ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН: ФИНАНСИРОВАНИЕ БУКСУЕТ?

НЕСМОТРЯ НА ТО ЧТО УЖЕ ДАВНО НА ВЫСШЕМ УРОВНЕ ПРИНЯТЫ РЕШЕНИЯ ОБ ОСОБОЙ ЗНАЧИМОСТИ ПРОЕКТА РЕКОНСТРУКЦИИ БАМА И ТРАНССИБА ДЛЯ ЭКОНОМИКИ СТРАНЫ, ФИНАНСИРОВАНИЕ СТРОЙКИ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ НЕСВОЕВРЕМЕННО. ЭТО НЕ ТОЛЬКО МОЖЕТ ПОМЕШАТЬ СВОЕВРЕМЕННОМУ ВЫПОЛНЕНИЮ СТРОИТЕЛЯМИ ЗАДАЧ, ПОСТАВЛЕННЫХ РУКОВОДСТВОМ СТРАНЫ, НО И УХУДШАЕТ ФИНАНСОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ». ГЕННАДИЙ САЗОНОВ

ПРОЦЕСС ПОШЕЛ Главная цель проекта «Восточный полигон» — устранить дефицит возможностей железнодорожной инфраструктуры в азиатской части России, который ощущается уже сейчас и становится тормозом для экономики. С учетом прогнозов развития отечественного реального сектора в богатом ресурсами макрорегионе Сибири и Дальнего Востока, а также интеграционных процессов экономик АТР, этот транспортный коридор приобретает особое экономическое значение для России. Согласно утвержденным планам, в результате реализации проекта к 2017 году возможности сети РЖД по перевозке грузов должны увеличиться на 66 млн тонн, что даст жизнь десяткам добывающих и промышленных проектов российского бизнеса в Сибири и на Дальнем Востоке России, а также импульс к росту международных проектов и деловых связей с ее восточными соседями.

Поиск источников финансирования в объеме необходимых 562,4 млрд руб. продолжался несколько лет и в прошлом году был окончательно завершен. Через выкуп привилегированных акций, выпускаемых РЖД в адрес Фонда национального благосостояния, будет привлечено 150 млрд руб., еще 110 млрд руб. компания получила в виде прямой бюджетной поддержки через увеличение уставного капитала.

Как сообщил в мае на круглом столе в ТПП РФ директор филиала РЖД «Дирекция развития железных дорог Восточного полигона» Вячеслав Рыбкин, к концу 2014 года было освоено 49,9 млрд руб., из них 3,6 млрд руб. бюджетной поддержки. На эти деньги реконструировано семь станций, введено в эксплуатацию 15,6 км дополнительных главных путей, реконструировано 1642 погонных метра малых и средних искусственных сооружений, построено 10,6 тыс. кв. м технологического жилья, на 128 участках Восточного полигона проведена реконструкция почти 1 тыс. км железнодорожного пути. По его словам, завершенные работы уже увеличили пропускную способность магистрали на участке Тында—Комсомольск-на-Амуре на 8,6 млн тонн, на участке Комсомольск-на-Амуре—Ванино на 7,1 млн тонн, Тайшет—Бамовская — на 14,4 млн тонн, Бамовская—Волочаевка — на 4,2 млн тонн, Волочаевка—Находка — на 7,1 млн тонн.

ДЕНЬГИ ДЕШЕВЕЮТ Однако Вячеслав Рыбкин пожаловался на то, что финансирование проекта идет неритмично и не в полном объеме по вине правительственных структур. «К сожалению, деньги Фонда национального благосостояния, которые планировалось направить в 2014 году на выкуп первой эмиссии привилегированных акций в размере 50 млрд руб., были фактически получены только в середине марта текущего года,— сказал он, добавив, что все это время монополия финансировала работы за счет собственной инвестпрограммы, „которая тоже не резиновая“, и к марту лимит возможностей РЖД был исчерпан.— Но мало того, что мы их получили со значительным опозданием, мы и расходовать их на сегодняшний день, к сожалению, не можем. Таким образом построены правила их использования, что все одобрения мы должны получать на правительственной комиссии по транспорту». Кроме того, по словам господина Рыбкина, в середине мая обнаружилось, что министерства экономического развития и финансов не представили положительных заключений на выделение средств ФНБ уполномоченному банку для выкупа инфраструктурные облигаций, несмотря на то что паспорт инвестиционного проекта утвержден премьер-министром Дмитрием Медведевым (в 2015 году монополия должна получить за счет этого источника 7,5 млрд руб. на подпроект реконструкции Восточного БАМа). «Вопрос остается: где мы возьмем эти 7,5 млрд руб.?» — недоумевает глава дирекции Восточного полигона.

Кроме того, ссылаясь на статистику Росстата, Вячеслав Рыбкин отмечает, что неосвоенные 50 млрд руб. ФНБ из-за инфляции уже «подешевели на 6–7%», тогда как материалы для строительства, наоборот, дорожают, причем гораздо быстрее (по данным господина Рыбкина, рост цен на материалы составляет от 30% до 100%). В пресс-службе РЖД пояснили, что обесценение средств господдержки из-за задержек с перечислением денег — одна из главных проблем проекта. «Данная тенденция неизбежно ведет к необходимости пересмотра стоимости отдельных объектов, что при ограниченности бюджета ведет к потребности принятия непростых компромиссных технических решений, направленных на сохранение целевых показателей»,— сообщили BG в компании.

Аналогичных проблем с финансированием в РЖД не исключают и в дальнейшем. «На финансирование проекта в текущем году планируется направить 21,48 млрд руб. из федерального бюджета, но до настоящего времени данные средства ОАО РЖД не получены»,— сообщили в компании, добавив, что задержка предоставления государственной поддержки влечет за собой необходимость пересмотра сроков реализации мероприятий, целевых показателей инвестиционного проекта и графика строительства, а также создает риск неисполнения решений правительства РФ. «При этом следует учитывать негативные мультипликативные эффекты, связанные с сокращением объема инвестиционной программы ОАО РЖД, так как она неразрывно связана с комплексом производственных, строительных и научно-технических предприятий»,— указывают в пресс-службе монополии.

РИСКИ НАКАПЛИВАЮТСЯ Тревогу железнодорожников по поводу сроков реализации проекта «Восточный полигон» разделяют и предприятия реального сектора, как крупные, так и малые, бизнес которых связан с железной дорогой. «Кровно заинтересован» в расширении пропускных способностей БАМа и Транссиба угольный гигант СУЭК, который ежегодно перевозит порядка 80 млн тонн угля по железным дорогам. По словам директора по логистике СУЭК Дениса Илатовского, информация о проблемах с финансированием Восточного полигона может повлечь за собой отказ ряда крупных угольных компаний от развития производства. По его словам, крупные угольные проекты «Мечела», «Сахатранса» или Тувинской энергетической промышленной компании синхронизированы со строительством морских терминалов по перевалке экспортной продукции, поэтому задержки в любой из частей комплексного проекта могут поставить под вопрос его реализацию в принципе.

«Развитие Восточного полигона, особенно БАМа и Транссиба,— это первоочередная задача для развития сети железных дорог,— уверен директор ЕВРАЗ ЗСМК по операционной деятельности дивизиона „Железнодорожный прокат“ Алексей Головатенко.— И для нашей компании, и для экономики России в целом крайне важно получить возможность осуществлять транспортировку на новом, современном уровне. Без модернизации стальные магистрали будут тормозом на пути развития, ограничительным фактором, который мы неизбежно будем учитывать при корректировке своих планов».

Схожих позиций придерживается начальник отдела внешних отгрузок уральской производственно-добывающей компании ОАО «Ураласбест» Олег Мишанихин. «Наше предприятие стремится выйти на международный уровень, но зачастую вопрос поставок упирается в пропускные возможности железной дороги. Нередко приходится рассматривать очень сложные обходные схемы, которые не прибавляют привлекательности сотрудничеству с нами,— отмечает он.— Сегодня на фоне охлаждения на мировых товарных рынках особенно важно иметь вменяемые и незатратные способы доставки нашей продукции клиентам».

Для малого бизнеса не менее важно, чтобы железные дороги не стали помехой его развитию. «Зачастую задержки на сети лишают нас возможности осуществлять доставки,— констатирует Тимур Шарипов, директор дальневосточной компании WCA, занимающейся контейнерными грузовыми перевозками.— Отсутствие вменяемого сервиса приводит к тому, что клиенты выбирают альтернативные способы доставки, несмотря на то что логично было бы пустить груз по железным дорогам».

Задержки со строительством Восточного полигона, если они станут системной проблемой, могут обернуться для России и существенными геополитическими потерями. Интеграционные процессы в Юго-Восточной Азии, которые вдохновлены суперпроектом Китая по возрождению Шелкового пути, предполагают развитие целого ряда транспортных коридоров для наземной транспортировки грузов без транзита по территории России. Тем самым Россия может лишить себя того макроэкономического эффекта от развития БАМа и Транссиба, который был запланирован на старте проекта, ведь азиатские страны вряд ли станут ждать, пока мы решим свои вечные проблемы. ■

НЕСВОЕВРЕМЕННОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА МОЖЕТ ЗАМЕДЛИТЬ РЕАЛИЗАЦИЮ ПЛАНОВ РОССИИ ПО НАРАЩИВАНИЮ КОНТЕЙНЕРНОГО ТРАНЗИТА МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ

МАКСИМ КАШИРИН