



ОЛЬГА СОЛОМАТИНА,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ТРАНСПОРТНОЕ ИНФРАСТРУКТУРНОЕ
СТРОИТЕЛЬСТВО»

СВОИМ ПУТЕМ

Считается, что от темпов дорожного строительства и транспортной инфраструктуры напрямую зависит скорость развития экономики. Это становится особенно очевидным, если взглянуть на историю отечественной дорожной отрасли. Распад Советского Союза повлиял на дорожное строительство далеко не лучшим образом. За последние десятилетия дорог почти не строили, а те, что были, стремительно устаревали. В результате недостаточная протяженность трасс привела к замедлению экономического роста. Прокладка железнодорожного полотна тоже оставалась аутсайдером транспортного развития. В 1990-х строительство железных дорог в России практически не велось. В основном реконструировались имеющиеся ветки. Первые проекты относятся к началу 2000-х, осуществлялись они, как правило, с участием крупного бизнеса. Хотя время от времени звучат речи о том, что развитие современной экономики зависит скорее от темпов прокладки оптического волокна, а не традиционных транспортных путей, совершенно очевидно, что грузы можно перемещать только по реальным, а не виртуальным путям и дорогам. Для создания мощной экономики необходима эффективная дорожная инфраструктура.

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Business Guide-Транспортное инфраструктурное строительство)

Владимир Желонкин — президент ИД «Коммерсантъ»
Павел Филенков — генеральный директор ИД «Коммерсантъ»
Азер Мурсалиев — шеф-редактор ИД «Коммерсантъ»
Михаил Михайлин — редакционный директор ИД «Коммерсантъ»
Анатолий Гусев — автор дизайн-макета
Павел Кассин — директор фотослужбы
Валерия Любимова — коммерческий директор ИД «Коммерсантъ»

Рекламная служба:
Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353
Алексей Харнас — руководитель службы «Издательский синдикат»
Ольга Соломатина — выпускающий редактор
Наталья Дашковская — редактор
Сергей Цомык — главный художник
Виктор Куликов — фоторедактор
Екатерина Бородулина — корректор
Адрес редакции: 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4.
Тел. (499) 943-9724/9774/9198

Учредитель: ЗАО «Коммерсантъ. Издательский дом».
Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2.
Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
Свидетельство о регистрации СМИ — ПИ № ФС77-38790 от 29.01.2010

Типография: «Сканвеб Аб».
Адрес: Корьяланкату 27, Коувола, Финляндия
Тираж: 75000. Цена свободная

Рисунок на обложке: Мария Заикина

НА ПРОЧНОМ ФУНДАМЕНТЕ

РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ КЛЮЧЕВЫХ НАПРАВЛЕНИЙ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ НЕ ТОЛЬКО ОАО РЖД, НО И ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ В ЦЕЛОМ. ПО ЭКСПЕРТНЫМ ОЦЕНКАМ, ЭТОТ АСПЕКТ СТАНЕТ КЛЮЧЕВЫМ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ РОССИИ В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ, ПОСКОЛЬКУ ПОТРЕБНОСТИ РЕАЛЬНОГО СЕКТОРА НАМНОГО ПРЕВЫШАЮТ ПРОПУСКНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ СЕТИ И ПРОГНОЗЫ В ОТНОШЕНИИ ДИНАМИКИ СПРОСА НА УСЛУГИ ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ТАКЖЕ ГОВОРЯТ О НЕОБХОДИМОСТИ СЕРЬЕЗНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В ЭТОЙ СФЕРЕ.

ДМИТРИЙ МИХАЙЛОВИЧ

Есть позиция, согласно которой крупные государственные инвестиции в развитие железных дорог и другие инфраструктурные проекты неэффективны. Ее сторонникам можно возразить, опираясь на данные Всемирного экономического форума (ВЭФ), которые приводились на заседании дискуссионного экономического клуба «Диалоги». К базовым факторам, влияющим на место той или иной страны в рейтинге конкурентоспособности, который регулярно рассчитывает ВЭФ, относятся, в частности, качество институтов и развитие инфраструктуры. Другими словами, инфраструктура, а значит, и развитие транспорта рассматриваются ВЭФом на одном уровне с состоянием инвестиционного климата, который, в свою очередь, определяет качество институтов.

НОВЫЙ УРОВЕНЬ ЗАДАЧ Прежде всего следует отметить, что российские железные дороги являются одной из самых грузонапряженных транспортных систем в мире, опережая по этому показателю США в 1,7 раза, Европейский союз — в 17 раз. Напомним, что грузонапряженность — параметр, характеризующий интенсивность использования железнодорожной сети, измеряемый количеством тонн, приходящихся на 1 км эксплуатационной длины линии, или количеством тонн груза, перевезенного через пункт железнодорожной сети за определенный период. Так

же необходимо понимать, что интенсивность перевозок не распределяется по всей сети равномерно. Как отмечает генеральный директор Института экономики и развития транспорта Федор Пехтерев, общая протяженность так называемых узких мест на сети железных дорог ОАО РЖД достигла 7,6 тыс. км, что соответствует 8,9% эксплуатационной длины. При этом в основном они находятся на главных направлениях сети, где выполняется практически 80% грузооборота, в том числе перевозки грузов энергосырьевого комплекса. Политика в отношении модернизации инфраструктуры объясняется, с одной стороны, необходимостью расширить эти узкие места, с другой — обеспечить общее стратегическое развитие транспортного комплекса, адекватное запросам сегодняшнего и завтрашнего дней.

По экспертным оценкам, для этого необходимо поднять уровень вложений с нынешних 0,6–0,7% от ВВП по крайней мере до 1–1,5%, как это предусмотрено Стратегией социально-экономического развития России до 2020 года. Добавим, что в развитых странах уровень расходов на развитие железнодорожной инфраструктуры составляет 4,5–5% от ВВП.

ИДЕМ НА ВОСТОК Сложно выделить какой-то один из реализуемых проектов в качестве приоритетного, каждый из них имеет свое значение для сети в целом. По-

пробуем рассмотреть политику компании по основным блокам. Прежде всего, конечно, речь идет о проекте Восточный полигон. Напомним, что по утвержденной смете стоимость проекта оценивается в 562 миллиарда рублей. В паспорте проекта модернизации БАМа и Транссиба отмечено, что 110,2 млрд руб. должен выделить бюджет, 150 млрд руб. должны поступить из ФНБ, а затраты РЖД составят 302,2 млрд руб. Кроме того, паспорт проекта предусматривает увеличение пропускной способности на 66 млн тонн, а не на 55 млн, как предполагалось ранее. Увеличен и нормативный вес поезда с нынешних 5–6 тыс. тонн до 7,1 тыс. тонн, однако необходимым условием реализации этих планов является освоение машиностроительным комплексом выпуска вагонов с повышенной осевой нагрузкой, а также обеспечение этим парком Восточного полигона.

Кроме удовлетворения запросов внутренних потребителей транспортных услуг расширение пропускной способности магистралей в значительной мере направлено на дальнейшее развитие железнодорожного сообщения между Россией и Китаем. По словам президента компании РЖД Владимира Якунина, скоординированное развитие железных дорог двух стран — это важное условие для расширения внешнеэкономических связей между другими странами Европы и Азии. «По мере раз-



РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА ТРЕБУЕТ ВЛОЖЕНИЙ НЕ МЕНЕЕ 1-1,5% ВВП

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА