

Железнодорожный транспорт

Стратегия и практика

Генеральная схема развития железнодорожного транспорта до 2020 года предполагает два сценария развития транспортной сети. При консервативном сценарии на ее реализацию потребуется свыше 6,9 трлн руб., при оптимистичном — 11,5 трлн руб. В инвестиционном бюджете ОАО РЖД на реализацию программы заложено лишь около 3,1 трлн руб. Остальное придется найти государству и частным инвесторам.

— бюджет —

Ранее федеральный бюджет регулярно предоставлял РЖД средства на обеспечение транспортных потребностей крупных мероприятий, таких, как Олимпийские игры в Сочи, Универсиада в Казани и саммит АТЭС во Владивостоке, расширение провозных способностей Кузнецовского тоннеля на Дальнем Востоке или развитие Московского транспортного узла. Помимо этого в федеральной подпрограмме «Железнодорожный транспорт», пересматриваемой каждый год, предусмотрены деньги на комплексную реконструкцию участка Мга—Гатчина—Веймарн—Ивангород и подходов к портам на южном берегу Финского залива. Сам холдинг ОАО РЖД ежегодно тратится «на снятие существующих инфраструктурных ограничений». В 2013 году на модернизацию сети компания направляет 142,7 млрд руб. Однако объем необходимых работ таков, что при существующем финансировании и планируемом росте перевозок эти самые ограничения никогда не удалось бы снять. Более того, по расчетам компании, к 2020 году для на проблемных участках достигла почти 20 тыс. км, что составляет почти четверть всей протяженности магистральной сети. Учитывая, что ос-

новные лимитирующие участки расположены на ключевых направлениях к портам, РЖД «латают» свою сеть именно там. В последние годы в ее инвестиционной программе акцент делается на подходы к портам.

ОАО РЖД просит помощи государства на наиболее востребованном сегодня восточном направлении. План по переводу грузов на БАМ и освоения Транссиба для более скоростных пассажирских и контейнерных перевозок (в том числе транзитных) разрабатывался РЖД еще в середине 2000 годов. На Санкт-Петербургском международном экономическом форуме президент Владимир Путин объявил, что государство выделяет РЖД 240 млрд руб. до 2018 года с целью увеличения провозной способности восточного полигона. Детальные проекты будут готовы в следующем году, а общая сумма инвестиций составит 562 млрд руб., что позволит увеличить пропускные способности на 40%, или на 55 млн тонн ежегодно.

Часть средств (150 млрд руб.) выделяется на возвратной основе из Фонда национального благосостояния (ФНБ), а 110 млрд руб. — это прямые бюджетные субсидии. Планируется, что через несколько лет при приватизации ФНБ передадут часть акций монополии, которые компенсируют инвестиции.



Без серьезных затрат Транссиб и БАМ не справятся с растущим грузопотоком

Фактически к этому же проекту относится и расширение участка Междуреченск—Тайшет, который позволит выйти на Транссиб тувинскому уголю. Консорциум частных инвесторов намерен построить 410-километровую железную дорогу Кызыл—Курагино, связывающую Республику Тыва с общей железнодорожной сетью. Предполагалось, что 44 млрд руб. на эту дорогу в рамках проекта ГЧП выделит государство. Но сейчас обсуждается вариант, по которому эти средства будут отданы РЖД на строительство вторых путей на магистральном участке (в целом на это потребуются 70–75 мл-

рд руб.), а частные инвесторы построит дорогу самостоятельно.

Поучаствует бюджет и в развитии Московского транспортного узла. В этом году правительство выделило столице на эти цели 93 млрд руб., из них ОАО РЖД получило более 17 млрд руб. на модернизацию Малого железнодорожного кольца. Также правительства Москвы и Московской области предполагают предоставить компании определенные средства на развитие пригородного сообщения в различных направлениях.

Определенную долю средств государство намеревалось инвестировать и в строительство ВСМ Москва—Казань для поддержки его запуска. В целом проект предполагается финансировать из различных источников. Порядка 650 млрд руб. (70% стои-

мости) должно дать государство через бюджетный грант, Фонд национального благосостояния, покупку инфраструктурных облигаций РЖД. Остальное — средства частных инвесторов. Однако при обсуждении бюджета на 2014 год министр финансов Антон Силуанов предложил перенести непосредственное государственное финансирование из бюджета на 2016 год, что, несомненно, осложнит начало строительства ВСМ.

Между тем именно по пассажирскому сообщению у РЖД были очень масштабные планы, однако они не нашли понимания у правительства. В частности, в рамках подготовки к чемпионату мира по футболу 2018 года компания предлагала полностью перестроить движение на европейской части страны, разделив гру-

зовое и пассажирское сообщение, ускорив последнее до 70–90 км/ч. Предполагалось строительство ВСМ-1 Москва—Санкт-Петербург стоимостью 700–800 млрд руб., создание скоростного (до 200 км/ч) движения в сторону южных курортов и на Украину и в Белоруссию. Однако высокая цена (свыше 2 трлн руб.) оказалась неприемлемой. В целом к ЧМ-2018 РЖД не получили ни одного крупного транспортного проекта.

Есть еще частный проект магистрали «Белкомур» (Белое море—Ками—Урал), который призван связать Пермский край с Архангельским портом. Очередное соглашение о строительстве железной дороги на принципах ГЧП было подписано между четырьмя регионами на Санкт-Петербургском экономическом форуме в июне и предполагает вклад государства в размере 58,5 млрд руб. Однако в связи появлением в составе акционеров Мурманской области встал вопрос об изменении географии грузопотока. Регион лоббирует интересы Мурманского порта. Поэтому проект остановился на стадии обсуждения. К его практической реализации еще не приступали, но новая железная дорога позволила бы заметно сократить грузонапряженность на севере страны.

Правительство отказалось от строительства совмещенного автомобильно-железнодорожного моста через реку Лену в районе Якутска. Оставив лишь автомобильный, бюджет намерен сэкономить 6–7 млрд руб. Железную дорогу до столицы Якутии не дотянут, остановившись в 70 км — в Нижнем Бестяхе. Оттуда пассажиров и грузы в Якутск повезут автотранспортом. В итоге станет невозможным развитие железной дороги в сторону Магадана, хотя строительство этой магистрали заложено в «Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года».

Сергей Плетнев

Операторам дадут попробовать тяги

— прецедент —

ОАО РЖД начинает эксперимент по созданию так называемых локальных перевозчиков. Операторы — частные владельцы вагонов — попробуют на отдельных участках железнодорожной сети осуществлять полный цикл перевозки, эксплуатируя не только вагоны, но и локомотивы. Операторы давно добивались этого права. Но в Минтрансе считают, что функционирование таких перевозчиков в нынешних условиях преждевременно.

Участки для пилотного проекта по либерализации доступа операторов к маршрутам ОАО РЖД подбирали согласно критериям, которые содержатся в «Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года». Этот документ предусматривает две модели конкуренции — на маршруте и за маршрут. В первом случае на том или ином отрезке сети операторы открыто конкурируют между собой и с ОАО РЖД (за предоставление тяги для поезда). Во втором — владельцы вагонов, готовые купить и использовать свои локомотивы, на конкурсе спорят за отдельный маршрут, где потом десять лет спокойно работают и им никто не мешает.

У ряда крупных операторов уже есть возможность предоставлять услуги тяги. И они не прочь потеснить локомотивы РЖД в открытой конкуренции. Однако пока им такой возможности не предоставят, поскольку ОАО РЖД и Минтранс опасаются неприятных последствий. Основной аргумент: частники придут только на самые доходные маршруты, а госкомпания останутся все прочие. Есть и инфраструктурные ограничения. Основной грузопоток сейчас на сети РЖД идет в направле-

нии портов и погранпереходов. А там сеть и сейчас с трудом справляется с предъявляемыми объемами перевозок.

В итоге, как рассказала заместитель начальника департамента экономической конъюнктуры и стратегического развития ОАО РЖД Надежда Михайлова, критерии выбора участков для эксперимента по созданию локальных перевозчиков подбирались по модели конкуренции за маршрут.

И бороться операторам предложат не за самые хлебные направления. «Участок протяженностью 200–700 км для развития конкуренции за маршрут должен быть тупиковый», — говорит представитель РЖД. — Кроме того, на нем должна быть неполная загруженность без смены вида тяги. Локальный перевозчик должен получить право осуществлять грузоперевозки на отдельных участках инфраструктуры сроком до десяти лет. При этом выбор локального перевозчика с исключительным правом осуществлять все грузовые перевозки на пять-десять лет должен проходить по итогам конкурсного отбора. Затем перевозчик сможет выбрать технологию перевозки». Кроме того, частным перевозчикам не должны достаться участки, подводящие к портам и пограничным переходам, а также перегоны с преобладающим пассажирским движением, что составляет порядка 60% всех перевозок.

При этом Надежда Михайлова отметила, что в РЖД придерживаются мнения о целесообразности организации деятельности локальных перевозчиков на маршруте: «Если локальным перевозчикам дать возможность организовать перевозки на выгодных маршрутах, то рентабельные перевозки (к примеру, уголь, щебень) останутся на РЖД».

По оценке РЖД, сейчас для частных перевозчиков существуют все условия: тарифная система на перевозки грузов построена методом «усредненного пирога» (то есть на среднесетевых издержках) и предполагает перекрестное субсидирование посредством деления грузов на тарифные классы. И если испытывать модель конкуренции на маршруте, тогда может возникнуть необходимость резко повышать тарифы на все оставшиеся в РЖД перевозки. В противном случае доходы РЖД не смогут компенсировать возникающих затрат.

В этих условиях не возможно будет изыскивать средства на модернизацию и развитие инфраструктуры. При этом на данный момент перед железнодорожниками остро стоит задача расширить источники для развития инфраструктуры и увеличить тем самым ее пропускную способность.

«Без интеграции инфраструктуры и перевозочной деятельности под единым управлением этого добиться невозможно», — резюмировала госпожа Михайлова. При этом в РЖД полагают, что в «Целевой модели...» не определена логика и последовательность организации работы локальных перевозчиков на этих маршрутах. Поэтому иная модель заработает не раньше 2015 года.

Тем временем Минтранс направил в правительство доклад о правовых и организационных особенностях формирования института локальных перевозчиков по модели конкуренции за маршрут.

«Функционирование нескольких локальных перевозчиков формально законодательство РФ не запрещает. Вместе с тем в соответствии с планом мероприятий по реализации «Целевой модели рынка грузовых

железнодорожных перевозок на период до 2015 года» необходимо определить участки инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, по которым допускается курсирование локальных перевозчиков. И определить условия их допуска к перевозочной деятельности», — сообщили в пресс-службе ведомства.

В Минтрансе солидарны с РЖД и придерживаются мнения, что «перевозчики, не афилированные с ОАО РЖД, выберут лишь экономически выгодные для них направления перевозок грузов. И при определении правительством подходов к формированию института множественности перевозчиков следует исходить из необходимости установления равных для всех, в том числе ОАО РЖД, тарифных и организационных условий работы».

«Реализация пилотных проектов создания частных локальных перевозчиков является целесообразной после внедрения эффективной технологии управления вагонным парком в условиях множественности операторов и отсутствия инвентарного парка», — отметил источник в Минтрансе. — Ее применение началось в текущем году. Таким образом, функционирование локальных перевозчиков в нынешних условиях, характеризующихся отсутствием длительного опыта взаимодействия перевозчика и владельцев железнодорожного подвижного состава, преждевременно.

Однако правительство операторов формально услышало. Их самому крупному объединению — некоммерческому партнерству «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» (СОЖТ; имеет статус саморегулируемой орга-

низации) — дано поручение представить в правительство подготовленную совместно с Минтрансом и РЖД пошаговую модель реализации пилотного проекта по модели конкуренции на маршруте. В ведомстве сообщили, что в данный момент документы по такой модели не поступали.

В СОЖТ отметили, что представили в Минтранс свое мнение по этому вопросу.

По мнению исполнительного директора партнерства Дмитрия Королева, «только развитие конкуренции между перевозчиками способно решить как инвестиционные задачи отрасли, так и создать долговременные механизмы, позволяющие снижать тарифы на грузовые железнодорожные перевозки».

Как отмечают в СОЖТ, формирование и развитие института независимых перевозчиков позволит снизить влияние факторов, связанных с износом основных фондов и отсутствием технологической модели управления вагонными парками. Перевозчики (как ОАО РЖД, так и потенциальные локальные перевозчики) ориентируются не на технологические оптимумы, а на клиента, его грузовую базу.

«Интерес представляет именно клиент, а не участок, по которому осуществляется перевозка его грузов. Локальные перевозчики не могут концентрироваться на убыточных перевозках, поскольку в противном случае отсутствовала бы окупаемость инвестиций. Технология работы на отдельных участках сети железных дорог может различаться, и, соответственно, перевозка будет иметь разную себестоимость», — добавил господин Королев.

Ольга Осипова



Десять лет стабильности

