

ДЕНЬГИ — ИНФРАСТРУКТУРА — ДЕНЬГИ

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА В ПОСЛЕДНИЕ ДВА ГОДА АКТИВИЗИРОВАЛО РАБОТУ ПО РЕАЛИЗАЦИИ МАСШТАБНЫХ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПРОЕКТОВ. ВСМ, ТРАНССИБИРСКАЯ И БАЙКАЛО-АМУРСКАЯ МАГИСТРАЛИ, КЕРЧЕНСКИЙ МОСТОВОЙ ПЕРЕХОД — САМЫЕ СВЕЖИЕ ИЗ МЕГАСТРОЕК, КОТОРЫЕ ЛИБО УЖЕ В ПРОЦЕССЕ РЕАЛИЗАЦИИ, ЛИБО НА БЛИЗКИХ ПОДХОДАХ К ГОРЯЧЕЙ ФАЗЕ. ПРИЧЕМ ВСЕ ЭТО ПРОИСХОДИТ НА ФОНЕ РЕЦЕССИИ И ПРИЗНАКОВ ПРИБЛИЖАЮЩЕГОСЯ КРИЗИСА. ПАРАДОКСА ЗДЕСЬ НЕТ: ТРАТЫ НА ИНФРАСТРУКТУРУ В ПЕРИОД СПАДА НЕ ТОЛЬКО УМЕСТНЫ — ОНИ НЕОБХОДИМЫ.

ИВАН СЕМЕНОВ

В рамках двух федеральных целевых программ по развитию транспортной системы России — ныне действующей (на 2010–2015 годы) и предыдущей (2002–2010 годы) — Минтрансу вместе с причастными структурами и компаниями, в первую очередь РЖД, удалось реализовать ряд масштабных проектов, некоторые из них имели для страны имиджевый характер. Речь, в частности, идет о подготовке транспортной инфраструктуры к проведению Всемирной Универсиады в Казани, Олимпийских игр в Сочи, строительстве нового Кузнецовского тоннеля и др.

Некоторые идеи были успешно претворены в жизнь на региональном уровне, например возведение Пассажирского порта или платной городской автомагистрали «Западный скоростной диаметр» в Санкт-Петербурге, модернизация ряда крупных аэропортов при активном привлечении внебюджетного финансирования.

На заседании дискуссионного экономического клуба «Диалоги» директор Института экономики РАН Руслан Гринберг отметил: «Постепенно пробивает себе дорогу идея, что инвестирование в инфраструктурные проекты необходимо и, по существу, безальтернативно». Идею поддержал министр экономического развития Алексей Улюкаев: он предложил 100% Фонда национального благосостояния инвестировать именно в крупные инфраструктурные проекты.

Развитие инфраструктуры — это и расшивка узких мест в экономике, и одновременно важный шаг к привлечению частных инвестиций. Есть, конечно, и сторона, очевидно привлекательная для рядовых граждан — пользователей этой самой инфраструктурой. Если в свое время скоростные «Сапсаны» между Москвой и Санкт-Петербургом воспринимались некоторыми как некая роскошь, равно как и «Аллегро», курсирующий между северной столицей и Хельсинки, то сегодня они уже стали привычным средством передвижения, притом весьма популярным.

По мнению экспертов, национальной экономике требуется в первую очередь расширить пропускные способности коридоров, соединяющих грузообразующие регионы с портами северо-запада, юга и Дальнего Востока, создать логистическую сеть, позволяющую вывезти продукцию добывающей и перерабатывающей промышленности с новых месторождений и производств в Сибири и на Дальнем Востоке. Кроме того, существует серьезная необходимость в перестройке транспортных узлов крупных мегаполисов, в первую очередь Москвы и Санкт-Петербурга.

На заседании дискуссионного экономического клуба «Диалоги», на площадке которого активно обсуждают вопросы реализации инфраструктурных проектов, Ивао Охаси, советник по Японии и странам АТР Ассоциации индустриальных парков, отмечал, что, транспортные и, шире, инфраструктурные коридоры давно и заслуженно считаются важными стимулами развития всей прилегающей к ним экономики и соответствующих регионов. Например, в Японии сложилась модель ускорения роста отдельных территорий на базе трех факторов: высокоскоростные магистрали, соединяющие индустриальные парки и туристические центры. Та же модель хорошо зарекомендовала себя и в странах Юго-Восточной Азии, с которыми Япония активно сотрудничает.

В этой связи не стоит удивляться указанию президента страны Владимира Путина, который поручил в 2013 году изыскать средства на реализацию проектов по модернизации Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей. В настоящее время общая сумма инвестиций, согласован-



ЭКСПЕРТЫ ПОЛАГАЮТ, ЧТО ГОСУДАРСТВО СОВЕРШЕННО ЛОГИЧНО ТРАТИТСЯ НА ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ, — ТАК ОНО СТИМУЛИРУЕТ ВНУТРЕННИЙ СПРОС

ная властями, составляет 562 млрд руб., часть из которых будет предоставлена Фондом национального благосостояния и федеральным бюджетом. При этом планируется, что грузопоток будет значительно больше, чем тот, который обсуждался еще год назад. В настоящее время можно оперировать следующими цифрами: до 2020 года грузопоток на восточном направлении вырастет на 66 млн тонн вместо прошлогоднего прогноза в 55 млн тонн. Вывоз этого дополнительного объема возможен за счет увеличения грузовой нормы поездов, при этом необходимым условием является полное обеспечение вагонного парка на Восточном полигоне новыми вагонами с повышенной осевой нагрузкой. Для этого, в свою очередь, требуются частные инвестиции в обновление производственных мощностей со стороны машиностроителей и в обновление вагонного парка со стороны его собственников.

Но сводить значимость этого проекта исключительно к перевозке грузов значит обеднять его. Это не только транспортный проект, но и социально-экономический.

В рамках программы по Восточному полигону планируется до 2017 года построить и реконструировать 92 станции, 47 разъездов, более 460 км вторых путей, выполнить строительство нового Байкальского тоннеля протяженностью 6,7 км.

В том, что касается других регионов, следует отметить инвестиционный проект «Комплексная реконструкция участка Мга—Гатчина—Веймарн—Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива». Он реализуется в целях подготовки железнодорожной инфраструктуры на ближних подходах к порту Усть-Луга, который в будущем будет переваливать около 100 млн тонн грузов в год. Для сравнения: крупнейший на сегодня многопрофильный российский порт на Балтике Санкт-Петербург обрабатывает ежегодно около 60 млн тонн.

На региональном уровне уже идет реализация проекта «Развитие Московского транспортного узла», который был утвержден в конце 2013 года и предусматривает инвестиции в размере 1,8 трлн руб. Стоит отметить системность концепции, которая не просто перечисляет количество ки-



лометров автомобильных и железных дорог, взлетно-посадочных полос, которые необходимо построить, а увязывает все это в единый транспортный узел с акцентом на мультимодальность, иными словами, стыкует различные виды перевозок. На примере Москвы и Московской области мы, очевидно, увидим разные, в том числе нестандартные, решения, которые затем могут быть реализованы в других регионах. Речь идет прежде всего о таких вопросах, как вынос грузового движения за черту крупных городов, строительство мультимодальных центров, в которых пассажир может пересесть с пригородной электрички на, скажем, метро или автобус, а сама электричка из привычного способа добраться на дачу превращается в средство передвижения еще и внутри городской среды.

Наиболее вероятный «преемник» московских решений — Санкт-Петербург, который, как и столица, начинает сталкиваться с перегруженностью основных городских магистралей. В настоящее время обсуждаются корректировки в Программу развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года, при этом дискуссии по данному вопросу разворачиваются весьма жаркие.

Из всех проектов, финансирование которых так или иначе проходит через Минтранс, целесообразность в нынешних непростых экономических условиях не вызывает только строительство Керченского мостового перехода — в силу понятных геополитических причин. С остальными на первый взгляд можно было бы и подождать, раз уж в стране определенная напряженность с деньгами. Однако эксперты полагают, что государство совершенно логично тратится на транспортную инфраструктуру, указывая на то, что тем самым оно стимулирует внутренний спрос. Так, генеральный директор Института экономики и развития транспорта Федор Пехтерев отметил, что в результате модернизации БА-Ма и Транссиба общие поступления в бюджет России за 30 лет составят около 486 млрд руб. Период окупаемости бюджетных инвестиций в эти проекты составит 20 лет — вполне приемлемый срок, если судить по международной практике, не говоря уже о том, что ФНБ, например, продолжит получать дивиденды от привилегированных акций РЖД. Да и о имидже в глазах бизнеса и рядовых пользователей инфраструктуры забывать нельзя.

На примере развития Московского транспортного узла можно показать, что столица получит не только гармонич-

ное развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта и внутригородских пассажирских перевозок, но и новые точки экономического роста: в городе будет создано более 10,4 тыс. современных рабочих мест, в том числе около 4 тыс. — в перевозках пассажиров. Кроме того, за счет электрификации Малого кольца Московской железной дороги значительно улучшится экологическая обстановка и повысится привлекательность территорий зоны тяготения. У москвичей появится более 350 возможных вариантов пересадок при перемещении по городу, существенно уменьшится нагрузка на центральную часть города и увеличится связность транспортной сети. Городская железнодорожная система обеспечит освоение пиковых пассажиропотоков при интервалах движения до 6 минут, ведь все грузовое и технологическое движение выводится на новый строящийся путь.

Немаловажным фактором, например, является то, что все масштабные транспортные строительные проекты, реализованные в последние годы, не заставили Минтранс, а значит, и правительство в целом, что называется, краснеть перед публикой. Даже крайне напряженная стройка в Сочи, где пришлось применить еще не апробированные в мировой практике технологии и вообще принимать множество оперативных решений буквально «на коленке», — и та послужила высокими оценками со стороны взыскательных гостей и контролеров. Транспорт, напомним, работал во время Олимпийских и Паралимпийских игр в Сочи как по часам, не допустив хоть сколь-нибудь заметных сбоев. Очевидно, что после серьезнейшего олимпийского теста у государства появилось больше оснований доверять средства из ФНБ и федерального бюджета железнодорожникам и строителям автомобильной инфраструктуры. ■

ВЛАСТИ И БИЗНЕС ПРИВЫКЛИ К МЫСЛИ, ЧТО СТРОИТЕЛЬСТВО И ОБНОВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ — ДЕЛО НЕ ТОЛЬКО НЕОБХОДИМОЕ, НО И ВЫГОДНОЕ