

нышний день сеть железных дорог России хорошо развита на юге, в центральной части страны и на Урале, но ее плотность явно недостаточна в Сибири и на Дальнем Востоке. Доступ различных регионов к железнодорожной сети также весьма неравномерен, что создает существенные дисбалансы в их развитии.

Загрузка железнодорожной сети в целом крайне высока — по этому показателю мы на одном из первых мест в мире. При этом речь идет не только о развитии новых, но и о модернизации существующих направлений. Сейчас в сети более 6 тыс. км узких мест, половина из них приходится на главные направления, по каждому из которых ежесуточно движется 50 и более пар поездов.

Износ инфраструктуры тоже велик: более 20 тыс. км пути требуют ускоренного капитального ремонта. Кроме того, многие железнодорожные узлы исторически интегрированы в центральную часть городов — необходима их коренная модернизация с выводом грузового движения за пределы городской черты, строительство обходов.

Наш приоритет как инфраструктурной компании — остаться одним из лидеров по протяженности железнодорожной сети, увеличить ее плотность и создать все необходимые транспортные условия для развития промышленных зон и производственных кластеров. Мы ожидаем, что развитие российской экономики потребует соответствующего транспортного обеспечения: за счет роста спроса на железнодорожные перевозки к 2020 году грузооборот железнодорожного транспорта может увеличиться на 30%. И сеть нужно готовить к перевозкам таких объемов грузов. При этом узких мест не должно стать больше, железнодорожная сеть должна развиваться, а качество перевозок, их скорость и безопасность должны быть существенно повышены. У нас есть ориентир — это утвержденная государством Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года.

И хотя в кризисных условиях экономики необходимо пересмотреть приоритеты развития, ее цели и задачи на долгосрочный период должны остаться неизменными.

ВГ: Перечисленные планы довольно обширны, чего не скажешь об инвестпрограмме госкомпании. Если ее объемы будут сохраняться на уровне текущего года, видимо, перенос сроков реализации «Стратегии 2030» будет уже не на пять лет. При этом пакеты акций дочерних компаний — быстрое черпаемый ресурс, а IPO РЖД — последний резерв. За счет каких источников возможно дальнейшее развитие?

В. Я.: Следует признать, что на должные темпы реализации Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года мы пока не вышли.

Стратегия предусматривала рост капитальных вложений к уровню 2007 года. В условиях кризиса, как я уже сказал, мы столкнулись с сокращением объема инвестиционной программы ОАО РЖД до уровня 2004–2005 годов в сопоставимых ценах. При сохранении существующих ограничений темпов развития сети уже к 2015 году могут быть невывезенными более 200 млн тонн грузов. Такой сценарий недопустим, так как ведет к прямому ограничению роста ВВП. Мы еще раз убеждаемся, что железнодорожной сети требуется масштабная модернизация и развитие.

Это подтверждается и выводами рабочей группы по естественным монополиям, которая в рамках формирования Стратегии до 2020 года провела собственные исследования и представила несколько сценариев развития железнодорожного транспорта.

Приведу цитату из материалов группы: «Основная проблема развития железнодорожного транспорта — невозможность в краткосрочной и среднесрочной перспективах в полном объеме обеспечить потребности экономики и населения в перевозках. В краткосрочной перспективе железнодорожный транспорт может стать сдерживающим фактором для развития экономики и обеспечения необходимого уровня мобильности населения».

**ЗА СЧЕТ СПРОСА
НА ПЕРЕВОЗКИ К 2020
ГОДУ ГРУЗОБОРОТ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА МОЖЕТ
УВЕЛИЧИТЬСЯ НА 30%**



Для того чтобы этого не происходило, необходимо в кратчайшие сроки вернуться на траекторию роста, предусмотренную «Стратегией 2030». В этой связи считаю важным в рамках стратегического планирования развития экономики создать условия для инвестирования в развитие железнодорожной инфраструктуры не менее 1% от ВВП России ежегодно.

Очевидно, что такой объем вложений можно обеспечить только за счет увеличения доходов ОАО РЖД и формирования долгосрочной тарифной политики, привлечения частных инвестиций в инфраструктурные проекты и роста объемов государственного финансирования. Фактически мы предлагаем сформировать финансово-инвестиционную модель развития железнодорожной инфраструктуры на принципах частно-государственного партнерства. Эти принципы, к слову, в других странах эффективно работают уже десятилетиями. По оценкам, порядка 30% денежных поступлений железных дорог в мире формируется государством. Крупные инфраструктурные проекты финансируются за счет средств государственного бюджета. Одним из мировых лидеров по объемам инвестирования в развитие железнодорожного транспорта является Китай: там инвестируется сумма, превышающая 60% от совокупных доходов железнодорожной отрасли. В Германии финансирование железнодорожного транспорта осуществляется преимущественно за счет государственного и региональных бюджетов, а также в меньшей степени за счет собственных средств компаний группы Deutsche Bahn. Во Франции железные дороги до 40% всех денежных поступлений, более €20 млрд, ежегодно получают в рамках государственного и иного публичного финансирования.

К слову, в кризисные годы правительства ряда стран только усиливали участие в финансировании железных дорог. Наиболее яркий пример — тот же Китай, правительство которого инвестировало сотни миллиардов долларов бюджетных средств в развитие сети обычных и высокоскоростных железных дорог. Рост бюджетных инвестиций в модернизацию железнодорожной инфраструктуры стал важным рычагом поддержания европейской

экономики. Очевидно, что на этот опыт необходимо обратить внимание, так как за ним стоят реальные социально-экономические эффекты и объективная оценка выгод для государства.

ВГ: Каков, на ваш взгляд, должен быть формат участия государства в развитии инфраструктуры федерального железнодорожного транспорта?

В. Я.: Для реализации стратегических задач холдинг РЖД может заработать и привлечь на финансовых рынках до 80% от минимально необходимых инвестиций. Это то, что можно гарантировать сегодня. При таком сценарии среднегодовое развитие отрасли составит порядка 2–3%, что явно не соответствует требованиям времени и экономики, которые оцениваются в 4–6%.

Мы видим две составляющие в решении проблемы дефицита инвестиций в развитие инфраструктуры. Первая — это возможность сгенерировать часть средств за счет внутренних оптимизационных мер: снижения издержек, продажи акций «дочек», привлечения заемного финансирования. Именно эти механизмы в первую очередь предлагают нам использовать Минэкономразвития и Минфин. Однако значительных внутренних источников для наращивания инвестиций у компании фактически нет. Поэтому нам необходима вторая составляющая для решения поставленной задачи — активная государственная поддержка.

Мы ее видим в следующем. Источником целевого финансирования инфраструктурных проектов железнодорожного транспорта может стать введение инвестиционной составляющей в грузовые тарифы ОАО РЖД и выпуск инфраструктурных облигаций Российской Федерации с привлечением средств пенсионного фонда.

Говоря об инфраструктурных облигациях как способе государственного финансирования, хочу подчеркнуть, что заемные средства, привлекаемые Российской Федерацией в форме облигаций или через другие инструменты, могут быть в дальнейшем внесены в уставный капитал компании и направлены на финансирование целевых инфраструктурных проектов, что позволяет говорить об этой схеме как о целевом финансировании инфраструктурных проектов.

Наши расчеты доказывают, что поступления в федеральный бюджет от проектов развития железнодорожной инфраструктуры обеспечат возврат в бюджет вложенных в уставный капитал РЖД средств за десять лет. Это очень хорошие показатели для инфраструктурных проектов, так как окупаемость инвестиций в инфраструктуру для самой компании при существующих тарифах превышает 20 лет. Вообще, проекты со сроками окупаемости более 20 лет обладают крайне непривлекательными для внешних кредиторов экономическими параметрами. И рассматриваемые безотносительно их роли в экономике страны, сами по себе они не генерируют достаточное количество средств, необходимых для обслуживания внешнего долга по рыночной цене. Поэтому профинансировать их целевым образом через обыкновенные рыночные инструменты невозможно.

В то же время эффект, который получают экономика страны и государственный бюджет от реализации подобных проектов, делает инвестиции со стороны государства в такие проекты очень привлекательными. Кроме того, у Российской Федерации как заемщика также есть доступ к внешним долгосрочным источникам заимствований, которого нет у РЖД. Я имею в виду кредиты от международных институтов развития, которые могут быть предоставлены на срок до 30 лет. Мы уверены, что это отличный инструмент по многим причинам. Так, для государства инвестиции в железнодорожную инфраструктуру окупаются за счет дополнительных налогов, акцизов и сборов, не считая косвенных мультипликативных эффектов. При этом, например, Пенсионный фонд РФ получает реальный и надежный механизм инвестирования и возврата пенсионных средств. В свою очередь, железнодорожная инфраструктура получит дополнительные средства для развития без серьезного увеличения тарифной нагрузки на пользователей. Для промышленности увеличатся заказы на металлургическую, энергетическую и машиностроительную продукцию, новые заказы получат строители. Сложно назвать другую отрасль, способную обеспечить столь же мощный синергетический эффект развития экономики, какой может дать транспорт. ■

**ОАО «РОССИЙСКИЕ
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»
(РЖД)**

Учреждено постановлением правительства от 18 сентября 2003 года. Начало работы 1 октября 2003 года. Сформировано путем внесения в уставный капитал по балансовой стоимости активов 987 организаций федерального железнодорожного транспорта. Уставный капитал — 1,69 трлн рублей. На 100% принадлежит

государству. Эксплуатирует 85,2 тыс. км железных дорог, обеспечивает 43% общего грузооборота (с учетом трубопроводов) и более 32,7% пассажирооборота транспорта России. Инвентарный парк локомотивов ОАО РЖД по состоянию на 1 января 2011 года составляет 20,2 тыс. единиц, из них 9,7 тыс. электровозов и 10,5 тыс. тепловозов.

В КРИЗИСНЫЕ ГОДЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА РЯДА СТРАН УСИЛИВАЛИ УЧАСТИЕ В ФИНАНСИРОВАНИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ. НАИБОЛЕЕ ЯРКИЙ ПРИМЕР — КИТАЙ, ПРАВИТЕЛЬСТВО КОТОРОГО ИНВЕСТИРОВАЛО СОТНИ МИЛЛИАРДОВ ДОЛЛАРОВ В РАЗВИТИЕ СЕТИ ОБЫЧНЫХ И ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

