюджета порядка €5 млрд в год на модернизацию и развитие сети Deutsche Bahn. Подобные примеры, правда, в различных формах, существуют во всех развитых странах. Конечно, это не значит, что не надо привлекать частные компании к строительству инфраструктуры, но единую систему финансирования должно создать государство, а осуществлять единое управление и составление проектов развития — РЖД. Очень важно, чтобы, осуществляя финансирование стратегических железнодорожных проектов, государство учитывало и возможность усиления наших позиций на международных коридорах. Если проект способствует этому, то должно быть и его приоритетное обеспечение. А в стратегии все объекты реальны, более того, я считаю предлагаемые стратегией проекты слишком скромными для такой страны, как Россия. Учитывая, что сейчас у нас есть деньги, мы должны резко усилить строительство всей транспортной инфраструктуры при определяющей роли сети РЖД.

ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА