

ПРОЕКТЫ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ

ВЛОЖЕНИЯ В РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СЕТЕЙ ЯВЛЯЮТСЯ ОДНИМИ ИЗ САМЫХ ПОНЯТНЫХ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ПОЛУЧЕНИЯ СИНЕРГЕТИЧЕСКОГО ЭФФЕКТА ОТ ИНВЕСТИЦИЙ В ИНФРАСТРУКТУРУ. В ЭТОЙ ЖЕ СФЕРЕ СОСРЕДОТОЧЕНЫ И САМЫЕ АМБИЦИОЗНЫЕ, ДОЛГОСРОЧНЫЕ И ДОРОГОСТОЯЩИЕ ПРОЕКТЫ.

ПЕТР РУШАЙЛО

По данным прошлогоднего исследования консалтинговой компании EY (опрос 150 представителей компаний и государственных учреждений, ответственных за принятие решений и обладающих опытом реализации инфраструктурных проектов в России), железнодорожный транспорт является наиболее привлекательной областью для инвестиций в российскую инфраструктуру. Объем инвестиций в этой сфере в период с 2009 по 2030 год составит, по данным EY, почти половину от общего объема всех инвестиций в российскую инфраструктуру — \$462 млрд из \$969 млрд.

Сейчас дорабатывается проект программы организации скоростного и высокоскоростного движения на сети железных дорог ОАО РЖД. Если он будет принят, то планируемые объемы инвестиций составят около 4,9 трлн руб. на период до 2030 года, из которых около 1,5 трлн руб. заложено на реализацию проектов первого этапа, ввод в эксплуатацию которых планируется в 2020 году.

Такое положение дел неудивительно. Строительство и модернизация железных дорог дают совершенно очевидный набор эффектов — как прямых, так и косвенных. К первым относится увеличение трафика и рост соответствующих доходов от перевозок, ко вторым — эффекты от создания агломерационной зоны вокруг дороги, интенсификации бизнес-процессов, сокращения потерь времени за счет ускорения движения поездов.

Пожалуй, главным направлением в развитии сети железных дорог стала масштабная программа строительства высокоскоростных магистралей (ВСМ). Строительство современных магистралей со скоростью движения поездов до 350–400 км/ч позволяет не только существенно сократить время в пути и фактически интегрировать в единое целое удаленные центры развития экономики, но и разгрузить существующие железнодорожные пути и автодороги, уменьшив время простоя.

НА ПЕКИН! В мае 2013 года президент России Владимир Путин объявил о решении построить первую в России ВСМ Москва—Казань. Также было объявлено о возможности продления в будущем магистрали до Екатеринбурга и Ульяновска, а в дальнейшем — до Пекина. Реализация проекта была возложена на «дочку» РЖД ОАО «Скоростные магистрали».

В июле 2013 года трассу ВСМ утвердил научно-технический совет ОАО РЖД. Железная дорога длиной 770 км должна была пройти вблизи ряда административных центров — Владимира, Нижнего Новгорода, Чебоксар. По линии ВСМ должны были курсировать высокоскоростные поезда (со скоростями до 400 км/ч), ускоренные региональные поезда (на расстояния до 200 км и со скоростями до 200 км/ч), ускоренные ночные дальнемагистральные поезда, а также грузовые и контейнерные поезда (со скоростями до 160 км/ч).

Трассу планировалось построить в 2014–2018 годах, однако позднее проект был отложен из-за неготовности финансового модели.

Проект действительно масштабный: общая сумма инвестиций превышает 1 трлн руб., около трети из этих денег — невозвратная государственная субсидия. При этом он предусматривал использование механизмов государственно-частного партнерства, ряд участков трассы предполагалось построить за счет РЖД и государства, другие — за счет концессионеров.

Первоначально планировалось привлечь к проекту западных инвесторов, но в связи с введением режима санкций в отношении России этот вопрос стал неактуальным. Лишь в мае текущего года в ходе визита Владимира Путина в Китай был подписан меморандум, предусматривающий строительство российских ВСМ по китайским технологиям. А нынешним летом на Петербургском международном экономическом форуме «Скоростные магистрали» и консорциум

проектировщиков, в который вошли российские компании «Мосгипротранс» и «Нижегородметропроект» и китайская China Railway Eryuan Engineering Group Co. Ltd, подписали договор на разработку проектной документации ВСМ Москва—Казань. Стоимость контракта составила \$400 млн. При этом в РЖД сообщали, что на проектирование магистрали уйдет два года, строительство займет пять лет.

Вместе с тем оценка ОАО РЖД и Центра стратегических разработок, обнародованная в начале 2014 года, была иной: за счет мультиплицирующего эффекта дополнительный прирост валового внутреннего продукта в 2019–2030 годах должен был составить 7,2 трлн руб., а совокупные дополнительные бюджетные доходы — 2,3 трлн руб., что значительно превышало общий объем инвестиций в проект. При этом эксперты подчеркивали, что данная оценка не на полную перспективу жизненного цикла дороги, а на относительно короткий отрезок времени — до 2030 года, когда последний участок трассы будет функционировать менее восьми лет и интеграционные эффекты не успеют проявиться в полной мере.

При этом эксперты поясняли, что суммарный макроэкономический эффект оказывается столь значительным прежде всего потому, что существующая междугородная транспортная инфраструктура в зоне пролегания трассы (попадают территории семи регионов РФ: Москва, Московская, Владимирская, Нижегородская области, республика Чувашия, Марий-Эл, Татарстан) де-факто блокирует экономические связи, особенно на участке от Нижнего Новгорода до Казани. И множество городов и населенных пунктов фактически не имеют возможности эффективной экономической экспансии в соседние территории.

Так, ограничения на автомобильных и железных дорогах приводят к тому, что пассажиропоток между Нижним Новгородом и Казанью в два раза меньше, чем должен был бы быть исходя из соображений экономического развития этих регионов.

Опросы предпринимателей дали аналогичный результат: даже не сложности с перевозкой комплектующих и продукции, а просто невозможность быстро передвигаться по региону в рамках деловых поездок они называли существенным ограничением для развития бизнеса, установления контактов с поставщиками и расширения рынков сбыта.

В итоге проект ВСМ Москва—Казань получил одобрение в Минфине и Минэкономике.

ЕДИНСТВО ЦЕЛЕЙ Еще один проект, связанный с инвестициями в инфраструктуру железнодорожных сообщений, — строительство магистрали Екатеринбург—Челябинск. Он также претендует на то, чтобы быть частью мегапроекта ВСМ Москва—Пекин, но об этом пока говорить рано: проект находится на стадии предварительной проработки и может быть реализован в формате скоростной магистрали со скоростью движения до 250 км/ч.

Федеральный центр проектного финансирования инициировал оценку экономического целесообразности проекта исходя из предположения, что значительным может быть агломерационный эффект от объединения Челябинска и Екатеринбурга единой транспортной инфраструктурой, позволяющей сократить время в пути между городами до одного часа. Сейчас даже на автомобиле это требует около двух с половиной часов (специализированные сайты указывают большее время — три-три с половиной часа), на автобусе — четыре часа, на поезде — пять часов.

Были предложены два варианта. Первый — прокладка дополнительных путей и организация скоростного движения через город Каменск-Уральский, второй вариант предложил Илья Пономарев, управляющий директор ФЦПФ, работавший раньше на Урале и хорошо знающий экономическую географию региона: строительство высокоскоростной трассы через город Касли. Первый вариант интереснее тем, что требует меньших затрат (это больше модернизация, чем строительство с нуля), второй — тем, что захватит по дороге

шесть ключевых населенных пунктов, вообще лишенных сейчас железнодорожного сообщения, что даст значительный агломерационный эффект. В то время как даже первый, более бюджетный вариант создания скоростного сообщения через Каменск-Уральский снижает это время менее чем до 2 часов, строительство же СМ через Касли — до 1 часа 10 минут. Последнее даже с учетом передвижений до вокзала и от вокзала вполне соизмеримо с тем, сколько тратят, к примеру, жители Москвы и Подмосковья на то, чтобы добраться до работы. Понятно, что в этом случае фактически возникает единый крупный экономический субъект с населением более 2,5 млн человек (1,4 млн — Екатеринбург, 1,2 млн — Челябинск), а с учетом расположенных вдоль трассы населенных пунктов — более 3,1 млн. Привлеченные эксперты ХП «Новый экономический рост» пришли к выводу, что совокупные косвенные эффекты от создания новой железнодорожной трассы сами по себе перекрывают инвестиции в строительство — даже без коммерческой компоненты, то есть без учета доходов от эксплуатации собственно дороги.

Для ВСМ через Касли расчеты следующие. При оценочной стоимости строительства 123 млрд руб. агломерационные эффекты должны привести к дополнительному приросту суммарного ВРП обоих регионов в 2020–2030 годах на 1,19 трлн руб., росту доходов региональных бюджетов на 130 млрд руб. А то, что при реализации проектов можно активно использовать продукцию местных предприятий (например, подвижной состав из Екатеринбурга, рельсы из Челябинска), дает прирост ВРП еще на 85 млрд руб., региональных доходов — на 34 млрд руб.

Коммерческий эффект, разумеется, также нельзя сбрасывать со счетов. Так, пассажиропоток на личном автотранспорте по маршруту Екатеринбург—Челябинск составляет 5,7 млн человек в год, «в зоне тяготения» линии Екатеринбург—Касли—Челябинск около 2,3 млн пассажиров в год пользуются автобусами, чтобы добраться до Екатеринбурга и Челябинска. И хотя скоростной железнодорожный транспорт дороже автомобильного и автобусного, эксперты рассчитывают, что скорость и удобство сыграют свою роль и пассажиропоток за счет поездов ВСМ составит 1,9 млн человек в год, еще 0,8 млн перевезут идущие по тому же маршруту ускоренные региональные поезда.

Получается следующее. Если бы администрации Свердловской и Челябинской областей решили вскладчину построить эту магистраль, то потенциальный прирост зарплат, цен на недвижимость, производительности труда, добавленной стоимости продукции с соответствующим приростом налоговой базы оказался бы выше затрат на проект ВСМ. Подобные проекты, отмечают эксперты, имеет смысл реализовывать даже просто за счет выпуска регионального долга, который фактически эмитируется под будущий прирост налоговой базы обоих регионов.

Первый вице-президент ОАО РЖД Александр Мишарин говорит, что этот проект создаст в Уральском регионе новую агломерацию, которая будет способствовать, как экономическому развитию регионов, так и повышению качества жизни населения Урала. Проект прекрасно интегрируется в глобальный транспортный коридор «Москва—Пекин» и имеет шансы привлечь заинтересованных инвесторов.

Губернатор Челябинской области Борис Дубровский уже заявил, что область готова пойти на то, чтобы софинансировать подготовку проекта СМ Екатеринбург—Челябинск, а реализовываться он будет на основе механизмов государственно-частного партнерства с использованием инфраструктурных облигаций. В регионе, по сообщениям местных СМИ, будет создана специальная рабочая группа. Она займется вопросами разработки технического задания на проект участка высокоскоростной магистрали Челябинск—Касли—Екатеринбург. Также будет создана корпорация развития ВСМ Челябинск—Касли—Екатеринбург в форме ОАО; в число акционеров войдут инвесторы проекта. ■

