

ОДИНОЧЕСТВО В ПУТИ

УТВЕРЖДЕННЫЙ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ПРОЕКТ «СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ДО 2030 ГОДА» СТАЛ ПЕРВОЙ В СТРАНЕ ПОПЫТКОЙ ДОЛГОСРОЧНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРНОЙ ОТРАСЛИ ЭКОНОМИКИ. ВПРОЧЕМ, ПОКА ВСЕ РАВНО НЕ ОЧЕНЬ ПОНЯТНО, КАК ЭТА ПРОГРАММА БУДЕТ РЕАЛИЗОВАТЬСЯ. СОХРАНЯЕТСЯ ОДИН ИЗ ГЛАВНЫХ РИСКОВ — НЕДОСТАТОК ФИНАНСИРОВАНИЯ.

АЛЕКСАНДР ШУГАЕВ, «ГУДОК»

ОДНИМ МИРОМ Железные дороги России являются второй по величине транспортной системой мира, уступая по общей длине эксплуатационных путей лишь США. А по протяженности электрифицированных магистралей российские железные дороги занимают первое место в мире. Российская Федерация осуществляет более 20% грузооборота и 15% пассажирооборота всех железных дорог мира. Российские железные дороги являются неотъемлемой частью евразийской железнодорожной сети, они непосредственно связаны с железнодорожными системами Европы и Восточной Азии. Кроме того, через порты может осуществляться взаимодействие с транспортными системами Северной Америки.

Процессы глобализации, изменения традиционных мировых хозяйственных связей ставят сегодня перед Россией задачу рационального использования потенциала своего уникального экономико-географического положения. Развитие железнодорожного транспорта означает не только эффективную реализацию транзитного потенциала страны, что позволяет получить солидный экономический эффект от участия в международных перевозках, но и создает новые инструменты влияния России на мировые экономические процессы.

К концу XX века радикальные геополитические и социально-экономические преобразования в национальной экономике привели к нарастанию негативных процессов в развитии российских железных дорог, проявившихся в масштабном физическом и моральном старении основных фондов железнодорожного транспорта, прогрессирующем нарастании технико-технологической отсталости, а также хроническом дефиците финансовых ресурсов, необходимых для поддержания и обновления отрасли. С аналогичными проблемами столкнулись и другие инфраструктурные отрасли экономики России, в том числе электроэнергетика и связь.

Впрочем, проблемы структурного реформирования и развития на железнодорожном транспорте не являются уникальными российскими проблемами. В 1970–1980-х годах темпы развития очень многих железных дорог мира перестали соответствовать потребностям экономики.

В большинстве стран первым шагом, направленным на решение возникших проблем, стала структурная реформа железнодорожного транспорта. Для реализации мероприятий реформы, в частности, странами Европейского союза был разработан стандартизированный набор инструментов управления. Этот набор, включающий в себя методы разделения функций государственного регулирования и управления хозяйственной деятельностью, выделения естественно-монопольных и конкурентных секторов, дерегулирования видов деятельности, не являющихся естественно-монопольными, процедуры перехода от монопольного состояния отрасли к конкурентному и многие другие, с большим или меньшим успехом используется в течение последних 20–30 лет.

В 1998 году правительство РФ приступило к реализации аналогичных мер по реформированию российских

КЛЮЧЕВОЙ ПРОБЛЕМОЙ, ПРЕПЯТСТВУЮЩЕЙ УСКОРЕННОМУ РАЗВИТИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА, ЯВЛЯЕТСЯ ХРОНИЧЕСКОЕ НЕДОИНВЕСТИРОВАНИЕ. РОСТ ИНВЕСТИЦИЙ В РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ БОЛЕЕ ЧЕМ В ДВА РАЗА ОТСТАЕТ ОТ РОСТА РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА



ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ РОССИИ — ВТОРАЯ ПО ВЕЛИЧИНЕ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА МИРА — ОСУЩЕСТВЛЯЮТ БОЛЕЕ ПЯТОЙ ЧАСТИ ГРУЗОБОРОТА И ШЕСТУЮ ЧАСТЬ ПАССАЖИРОБОРОТА ВСЕХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ МИРА

железных дорог. Однако, несмотря на очевидные успехи структурной реформы, ее мероприятия и результаты оказались недостаточными для того, чтобы в короткие

сроки создать эффективные источники внутриотраслевого развития, позволяющие обеспечить масштабное финансовое оздоровление и модернизацию отрасли, сформировать условия для ее долговременного устойчивого роста и повышения конкурентоспособности на мировом рынке.

И, несмотря на то, что в прогнозной части «Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Фе-

дерации до 2030 года» предпринята попытка описания целевого состояния экономики и обеспечения ее роста железнодорожными транспортными ресурсами, пока не очень понятно, как все эти стратегические задачи будут реализовываться.

ВЫГОДНЫЙ ПАРТНЕР Ключевая проблема, препятствующая ускоренному обновлению и развитию же-

СТРАТЕГИЯ 2030

«Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» является уникальной для России программой, поскольку в истории отечественной железнодорожной отрасли еще не проводилось столь масштабных и четко спланированных преобразований.

Общий объем инвестиций в развитие железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года составит 13,9 трлн руб. Доля инвестиций из федерального бюджета — 21%, субъектов РФ — 4,4%, частных инвесторов — 74,6%, в том числе ОАО РЖД — 42,6%.

«Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» делится на два ключевых этапа.

Первый из них — инновационный — рассчитан на срок до 2015 года и предполагает коренную модернизацию железнодорожного транспорта, что позволит ликвидировать недостатки инфраструктуры, заменить изношенный подвижной состав и другую железнодорожную технику, выработавшую ресурс, интегрировать российские железные дороги в евро-азиатскую транспортную систему.

Второй этап (с 2016 по 2030 год) — это этап динамичного расширения сети железных дорог. В этот период должны быть построены важнейшие стратегические, социально значимые и основные грузовые линии общей протяженностью 20 550 км. (Для сравнения: в советский период, то есть более чем за 70 лет, на территории России было построено около 30 тыс. км железных дорог, включая БАМ. А за последние 15 лет эксплуатационная длина железных дорог в стране сократилась на 2,5 тыс. км.) На основе внедрения новейших технологий до 10 887 км будет расширен полигон скоростного пассажирского движения, увеличены скорости грузовых поездов и грузоподъемность подвижного состава.

По максимальному варианту «Стратегии 2030» количество субъектов Российской Федерации, обслуживаемых железнодорожным транспортом, возрастет с 79 до 83. Железнодорожное сообщение получат республики Горный Алтай и Тува, Магаданская область, Ненецкий автономный округ. Плотность железнодорожной сети в стране вырастет к 2030 году на 23,8%.

Наибольшие объемы нового железнодорожного строительства планируются в восточных федеральных округах страны. Таким образом будет ускорено развитие территорий Восточной Сибири и Дальнего Востока, население которых составляет более 18 млн человек. Появление железнодорожных магистралей создаст новые возможности для освоения месторождений угля с годовой добычей в 2030 году 65 млн тонн, руды — 10 млн тонн, а также для интенсивного вовлечения в хозяйственный оборот новых нефтегазоносных районов.

Благодаря развитию высокоскоростного и скоростного сообщения между крупнейшими центрами страны будут обеспечены условия для повышения мобильности населения, развития межрегиональных экономических и культурных связей.

Протяженность линий, на которых будет осуществляться скоростное движение (со скоростями 160–200 км/ч), составит более 10 тыс. км, а высокоскоростных магистралей (со скоростями 350 км/ч) — 1,5 тыс. км. От Москвы до Санкт-Петербурга можно будет доехать за 2,5 часа, от Москвы до Нижнего Новгорода — за 2 часа, от Москвы до Берлина — за 8–10 часов, от Москвы до Сочи — за 14–15 часов. Территория России станет удобнее для туризма, будут разгружены автомобильные дороги.