

путь», объединяющую в себе крупнейшие геополитические инфраструктурные проекты: «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века». «Экономический пояс Шелкового пути» включает в себя три приоритетных направления:

Китай—Центральная Азия—Россия—Европа (Балтийское море);

Китай—Центральная Азия—Западная Азия—Персидский залив—Средиземное море;

Китай—Юго-Восточная Азия—Южная Азия—страны Индийского океана.

Стратегия «Один пояс — один путь» имеет огромное значение для развития всей Евразии, это важный шаг в процессе экономической и транспортной интеграции Европы и Азии. По сути, эта стратегия представляет собой абсолютно новую модель международных отношений, основанную на принципах открытости и инклюзивности, взаимной выгоды и взаимных предпочтений для всех ее участников.

«Экономический пояс Шелкового пути» во многом коррелирует с российским глобальным проектом «Транс-Евразийский пояс Развитие», который предполагает развитие инфраструктуры, формирование международных транспортных коридоров, создание новых отраслей промышленности и новых научно-технологических инженерных городов вдоль БАМа и Транссиба. «Один пояс — один путь» во многих моментах совпадает с замыслом России о «Транс-Евразийском поясе Развитие». Обе стратегии — российская и китайская — ориентированы на формирование альтернативной модели глобального солидарного и интегрального развития экономики и социальной сферы всех заинтересованных участников. Для России также важно развивать железнодорожные магистрали в АТР и в Европе. Сотрудничество с Китаем в области железных дорог является одним из главных направлений совместной работы.

Создание инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования — как в России, так и в Китае — традиционно являлось прерогативой государства, как и развитие любой крупной инфраструктуры. Мировой опыт показывает: инвестиции в инфраструктуру железнодорожного транспорта общего пользования, несмотря на высокую капиталоемкость и длительные сроки окупаемости, могут быть интересны для частных инвесторов как инструменты вложения длинных денег при условии обеспечения гарантии приемлемого (расчетного) уровня рентабельности. Динамичное развитие железнодорожного транспорта генерирует мультипликативный эффект в основных отраслях российской экономики — черной металлургии, машиностроении, электротехнической промышленности, строительном производстве. Поэтому одним из ключевых инструментов стабилизации экономики могут стать финансовые вложения государства в крупные инфраструктурные проекты. Реализация таких проектов, с одной стороны, будет способствовать росту национального богатства, свяжет государственные вложения на длительный срок и, следовательно, нивелирует риск возрастания инфляции, а с другой стороны, сформирует реальный фундамент модернизации экономики.

Ввиду высокой капиталоемкости некоторые инфраструктурные объекты в силу объективных причин не способны обеспечить тот уровень доходности, который заинтересует инвестора, привлечет капитал, поэтому их реализацию берет на себя государство, например строительство малоинтенсивных, но необходимых железнодорожных путей, строительство высокоскоростных магистралей (ВСМ). Так, строительство ВСМ является очень дорогим инфраструктурным проектом, сроки окупаемости зачастую оказываются слишком продолжительными, чтобы заинтересовать потенциальных частных, в том числе иностранных, инвесторов. По многим проектам существует риск, что они могут и не окупиться. О средних сроках окупаемости одно-

странами Азии и лишь остальные 25% могут быть распределены между заинтересованными странами других частей континента. Россия стала официальным кандидатом на получение статуса учредителя этого нового международного института развития в апреле нынешнего года, причем проходит по «азиатской квоте» учредителей. Это означает, что у нашей страны в этом межнациональ-

ном финансовом институте развития будет не менее привилегированный статус, чем у того же Китая, Индии или других стран на востоке Евразии. Впрочем, таким же особым «азиатским» статусом среди учредителей банка обладает Австралия, которая является одним из ключевых геополитических партнеров в странах Азиатско-Тихоокеанского региона. Примечательно, что высок интерес к финанси-



РАЗВИТИЕ, МОДЕРНИЗАЦИЯ И ОБЪЕДИНЕНИЕ ИНФРАСТРУКТУР — КЛЮЧЕВАЯ ЗАДАЧА ДЛЯ СТРАН АЗИИ, ПОЛАГАЕТ ПРЕЗИДЕНТ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» ВЛАДИМИР ЯКУНИН

значно судить также сложно, поскольку для каждого проекта эта окупаемость, как правило, индивидуальна. Именно поэтому во всем мире проекты строительства высокоскоростных магистралей являются социально-экономическими проектами и по большей части финансируются государством. Государства не ставят самоцелью окупаемость проекта, она не является критерием для оценки проектов ВСМ. Единственный критерий — социально-экономическая эффективность, которая проявится в виде создания новых рабочих мест, стимулирования развития смежных отраслей экономики, повышения мобильности населения, в виде импульса к развитию территорий, по которым проходят высокоскоростные магистрали.

Реализация строительства ВСМ в России поставит страну в один ряд с мировыми высокотехнологичными державами, решая в то же время важнейшую социально-экономическую задачу по повышению мобильности населения. В Российской Федерации не первый год идет обсуждение внедрения ВСМ на своей территории, прорабатывались различные варианты: до 2013 года наиболее вероятным был вариант строительства ВСМ-1 (Москва—Санкт-Петербург). Однако в мае 2013 года планы по строительству ВСМ подверглись корректировке и был отобран для проработки и строительства вариант ВСМ-2 (Москва—Казань), который находится в высокой степени предпроектной проработки, в ближайшее время должен определиться подрядчик на проведение изыскательских и проектных работ.

ВСМ Москва—Казань — это один из первых этапов строительства единого транспортного коридора «Экономического пояса Шелкового пути», который свяжет Европу с Азиатско-Тихоокеанским регионом. Он увеличит мобильность населения российских регионов и даст импульс созданию крупных агломераций вдоль всей магистрали. При этом путь от Москвы до Пекина сократится со 130 до 30 ча-

сов. До Нижнего Новгорода и Казани из столицы России можно будет добраться за несколько часов. По самым консервативным прогнозам, магистраль будет перевозить до 16 млн человек в год. В регионах, через которые она пройдет, проживает около 100 млн человек — две трети населения страны. Строительство магистрали будет способствовать внедрению инновационных технологий в строительстве, машиностроении, дальнейшему развитию ИТ-технологий. Высокие технологии — основа ВСМ, поскольку речь идет о скоростях движения поездов от 200 до 400 км/ч.

Основные технические параметры ВСМ-2 уже определены на предпроектной стадии и рекомендованы для дальнейшей проработки, подготовки необходимой документации и начала этапа проектирования магистрали. В настоящее время ОАО «Скоростные магистрали» подвело итоги открытого конкурса по выбору проектировщика магистрали с учетом выделения из бюджета 3 млрд руб. и 1 млрд руб. — из бюджета ОАО РЖД.

Масштабные инвестиции требуются практически во всех сегментах инфраструктуры. Расходы на инфраструктуру в Российской Федерации в соответствии с запланированными бюджетами, стратегическими документами и инвестиционными программами до 2020 года предположительно составят около 3,6–4,2% от ВВП, или 3,2–3,6 трлн руб. ежегодно. Всего до 2020 года объем инфраструктурных инвестиций составит 22,5 трлн руб., или около 2,2% от мировых инвестиций в инфраструктуру.

Уровень инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры в Российской Федерации близок к уровню инвестирования в странах с развитой инфраструктурой — около 3% от ВВП, что уже достаточно для поступательного развития, но не для качественного рывка. Государства с развитой инфраструктурой тратят на ее поддержание и развитие в среднем 2,5–3% от ВВП ежегодно, что соответствует рекомендациям Всемирного банка. Традиционными источниками финансирования инфраструктурных программ в Российской Федерации являются федеральный и региональные бюджеты, Фонд национального благосостояния (ФНБ), собственные и заемные средства естественных монополий и хозяйствующих

субъектов, направляемые на реализацию инвестиционных программ в пенсионные фонды и частный капитал. Для стимулирования экономического роста российское правительство приняло решение инвестировать в инфраструктуру средства ФНБ. Фонд национального благосостояния выделяет 150 млрд руб. на модернизацию железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей (так называемого Восточного полигона) с развитием пропускных и провозных способностей, еще столько же выделено на строительство Центральной кольцевой автодороги в Подмоскowie.

Каждый рубль инвестиций в железнодорожную инфраструктуру дает 1,46 руб. мультипликативного эффекта для ВВП страны. В случае инвестирования государством в инфраструктуру Восточного полигона 260 млрд руб. поступления в бюджетную систему составят порядка 700 млрд руб. в ближайшие 30 лет, а валовой региональный продукт на Дальнем Востоке, по предварительной оценке, может вырасти на 25%.

Как показывает практика, существенное недофинансирование инфраструктуры железнодорожного транспорта, а также увеличение числа грузовых вагонов на дорогах приводит к возникновению узких мест, где скапливается значительное количество подвижного состава (особенно на подъездных путях к портам), возникают существенные трудности со сроками доставки грузов, с погрузкой, разгрузкой и работой отрасли в целом. В настоящее время на припортовых железных дорогах уже сформированы и функционируют логистические центры, которые позволяют регулировать сроки подачи вагонов на подъездные пути терминалов в зависимости от их востребованности под погрузку в текущий момент. Это отчасти позволяет избежать пробок до определенного момента накопления подвижного состава на подъездах к порту. Для полного исключения дефицита пропускных способностей на данных направлениях требуется реализовать комплексные проекты по развитию инфраструктуры, в том числе с привлечением механизмов государственно-частного партнерства. Такие узкие места существуют сегодня на Транссибе и БА-

Ме, их реконструкция должна способствовать устранению основной причины пробок на железнодорожных путях.

Мировой опыт показывает, что страны, в которых государственные инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры незначительны или отсутствуют, демонстрируют деградацию своих транспортных инфраструктур либо вынуждены передавать контроль над собственными транспортными системами крупным если не отечественным, то иностранным компаниям.

В Российской Федерации развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта — общегосударственная задача, где ОАО РЖД выступает знаковым, доминирующим участником отношений. На сегодняшний день именно железнодорожная отрасль выступает в качестве локомотива в деле успешного экономического развития Российской Федерации, постоянно и динамично развиваясь и совершенствуясь, дает мультипликативный эффект для экономики в целом, мощнейший импульс для развития смежных отраслям. Железнодорожный транспорт активно участвует в формировании федерального и региональных бюджетов, в создании общественного продукта и национального дохода страны. Обеспечение платежеспособного спроса на перевозки, рентабельное функционирование в условиях финансового кризиса и активных инфляционных процессов требуют огромных усилий. В этом смысле железнодорожный транспорт выступает в качестве одного из гарантов экономической безопасности страны, что позволяет с оптимизмом смотреть в будущее и быть готовым преодолеть все финансовые трудности, ограничения, санкции, выйти достойно из экономического кризиса, извлечь необходимые уроки с пользой для российской транспортной отрасли и экономики страны в целом. ■

РЕАЛИЗАЦИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ВСМ В РОССИИ ПОСТАВИТ СТРАНУ В ОДИН РЯД С МИРОВЫМИ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫМИ ДЕРЖАВАМИ, РЕШАЯ В ТО ЖЕ ВРЕМЯ ВАЖНЕЙШУЮ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКУЮ ЗАДАЧУ ПО ПОВЫШЕНИЮ МОБИЛЬНОСТИ НАСЕЛЕНИЯ

↑