

УЧИМСЯ СЧИТАТЬ ЗАНОВО

ВЛОЖЕНИЯ В ИНФРАСТРУКТУРУ ТРЕБУЮТ ОГРОМНЫХ СРЕДСТВ И ДЛИТЕЛЬНОГО СРОКА ОКУПАЕМОСТИ — ЭТА АКСИОМА ДО СИХ ПОР СДЕРЖИВАЛА ЧИНОВНИКОВ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ КРУПНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ. НО СИТУАЦИЯ ПОМЕНЯЛАСЬ, КОГДА ЗА РАЗРАБОТКУ НОВЫХ МЕТОДИК РАСЧЕТОВ, УЧИТЫВАЮЩИХ ВСЕ ЭФФЕКТЫ ОТ ИНВЕСТИЦИЙ В НОВЫЕ МАГИСТРАЛИ, ВЗЯЛИСЬ ЭКСПЕРТЫ И УЧЕНЫЕ. ОКАЗАЛОСЬ, ЧТО НЕ ВСЕ ТАК БЕЗНАДЕЖНО В СООТНОШЕНИИ ЦЕНЫ И ВЫГОДЫ. СЕРГЕЙ ПЛЕТНЕВ

Даже прежде осторожный в предложениях «длинных» инвестиций министр экономического развития Алексей Улюкаев сообщил депутатам Госдумы, что, по его мнению, полученные в этом году госбюджетом за счет ослабления курса отечественной валюты 900 млрд руб. было бы выгоднее инвестировать в инфраструктурные проекты. В том числе транспортные.

В начале года Центр стратегических разработок (ЦСР) представил в правительство свое исследование «Результаты оценки внешних экономических и социальных эффектов развития транспортного комплекса РФ», которое, по мысли его экспертов, должно заставить чиновников по-новому взглянуть на проблему.

«Анализ крупных транспортных проектов до сих пор осуществлялся очень однобоко, — объяснил один из авторов исследования, президент Центра экономики инфраструктуры Владимир Косой. — Проекты оценивались как коммерческие по стандартной бизнес-модели. Возможно, это связано с тем, что в правительственные структуры перешло на работу много людей из бизнеса, но эффективность транспортного объекта невозможно оценить какой-то одной моделью. Кроме того, была утеряна культура оценки с точки зрения государства».

После экспериментов с различными методиками эксперты предложили развернутую матрицу, оценивающую инвестиции в разные виды транспорта и мультипликаторы. Например, проект высокоскоростной магистрали Москва—Казань оценивался по 17 методикам. Он сейчас считается наиболее проработанным транспортным проектом в стране именно с точки зрения эффективности инвестиций. По тщательности с ним может соперничать лишь идея расширения БАМа и Транссиба. Перспектива окупаемости этого проекта в прежней стандартной бизнес-модели уходила за горизонт 40 лет. Но по новой матрице с учетом совокупного эффекта для государства срок существенно снижен — всего лишь около 11 лет.

Задачей чиновников, по мнению авторов исследования, является лишь «собрать» все эффекты и с помощью корректировки законодательной базы учесть их в технико-экономическом обосновании. Пока официально это сделать не получается, потому что все налоговые отчисления идут в один общий котел — госбюджет. В проекте ВСМ Москва—Казань, к примеру, прямые эффекты составляют до 2054 года всего 598,2 млрд руб., что никак не позволяет говорить об эффективности инвестирования государственных средств. Однако косвенные дивиденды государства и регионов (увеличение региональных ВВП, налоги, эффекты для городских агломераций) оцениваются уже в 4 трлн руб. Эта оценка сразу делает идею ВСМ вполне оправданной и выгодной. С учетом агломерационного эффекта мультипликатор составит 3,31 (1 руб. дает более 3 руб. отдачи).

Несмотря на то что в стране уже реализуются крупные проекты государственно-частного партнерства в ав-

ГЛАВНЫМ «БОНУСОМ» В КОНЦЕССИОННЫХ СХЕМАХ СЧИТАЕТСЯ ОДНО ОБСТОЯТЕЛЬСТВО: ГОСБЮДЖЕТУ НЕ НУЖНО СРАЗУ ВЫДЕЛЯТЬ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЗНАЧИТЕЛЬНУЮ СУММУ. БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ ЗАТРАТ ЛОЖИТСЯ НА КОНЦЕССИОНЕРА

тоторожном секторе, их финансовая оценка оставляет желать лучшего. К примеру, по прежним расчетам, окупаемость для государства инвестиций в Западный скоростной диаметр в Санкт-Петербурге должна составить 20 лет. Как признают чиновники, это очень условная величина. Главным «бонусом» в концессионных схемах считается одно обстоятельство: госбюджету не нужно сразу выделять на строительство значительную сумму. Большая часть затрат ложится на концессионера. По сути, срок окупаемости будет очевиден только тогда, когда в 2016 году установят размер платы за пользование этой автодорогой.

По расчетам ЦСР, который исходил из проекта Транспортной стратегии-2030 (в ней два варианта — базовый и инновационный), железнодорожный транспорт имеет самый высокий мультипликатор для экономики — 1,46. Следом идет автомобильный транспорт — 1,36, затем внутренний водный — 1,29, авиационный — 1,24 — и морской — 1,16. Подсчитана и эффективность транспортных расходов по Стратегии в целом. Если по базово-

му сценарию инвестиции составят 6,522 трлн руб., то эффект оценивается в размере 9,205 трлн руб.. По инновационному — 20,225 трлн и 20,566 трлн руб. соответственно. Впрочем, сейчас проект Стратегии-2030 находится в правительстве на доработке и, вполне возможно, суммы инвестиций там будут скорректированы.

В РЖД уверяют, что за последние 20 лет ценные пропорции при госрегулировании отрасли так исказились, что сейчас инфраструктурные проекты в большинстве случаев не являются привлекательными в коммерческом отношении как для самой компании, так и для частных инвесторов. В последние годы СССР железнодорожные объекты окупались за 12–15 лет. А теперь абсолютно те же стройки имеют горизонт в 30 лет, а то и больше, поэтому без помощи государства не обойтись. Инвестировать же все равно придется: потребность экономики в развитии железнодорожного транспорта никаку не делась.

ОАО РЖД приложило немало усилий для возрождения метода межотраслевого баланса, привлекая для этого ведущие экономические организации страны. Эта

методика для экономического прогнозирования не применялась уже более 20 лет.

«Для того чтобы прогнозировать влияние железнодорожного транспорта и инвестиций в него на ВВП, необходим инструментарий, которого сейчас у федеральных ведомств нет,— поясняет генеральный директор ОАО «Институт экономики и транспорта» ОАО РЖД Федор Пехтерев.— Учитывая, что с железнодорожным транспортом связано более 70% всей экономики, мы такой баланс составить смогли. Были определенные замечания, но в Минэкономразвития нашу работу приняли. Именно на основе этого межотраслевого баланса принималось решение о выделении государственных средств на проект расширения БАМа и Транссиба».

Тем не менее с инвестициями в транспортную отрасль, по мнению Федора Пехтерева, картина получается искаженной. Сейчас большая часть государственных и других инвестиций направляется на строительство автодорог, хотя, если судить по объемам грузоперевозок, влиянию их на ВВП, картина должна быть обратной.

ПРОЕКТЫ ПО УСИЛЕНИЮ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ Ж/Д НАПРАВЛЕНИЙ (ДО 2020 ГОДА)

