

«СРЕДСТВО РАЗВИТИЯ ВСЕЙ ЭКОНОМИКИ»

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РОСТ ВО МНОГОМ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ ПРОПУСКНЫМИ СПОСОБНОСТЯМИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ. И ЭТИМ ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ РОЛЬ И ЗНАЧЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА. ПРЕЗИДЕНТ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» ВЛАДИМИР ЯКУНИН В БЕСЕДЕ С BG ОБОЗНАЧИЛ МЕХАНИЗМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РФ.

BUSINESS GUIDE: Стратегия развития железнодорожного транспорта рассчитана до 2030 года. При этом базовые стратегии развития экономики ограничивают планирование 2020 годом. Чем так сильно отличается ваша от-расль от остальных?

ВЛАДИМИР ЯКУНИН: Такой срок планирования обусловлен именно тем, что инвестиции в инфраструктуру очень масштабны и увязаны с развитием многих отраслей промышленности. В частности, мы ощущаем серьезный дефицит подвижного состава. Промышленность сейчас не в состоянии произвести необходимое нам количество локомотивов. Технологии и производственные мощности не появляются в один день. Это 10–15 и более лет. Окупаемость новых линий к перспективным месторождениям тоже не менее 20 лет. Мы считаем, что с этой точки зрения горизонт планирования до 2030 года является вполне оправданным.

BG: В стратегии есть два этапа. Каковы их характеристики?

В. Я.: Задача первого этапа, который рассчитан на 2008–2015 годы, — коренная модернизация производственной базы отрасли, для того чтобы снять все ограничения в пропускных и провозных способностях и обеспечить растущий спрос на грузовые и пассажирские перевозки. Реализация второго этапа стратегического развития (с 2016 по 2030 год) должна кардинально повысить транспортную обеспеченность страны за счет расширения сети железных дорог, открыть новые перспективы развития перед регионами и отраслями экономики, стимулировать появление дополнительных точек экономического роста. В результате реализации стратегии по максимальному варианту к 2030 году будет построено свыше 20 тыс. км новых линий. При этом модернизация действующих линий относится к сфере ответственности холдинга РЖД и будет осуществляться в основном за счет его средств.

BG: Предполагается, что около 5 трлн рублей на финансирование стратегии развития будет изыскано из собственных средств компании. Возникает вопрос: откуда возьмутся эти деньги?

В. Я.: Формулировка «откуда возьмутся деньги» в корне неверна. Деньги, как известно, не растут на деревьях. Мы говорим о том, что в соответствии с нашим планированием бизнеса эти деньги будут заработаны ОАО РЖД его деятельностью — перевозкой грузов. Причем получено будет существенно больше. Но именно такой объем средств мы можем инвестировать в развитие инфраструктуры.

BG: Предполагается часть инвестиционных средств получить от субъектов федерации. Вы уверены в том, что не возникнет ситуации, когда регионы откажутся выполнять свои обязательства?

В. Я.: В программе есть четыре группы инвесторов: Российская Федерация — 20%, субъекты РФ — 5%, частные инвесторы — 75%, в том числе ОАО РЖД — 42%. Стратегия одобрена правительством. Когда шло обсуждение стратегии, тогдашний премьер-министр Михаил Ефимович Фрадков говорил, обращаясь к членам правительства, что одобрение стратегии означает, что правительство принимает на себя определенные обязательства. Думаю, что со сменой кабинета позиция правительства не изменится. Таким образом, обязательства существуют по факту одобрения программы.



ДМИТРИЙ ДУХОВИЧ

Если говорить о тех 5%, которые должны вложить в программу субъекты федерации, то это ровно те проекты, в которых регионы кровно заинтересованы. Они уже реализуются на средства субъектов федерации. Предложений от регионов было более 1 тыс. И мы не собираемся общаться с регионами только на принципах добрых отношений. Это должны быть юридически подкрепленные договоренности с соответствующими документами.

Приведу несколько примеров. Совместное с РЖД участие в реконструкции и строительстве железнодорожных вокзалов. Компенсация убыточности пассажирских перевозок. Большое количество вопросов возникает в связи с необходимостью обеспечения развития городской инфраструктуры Сочи в условиях подготовки к Олимпиаде 2014 года. Часть из них будет решена в рамках программы развития высокоскоростного сообщения.

BG: Предполагается, что большая часть стратегии будет профинансирована частными инвесторами. На каких условиях? И каков будет механизм реализации их обязательств?

ПОЧЕТНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК
Владимир Иванович Якунин занимает пост президента ОАО «Российские железные дороги» с июня 2005 года. Родился в 1948 году в городе Меленки Владимирской области, в 1972 году окончил Ленинградский механический институт. С 1985 по 1991 год занимал должность второго, а затем первого секретаря постоянного представительства СССР при ООН.

В 1997 году возглавил Северо-Западную окружную инспекцию Главного контрольного управления президента Российской Федерации. В октябре 2000 года назначен заместителем министра транспорта РФ, в феврале 2002-го — первым заместителем министра путей сообщения. Тогда же за господином Якуниным прочно закрепился имидж человека из «питерской команды» президента. В октябре 2003 года

В. Я.: Где есть взаимная заинтересованность, там, по старой поговорке, можно найти 10 тыс. способов, чтобы проекты реализовать.

Приведу пример с угольщиками. Мы с ними все время спорим о тарифах. Но именно в Кузбассе реализована схема, в соответствии с которой угольщики на свои средства строят линии примыкания и передают средства на баланс РЖД. Они заинтересованы в вывозе своей продукции и готовы вкладывать средства в расширение возможностей Российских железных дорог. Другой вариант — строительство тех линий, которые необходимы частному капиталу для доступа к месторождениям полезных ископаемых, на добычу которых имеются лицензии, или к зонам промышленного производства, где необходимы железные дороги. Здесь тоже есть удачные примеры. В частности, ЛУКОЙЛ, который инвестирует в подходы к порту Высоцк.

У нас нет предложений сугубо теоретических. У нас все строится в соответствии с существующей практикой.

BG: С какими еще частными компаниями уже существуют долгосрочные договоренности?

он занял пост первого вице-президента ОАО РЖД. В 2005-м о Владимире Якунине, назначенном президентом РЖД, заговорили как о возможном преемнике Путина на следующих президентских выборах. Господин Якунин возглавляет попечительский совет Центра национальной славы и Фонда Андрея Первозванного. С января 2006 года является научным руководителем и председателем попечительского со-

вета Центра проблемного анализа и государственно-управленческого проектирования при ООН РАН. В октябре 2007 года за особый вклад в реформирование железнодорожного транспорта и разработку стратегии развития железных дорог награжден знаком «Почетный железнодорожник ОАО «Российские железные дороги»».

В. Я.: Переговоры мы ведем с большим количеством значимых игроков. Во-первых, для нас естественными союзниками и партнерами являются все крупнейшие грузопроизводители: металлурги, угольщики, строители. Во-вторых, это представители транспортного машиностроения, которые обеспечивают нас подвижным составом, прежде всего тяговым. Самые крупные из них — «Трансмашхолдинг», «Уралвагонзавод», «Алтайвагон». Кроме того, мы рассматриваем в качестве партнеров соседей с Украины. А в перспективе — производителей из других стран. Например, мы ведем переговоры о поставках рельсов повышенной прямолинейности и с японскими, и с европейскими компаниями. Но когда мы говорим о частных инвестициях, нужно помнить, что есть проблемы с законодательством. Мы не можем принимать частные инвестиции в инфраструктуру, потому что она по закону неотчуждаема. И у участника не возникает того залога, который позволил бы ему жить спокойно. Хотя все зарубежные фонды готовы инвестировать в инфраструктуру.

BG: Нужно менять законодательство?

В. Я.: Нужны поправки к ряду законов. Мы их готовим.

BG: В процессе подготовки программы проводились переговоры и консультации с западными компаниями или государственными органами?

В. Я.: Программа не согласовывалась ни с какими иностранными партнерами, тем более представителями иностранных государств. Но сама стратегия в некоторых своих направлениях подразумевает такое сотрудничество. Например, развитие транзитного потенциала страны. Оно невозможно без развития сотрудничества с азиатскими странами, где зарождается большое количество грузопотоков. Мы ведем работу с коллегами с китайских железных дорог, ведем переговоры с КНДР и Южной Кореей по восстановлению Транскорейской магистральной. Такое сотрудничество, по сути, уже выведено на межправительственный уровень. Мы обсуждаем тему сквозной тарифной ставки с Ираном — и с правительством, и с представителями железных дорог. Безусловно, эти переговоры и консультации можно рассматривать в контексте конкретного документа — «Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года». Но для нас это еще и естественное сотрудничество с зарубежными партнерами. А программы сотрудничества такого уровня, безусловно, согласуются и на уровне правительств этих стран, будь то Китай или Германия.

BG: Есть ли другие механизмы привлечения инвестиций?

В. Я.: Продажа акций. Мы сегодня идем по этому пути с нашими дочерними компаниями. Наверное, сегодня об этом говорить преждевременно. Но завтра это вполне может стать в повестку дня. Однако для этого нужно очень точное планирование и прогнозирование развития отрасли. Но это не компетенция ни правления РЖД, ни даже совета директоров.

BG: Когда акции РЖД могут появиться на рынке? Что должно для этого произойти?

В. Я.: Мы должны закончить третий этап реформирования, подвести его итоги, определиться со стратегией дальнейшего развития. То есть это произойдет никак не раньше 2010 года и только после того, как мы проведем ряд мероприятий, о которых я говорил выше.

Интервью взял **ВЛАДИМИР ЗМЕЮЩЕНКО**

В РАЗВИТИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ЗАИНТЕРЕСОВАНЫ НЕ КАКИЕ-НИБУДЬ ТРИ ИГРОКА, КАКИМИ БЫ БОЛЬШИМИ ОНИ НИ БЫЛИ. В НЕМ ЗАИНТЕРЕСОВАНА ВСЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ И ПРАКТИЧЕСКИ ВСЯ СОЦИАЛЬНАЯ СФЕРА РОССИИ

