железнодорожный транспорт

Беспроигрышные инвестиции

Российские и международные эксперты убеждены, что именно в период экономического кризиса правительствам следует наращивать инвестиции в транспортную инфраструктуру. Как минимум для того, чтобы не иметь физических ограничений при неизбежном всплеске деловой активности по окончании трудностей в экономике.

АРТЕМ ГЕОДАКЯН / ТАСС

Эксперты полагают, что инвестиции в инфраструктурные мегапроекты подтолкнут вперед всю российскую экономику

— перспективы —

Инфраструктурные триллионы

В период турбулентности на рынках, когда прогнозы экономистов подвергаются кардинальному пересмотру при каждом появлении свежей статистики, любое правительство будет искать способы экономии государственных средств. Как правило, в процессе сокращения бюджета наибольшее внимание финансовых чиновников привлекают самые крупные статьи расходов, прежде всего на инфраструктурные проекты, экономический эффект от которых ожидается не сейчас, когда деньги особенно нужны, а лишь в далекой перспективе. Эта перспектива заметно отдаляется, если расчеты основывать на текущих «кризисных» показателях роста ВВП, неопределенности на финансовых рынках, где ставки по кредитам зашкаливают за пределы разумного, и тревожных ожиданиях населения в отношении своих грядущих доходов.

Россия в этом контексте не является исключением, хотя неразвитость инфраструктуры является давней проблемой для нашей страны и решить ее правительству пока не удается. Другие страны заметно опережают Россию на этом пути, причем крупнейшие государства мира независимо от их экономической модели не жалеют средств на инфраструктурные проекты, львиную долю которых составляют мегапроекты в сфере пассажирского и грузового транспорта. Железнодорожные проекты, особенно в сфере высокоскоростного движения, сегодня становятся главным драйвером инфраструктурных инвестиций в мире. Даже в США, где железные дороги традиционно уступают по социально-экономическому значению автотранспорту и авиации, государство почти завершило подготовку проекта первой собственной высокоскоростной магистрали и готово приступить к его реализации.

Следует отметить, что во всем мире реальная потребность в инфраструктуре, как правило, значительно превышает объемы фактических инвестиций в инфраструктурные проекты. Это вполне объяснимо: цена ошибки в прогнозах становится чересчур велика, учитывая многомиллиардные расходы на строительство. Между тем долгосрочные прогнозы роста мирового ВВП требуют опережающего развития инфраструктуры. Согласно данным аналитического исследования Газпромбанка, ссылающегося на данные McKinsey Global Institute, при среднегодовом росте экономики на 3,3% (фактические данные за последние 18 лет) к 2035 году ВВП всей планеты вырастет в два раза, что потребует инвестиций в инфраструктуру как минимум в размере 3,5% от мирового ВВП, или $57 трлн (в среднем $3,2 трлн в год).

По мнению McKinsey, для поддержания адекватного состояния инфраструктуры совокупная стоимость инфраструктурных активов должна составлять в среднем 70% от ВВП. Те страны, у которых эта доля ниже (например, Бразилия, Россия, Индия и даже США), должны наращивать инвестиции в инфраструктуру опережающими темпами, а те, у которых выше (Япония, Китай, Германия), имеют возможность сократить объем инвестиций в ближайшие годы. Например, Япония с учетом задела в прошлые годы может сократить инфраструктурные инвестиции в период до 2030 года с 5% до 2,6% ВВП, Китай — с 8,5% до 6,4% ВВП. Но всем другим экономикам следует наращивать потенциал. Например, инфраструктурные инвестиции Бразилии в грядущие 15 лет должны вырасти с 1,5% до 4,9% ВВП, Индии — с 4,7% до 6,9%, Евросоюза — с 2,6% до 3,1%, США — с 2,6% до 3,6%, России — с 3,4% до 4%.

Обгоняя время

Однако аналитики Газпромбанка отмечают, что эти прогнозы не учитывают опережающего роста спроса на инфраструктуру в связи с увеличением доходов населения в тех странах, где она исторически недофинансировалась (например, в Бразилии и России). «Если принять во внимание эти факторы, то потребность в инфраструктурных инвестициях может, по нашему мнению, легко превысить 5% от мирового ВВП ($80 трлн), что фактически означает удвоение инвестиций к 2030 году по сравнению с предыдущим периодом»,— говорится в аналитическом отчете Газпромбанка.

В России инвестиции в инфраструктуру в процентах ВВП близки к среднемировому показателю: по прогнозам Газпромбанка, к 2020 году объем инфраструктурных инвестиций достигнет $650 млрд (в среднем $90 млрд в год). «Этих средств достаточно для умеренного расширения инфраструктуры и постепенного улучшения ее качества, но не для опережающего развития,— заключают аналитики.— По нашим оценкам, объем частных инвестиций в инфраструктуру до 2020 года может составить $25–40 млрд». Что касается инвестиций в транспортную инфраструктуру, то основная нагрузка ляжет на дорожное строительство (45%), доля железнодорожного транспорта составит 20% с учетом проекта ВСМ ОАО «Российские железные дороги» и метро, на трубопроводный транспорт придется 30%, а оставшиеся 5% — на порты и аэропорты, подсчитали аналитики Газпромбанка.

Для любой развивающейся экономики, в том числе для России, профицит инфраструктуры оказывается жизненно необходим, считает гендиректор Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Юрий Саакян, добавляя, что даже в СССР существовал норматив, согласно которому резерв инфраструктуры — железнодорожной, трубопроводной, электроэнергетической — должен составлять примерно 8–15%. «Это делалось не только для возможности выдержать пиковые нагрузки, например сезонные, но и для того, чтобы обеспечивать поступательный рост экономики»,— напоминает он. Конечно, у плановой экономики были свои издержки и нюансы, признает эксперт, но принцип профицита инфраструктуры с прицелом на увеличение грузооборота соблюдался. «Даже банальные пробки в крупных городах возникают не от того, что у нас стало слишком много машин, ведь мы не настолько автомобилизированная страна, как, например, Германия или США. Это просто дефицит дорожной инфраструктуры»,— поясняет ситуацию на примере столицы гендиректор ИПЕМ.

Дорога на бюджет

Международные аналитики констатируют, что в большинстве стран мира инфраструктура недофинансируется на 20–40%, но при этом государственные вложения в проекты составляют не менее 65% от общего объема инвестиций. Однако возможности дальнейшего наращивания бюджетных расходов ограничены высокой долговой нагрузкой правительств и дефицитом государственных бюджетов, говорится в исследовании Газпромбанка. «Роль частных инвестиций, на долю которых приходится 35% от инфраструктурных инвестиций, существенно возрастает. Правительства разных стран разрабатывают стимулирующие меры для привлечения инвесторов и нахождения разумного баланса риска и доходности инфраструктурных проектов»,— говорится в выводах исследования.

По мнению аналитиков Газпромбанка, наиболее приоритетной для развития формой финансирования инфраструктурных проектов в России должно стать государственно-частное партнерство в инфраструктуре, прежде всего уже проработанные на практике концессионные механизмы. Один из очевидных внебюджетных источников длинных денег для инфраструктурных проектов — пенсионные накопления граждан и инфраструктурные облигации, за счет которых уже финансируется ряд проектов РЖД. Настоящую революцию в инфраструктурных инвестициях правительство может совершить благодаря запуску совсем нового инструмента проектного финансирования за счет средств Центрального банка РФ, если найдет способ избежать рисков роста инфляционных процессов в экономике.

Впрочем, какой из инструментов бюджетного финансирования применять для инфраструктурных проектов — «по большому счету, дело вкуса», считает Юрий Саакян. «Инфраструктурный проект окупается долго или не окупается вообще, если он реализуется для решения каких-то социальных или оборонных целей. Например, БАМ строился в соответствии с военно-стратегическими соображениями. Тогда никто даже не предполагал, что он превратится в узкое место на сети железных дорог»,— вспоминает он.

В таких проектах отдельная коммерческая компания, даже такая мощная, как РЖД, не сможет самостоятельно достичь окупаемости в обозримые сроки, считает гендиректор ИПЕМа. В то же время, когда оценивается экономическая целесообразность инфраструктурного проекта, нужно считать не доходы инфраструктурной компании, а выигрыш всей экономики и бюджетной системы, ведь, в отличие от частника, для государства сроки окупаемости на горизонте 20–30 и даже 50 лет не представляют большой проблемы, отмечает Юрий Саакян. «РЖД смогут получать деньги лишь за предоставление транспортных услуг, а государство — за счет налогов и с перевозочной деятельности, и с грузоотправителей, и с фонда заработных плат. Поэтому если проектное финансирование с использованием средств ЦБ будет обеспечивать этот эффект для экономики, то его тоже можно использовать»,— поясняет эксперт.

Железнодорожники против кризиса

Согласно февральскому официальному прогнозу социально-экономического развития РФ на 2015 год, опубликованному Минэкономики, в текущем году на все виды транспорта планируется направить 1,437 трлн руб. инвестиций, в том числе 554 млрд руб. за счет средств госбюджета, 85,4 млрд руб.— средств Фонда национального благосостояния, 472 млрд руб.— из внебюджетных источников. Формальный рост инвестиций к уровню 2014 года составляет всего 1%, но по отдельным статьям расходов есть существенные сокращения. Например, на развитие железнодорожной инфраструктуры в 2015 году планируется направить 417,2 млрд руб., что на 15,5% ниже прошлогоднего объема. Из них 60 млрд руб.— за счет средств госбюджета (снижение на 12%), 286,2 млрд руб.— за счет внебюджетных источников (снижение на 19%). Между тем основные расчеты по крупнейшим инфраструктурным проектам актуализировались в 2014 году, когда экономические потрясения еще не затронули Россию в полной мере. А это значит, что у инфраструктурных проектов сохраняется риск секвестирования в ближайшее время.

В то же время обозначенный президентом РФ приоритет государства на развитие транспортной инфраструктуры в целом соблюдается. Заработал сравнительно новый источник инфраструктурного финансирования — Фонд национального благосостояния (ФНБ), сформированный за счет нефтегазовых сверхдоходов предыдущих лет. В текущем году средства фонда в размере 85,4 млрд руб. планируется направить на два железнодорожных проекта — развитие «Восточного полигона» РЖД и строительство новой линии в Туве Элегест—Кызыл—Курагино — и один автодорожный — реконструкцию Центральной кольцевой автомобильной магистрали в Московской области.

Аналитики инфраструктурного рынка убеждены, что именно в кризисное время необходимо вкладываться в инфраструктурные проекты. «Строительство новой инфраструктуры — это, как правило, капиталоемкие проекты, формирующие большой заказ для разных отраслей промышленности. А что такое заказ? Это и рабочие места, и освоение новых технологий, задействование простаивающих мощностей и создание новых, формирование дополнительной налоговой базы для государства, рост привлекательности прилегающих территорий для населения, что в перспективе приведет к возникновению новых городских агломераций»,— говорит Юрий Саакян.

Живые деньги

Несмотря на значительную капиталоемкость, инфраструктурные проекты имеют огромный экономический эффект для государства. «Каждый рубль, вложенный в железнодорожную инфраструктуру, дает 1,46 руб. мультипликативного эффекта для всей страны. Для сравнения: в целом по строительной отрасли он составляет около 1,2 руб.»,— рассказывает Юрий Саакян. Он приводит в пример программу комплексной реконструкции БАМа и Транссиба «Восточный полигон»: на проект общей суммой 562 млрд руб. федеральный бюджет потратит около 260 млрд руб. (включая 150 млрд руб. ФНБ, которые предоставляются РЖД на возвратной основе под почти 3% годовых). «Но при этом поступления от реализации проекта только в бюджетную систему составят примерно 700 млрд руб.,— отмечает Юрий Саакян.— При этом будет создано около 100 тыс. новых рабочих мест, что очень немало, а валовый региональный продукт на Дальнем Востоке, по предварительным оценкам, может вырасти на 25%».

Кроме того, «кризисы рано или поздно заканчиваются, после чего начинается подъем экономики». «В этот момент недоразвитая инфраструктура может превратиться в ограничитель дальнейшего развития, что с известной периодичностью демонстрирует и наша история. Как только кризис проходит, все начинают говорить о нехватке инфраструктуры»,— напоминает Юрий Саакян. Между тем само наличие инфраструктуры на той или иной территории является базой для роста ее инвестиционной привлекательности. «Наши руководители регионов сколько угодно могут говорить, что они создали все условия для привлечения частных инвестиций в бизнес-проекты. Но ни один инвестор не появится, если не будет инфраструктуры — транспортной, энергетической, коммунальной. Как подвозить материалы для строительства производства? Как потом вывозить готовую продукцию? Как все это будет работать, если нет электроэнергии или газа?» — задает вопросы Юрий Саакян. По его убеждению, инфраструктура — это и есть те необходимые условия, которые нужны инвестору для работы, а планировать географию и объемы ее развития — задача государства. И только после того как все это сделано, можно приглашать инвесторов.

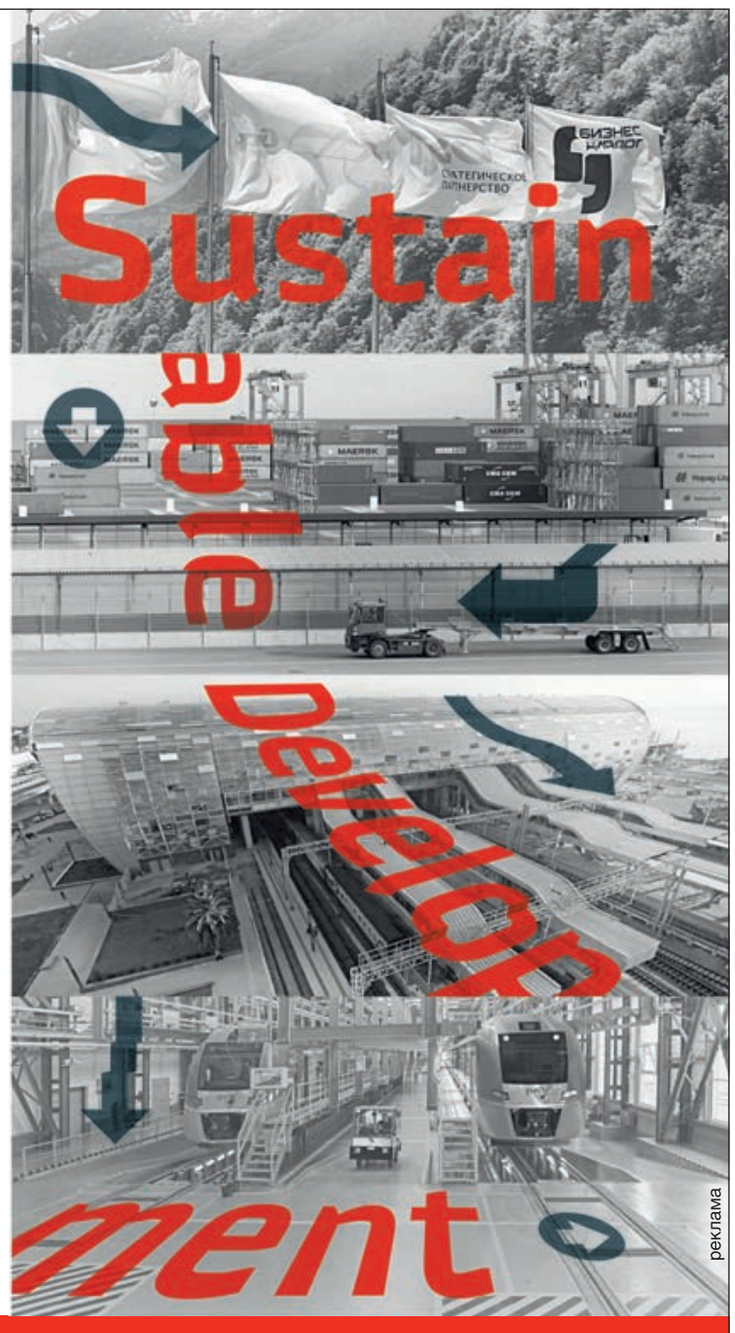
Сергей Попов

Высокий авторитет в международных организациях

Внедрение транспортно-логистических технологий завтрашнего дня

Высочайший уровень инжиниринга и транспортного строительства

Формирование спроса на НИОКР и современные технологии



реклама

Слагаемые устойчивого развития

РЖД