

# ВЗЯТЬ ЧУЖОЕ. НА ВРЕМЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ОТРАСЛЬ И РАНЬШЕ ЖАЛОВАЛАСЬ НА НЕДОФИНАНСИРОВАНИЕ. В ТО, ЧТО ПОСЛЕ КРИЗИСА ИНВЕСТИПРОГРАММА ИНФРАСТРУКТУРНОЙ ГОСКОМПАНИИ НАЧНЕТ БЫСТРО РАСТИ, ВЕРИТСЯ С ТРУДОМ. РЖД ГОТОВЫ ЗАНЯТЬ ДЕНЕГ, ЧТОБЫ ПОСТРОИТЬ НОВЫЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ, КОТОРЫЕ ОСТАНУТСЯ У СТРАНЫ НАВСЕГДА. ВОТ ТОЛЬКО ДОЛЬШЕ ЧЕМ НА ДЕСЯТЬ ЛЕТ НИКТО ИМ В ДОЛГ НЕ ДАЕТ. А ОКУПИТЬ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ ЗА ДЕСЯТЬ ЛЕТ МОЖНО БЫЛО БЫ, РАЗВЕ ТОЛЬКО УТРОИВ ПРОВОЗНОЙ ТАРИФ. ЧТО ВРЯД ЛИ БУДЕТ СДЕЛАНО.

ВЯЧЕСЛАВ ЗАКАТАЕВ, ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР АНАЛИТИЧЕСКОГО ЖУРНАЛА «ТРАНСПОРТ»

**ВСЕ ПРАВИЛЬНО СДЕЛАЛ** Незадолго до кризиса, в 2007 году, «Российские железные дороги» первыми в стране разработали программный документ, по которому готовы были жить и работать следующую четверть века. В «Стратегии 2030» было все: от двухпутных вставок на переполненной пассажирскими поездами однопутке Туапсе—Адлер до спорного соединительного пути между Свердловской и Северной железными дорогами и утопического проекта новой линии на Магадан. Железнодорожники объявили необъятное и назвали цену вопроса: 13,7 трлн рублей, около половины из которых (43,1%, если быть точным) РЖД брали на себя, примерно треть рассчитывали привлечь от частных инвесторов, заинтересованных в транспортной доступности новых добывающих и промышленных мощностей. А на следующий год случился кризис и нарушил инвестиционные планы и железнодорожников, и интересующихся.

Многие помнят, пожалуй, одну из самых громких историй последних лет, связанную с реализацией железнодорожного проекта в рамках государственно-частного партнерства (ГЧП). «Норильский никель» секвестровал планы освоения рудных месторождений юго-востока Забайкальского края, вследствие чего софинансируемая из Инвестфонда РФ железная дорога Нарын—Лугокан до собственно Лугокана не дойдет. Не без проблем продвигалось строительство дороги к Эльгинскому угольному месторождению «Мечела», а Енисейская промышленная корпорация и вовсе вышла из проекта линии Курагино—Кызыл в Туве.

Государство тоже притормозило с инвестициями в транспорт. По данным Росжелдора, в 2010 году финансирование мероприятий, предусмотренных отраслевой ФЦП, было сокращено на 83%.

Надо сказать, что такое решение российских властей идет вразрез с мировой тенденцией. Развитые страны, отождествляющие развитие транспорта с развитием экономики, пошли по очевидному антикризисному пути, гарантирующему мультипликативный эффект: вложились в железные дороги.

**ВОЗМОЖНЫ ВАРИАНТЫ** Следует отметить, что опыт государственного участия в инфраструктурном строительстве в новейшей истории нашей страны имеется. Во-первых, Инвестиционный фонд выделил 45,5 млрд рублей на два проекта по реконструкции действующих участков РЖД: Санкт-Петербург—Бусловская (Октябрьская железная дорога) и Оунэ—Высокогорная (Дальневосточная железная дорога). Кроме того, финансирование из госфонда предусмотрено в упоминавшихся уже проектах строительства железных дорог в Забайкалье и Туве, а также линии Карабула—Ярки в Приангарье.

Участие в них было одобрено фондом четыре-пять лет назад. С тех пор «инструмент активной государственной инвестиционной политики для интенсификации структурных преобразований российской экономики» в новых железнодорожных проектах не применялся.

**РАЗВИТЫЕ СТРАНЫ, ОТОЖДЕСТВЛЯЮЩИЕ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТА С РАЗВИТИЕМ ЭКОНОМИКИ, ПОШЛИ ПО ОЧЕВИДНОМУ АНТИКРИЗИСНОМУ ПУТИ, ГАРАНТИРУЮЩЕМУ МУЛЬТИПЛИКАТИВНЫЙ ЭФФЕКТ: ВЛОЖИЛИСЬ В ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ**



**КИТАЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ В КРАТЧАЙШИЕ СРОКИ УСКОРИЛИСЬ ЗА ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СЧЕТ**

Еще один проект инфраструктурного развития, в котором участвует государство, имеет беспрецедентный повод: Россия получила право провести летние Олимпийские игры 2014 года в Сочи, а РЖД обязаны срочно повысить уровень транспортного обслуживания в зоне этого горноклиматического курорта. Собственно, именно в связи с этим в 2008 году была опробована идея инвестиционной составляющей в железнодорожном тарифе. РЖД разрешили повысить тарифы на 1% и таким образом заработать на реализацию проектов транспортного обеспечения Олимпиады.

Кстати, это совсем не понравилось грузовладельцам, справедливо полагавшим, что престиж — дело добровольное. Но поскольку подорожали перевозки незначительно, массовых протестов не последовало и грузы поехали под «олимпийский» процент. Но экономический кризис спутал железнодорожникам карты: спад объемов перевозок не дал им заработать на олимпийском проценте запланированные на олимпийские стройки средства. А строительство уже началось...

Продолжать реализацию сочинских проектов железными дорогам пришлось при помощи прямых субсидий, вносимых государством в уставный капитал компании. Здесь важно подчеркнуть, что в рамках ФЦП «Модернизация транспортной системы 2010–2015 годов» подавляющее большинство объектов нового железнодорожного строительства предполагалось финансировать за счет средств РЖД, полученных в результате выделения в тарифе инвестиционной составляющей. Как известно, соответствующее правительственное решение так и не последовало.

А между тем помимо Олимпиады в ближайшие несколько лет в стране намечено провести еще несколько статусных мероприятий, среди которых саммит АТЭС во Владивостоке и Универсиада в Казани. В рамках подготовки к ним также необходимо обновить транспортную инфраструктуру и в обоих случаях организовать железнодорожное сообщение мегаполисов с местными аэропортами. Причем ветку до аэропорта Казань РЖД строят за свой счет, а на рельсовую связь Владивостока с Кневичами правительство направило прошлогодние дивиденды самих РЖД. Тоже, к слову, «госучастие».

Следующий масштабный (и снова «социальный») проект — развитие сети скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в рамках подготовки к проведению в России чемпионата мира по футболу 2018 года. По словам главы РЖД Владимира Якунина, компания готова к участию в нем. Готова и представлена концепция проекта, понятны масштабы необходимых инвестиций, превышающие 2,5 трлн рублей. Пока нет полной ясности с их источниками. Железнодорожники справедливо голосуют за ГЧП, понимая, что за счет собственной инвестиционной программы проект не потянуть. К тому же мировая практика доказала эффективность такого взаимодействия.

**КАК У ВСЕХ** Например, в США, Китае финансовую поддержку развитию инфраструктуры железнодорожного транспорта оказывают специальные государственные структуры, в Евросоюзе действуют программы финансирования трансевропейских сетей. В Германии железнодорожную инфраструктуру правительство финансирует напрямую из госбюджета: в течение пяти лет — с 2009 по 2013 год — по \$3,5 млрд ежегодно. Стоит отметить, что протяженность железных дорог этой страны — 44 тыс. км. Вдвое меньше, чем в России, но несопоставимо по плотности на единицу площади. И немцы продолжают строить! США, национализировавшие в 1971 году пассажирские железнодорожные перевозки, не только поддерживают их за счет госбюджета, но и утвердили в 2009 году масштабную (\$8 млрд сразу и по \$1 млрд ежегодно в дальнейшем) программу развития высокоскоростного сообщения. Причем утвердили ее в разгар финансового кризиса как антикризисную меру для поддержания экономики страны.

Наиболее показателен пример КНР, в конце прошлого века сделавшей ставку на масштабное строительство до-

рог. Протяженность железнодорожной сети страны уже составляет 75 тыс. км, а на 2012–2017 годы запланировано увеличить ее еще на 40 тыс. км. Строительство финансируется из созданного в 1991 году Фонда железных дорог (формируется за счет инфраструктурной составляющей в тарифах на грузоперевозки) и средств, привлекаемых при помощи долговых инструментов — так называемых железнодорожных строительных облигаций, эмитируемых транспортным ведомством КНР. В результате с 2000 по 2008 год инвестиции в транспортное строительство превысили \$330 млрд.

Помимо прямого госучастия в развитии отрасли за рубежом есть множество примеров государственно-частного партнерства, и этот опыт сегодня активно изучается в России.

И если, например, идею концессионного строительства с привлечением частного капитала адаптировать к реалиям отечественного законодательства, ограничивающего в обороте практически все активы ОАО РЖД (один из бывших топ-менеджеров госкомпании отмечал в беседе с автором, что усилила по согласованию, предшествовавшие отчуждению ряда вагоноремонтных мощностей, были «титаническими»), то создание специального фонда с государственным администрированием представляется целесообразным. По аналогии с Инвестфондом новая структура смогла бы сосредоточиться на распределении бюджетных средств на железнодорожные инфраструктурные проекты по развитию существующей сети. Долговые инструменты также можно было бы использовать для резкого ускорения модернизации железнодорожной сети. Но привлечение дополнительных заимствований в форме облигаций или банковских кредитов с целью финансирования тех или иных проектов означает для ОАО РЖД увеличение долговой нагрузки на компанию в целом. То есть необходимо создать условия, чтобы нагрузка приходилась на сам проект, что, в свою очередь, потребует наличия юридических оснований для выделения проекта в специальную проектную компанию. Создавать же проектную компанию под каждый из проектов ОАО РЖД, оперирующего сетью дорог в национальном масштабе, представляется по меньшей мере нецелесообразным.

Наиболее приемлемым способом финансирования развития железнодорожной инфраструктуры в текущих условиях с учетом низкого уровня госдолга и предлагаемого его увеличения, согласно Основным направлениям долговой политики РФ, представляется привлечение государством долгосрочных займов с последующей их передачей ОАО РЖД в виде безвозвратных бюджетных субсидий, беспроцентных бюджетных кредитов, вкладов в уставный капитал. Администрировать процесс сможет уже упоминавшийся специальный госфонд. В этом случае господдержка будет носить целевой, точечный характер, а контролировать эффективность капложений проще в процессе финансирования конкретного проекта. ■