

СТАЛЬНЫЕ ТИСКИ ЭКОНОМИКИ «СТАНОВОЙ ХРЕБЕТ СТРАНЫ» — СОВЕТСКИЙ ШТАМП НЕБЕЗОСНОВАТЕЛЬНО ПЕРЕКОЧЕВАЛ В НАШИ ВРЕМЕНА: СВЕЖАЯ СТАТИСТИКА ПОДТВЕРЖДАЕТ, ЧТО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ СОХРАНЯЕТ ЛИДЕРСТВО ПО ОБЪЕМАМ ПЕРЕВОЗОК. ПРИОРИТЕТНОЕ РАЗВИТИЕ ЕМУ ПРОЧИТ И УТВЕРЖДЕННАЯ В 2008 ГОДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РФ «СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ДО 2030 ГОДА». БЕЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НЕМЫСЛИМЫ ПРОЕКТЫ ПО РАЗВИТИЮ РЕГИОНОВ СЕВЕРА ЕВРОПЕЙСКОЙ ЧАСТИ РОССИИ, СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА. АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

Однако нынешнее состояние железнодорожной инфраструктуры отнюдь не так радужно, как декларации руководителей различных уровней о ее перспективах. Данные годового отчета ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) свидетельствуют о существенном износе инфраструктуры. Несмотря на то что в 2010 году монополия отремонтировала больше 5 тыс. км путей, на начало года протяженность участков с просроченным ремонтом в целом по сети составила 20,11 тыс. км, что составляет 16,2% от развернутой длины главных путей. Это означает, что привести в порядок такие участки можно лишь за восемь лет, увеличив объемы ежегодного ремонта как минимум в три раза. 53,6 тыс. км, или 45% от развернутой длины контактной сети, эксплуатируются сверх нормативного срока. Более половины тяговых подстанций (763 из 1408) требуют реконструкции, более 3,6 тыс. тяговых и понижающих трансформаторов (81%) «проработали более двух нормативных сроков без капитального ремонта».

В последнем исследовании Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) отмечается, что состояние магистральной железнодорожной инфраструктуры «уже сегодня становится ограничителем роста экономики». Пропускная способность инфраструктуры практически исчерпана в направлении Дальнего Востока. На подходах к портам Ванино и Советской Гавани через несколько лет она будет в два-три раза ниже перевалочных мощностей имеющихся там терминалов. Программы развития железнодорожного транспорта, включая «Стратегию 2030», «не подкреплены достаточными источниками финансирования, в них не определены условия возврата частных инвестиций для инвесторов, не понятна долгосрочная тарифная политика для грузопользователей», — констатируют специалисты ИПЕМ.

ПЕРЕКРЕСТНАЯ ГОСПОДДЕРЖКА Руководство ОАО РЖД уже не первый год сигнализирует правительству о том, что денег не хватает. В последнее время тон официальных сообщений монополии особенно резок и откровенен. «Недофинансирование транспортной инфраструктуры может нанести серьезный комплексный экономический ущерб интересам РФ, а объем потерь для бюджетной системы будеткратно превышать требуемый объем финансовых вложений», — цитируются слова президента ОАО РЖД Владимира Якунина в одном из ноябрьских пресс-релизов компании. Ранее был назван и объем «недофинансирования» — порядка 400 млрд руб. Но правительство ни год назад, ни в этом году не одобрило дополнительные инвестиции. И на недавней конференции транспортников в Новосибирске Владимир Путин с гордостью говорил о колоссальных бюджетных тратах на строительство автомобильных дорог, об инвестициях в инфраструктуру морских портов, а железнодорожников строго допрашивал о средней скорости движения поездов...

В ОАО РЖД удивляются тому, почему именно за счет железнодорожников государство поддерживает другие от-

расли промышленности. Ежегодно, когда правительство в очередной раз обсуждает вопрос индексации тарифов, Владимир Якунин напоминает о том, что тарифы на железнодорожные перевозки растут в несколько раз медленнее, чем цены на электроэнергию, топливо, металлы, тогда как закупки именно этих товаров составляют львиную долю расходов монополии. Депутат Госдумы, первый зампред комитета по транспорту Владимир Клименко соглашается с тем, что в 1990-е годы нужно было поддерживать промышленность в том числе путем сдерживания роста железнодорожных тарифов. «Но до бесконечности это продолжаться не может: инфраструктура стареет, — констатирует он. — Мы предупреждали, что, когда поднимутся инфляцики, металлурги и другие, может оказаться, что инфраструктура не сможет выполнять те заявки, которые эти отрасли предъявляют к вывозу. Это сегодня мы и имеем», — сожалеет господин Клименко.

Однако научный руководитель Высшей школы экономики Евгений Ясин, занимавший в 1990-е годы пост министра экономики, а в начале 2000-х стоявший у истоков структурной реформы железнодорожного транспорта, оценивает ситуацию иначе. «Действительно, есть несколько отдельных видов перевозок, которые поддерживаются льготными тарифами, но их немного и эти льготы компенсируются повышенными тарифами на перевозки других грузов по другим направлениям. По большому счету сегодня подпитываются бюджетными дотациями в основном пригородные пассажирские перевозки, которые по преимуществу нерентабельны», — отмечает господин Ясин.

ФАТАЛЬНАЯ КОНКУРЕНЦИЯ Повышение платы за инфраструктуру по грузовому движению, по мнению экс-министра экономики, может привести к прямо противоположным результатам: частные операторские компании, которые зачастую принадлежат самим грузоотправителям, отреагируют на повышение цен сокращением перевозок, что отразится в конечном итоге на промышленном производстве и на всей экономике страны. Именно поэтому, считает господин Ясин, государство идет на определенную жертву и устанавливает низкие железнодорожные тарифы на некоторых направлениях, рассчитывая, что на других — рентабельных и выгодных — железная дорога свое возьмет. «Не говоря о том, что железнодорожники

имеют прямые связи с грузоотправителями, грузополучателями, экспедиторскими фирмами, у них есть также широкий набор дополнительных услуг и надбавок, который позволяет им обеспечивать свои интересы и получать прибыль», — отмечает профессор.

По его мнению, главная проблема монополии в том, что на рынке отсутствуют оптимальные соотношения цен на перевозку грузов разными видами транспорта. В частности, Евгений Ясин обращает внимание на существенный рост автомобильных перевозок. По разным подсчетам, грузовик на хорошей дороге выгоден при перевозках на расстоянии до 1 тыс. км, а на более дальних расстояниях он проигрывает по рентабельности железной дороге. «Несмотря на особенности нашей территориальной конфигурации и вопреки, казалось бы, несомненной выгоде железнодорожных перевозок на дальние расстояния, часто оказывается проще перевезти грузы по автодорогам. Этот парадокс во многом объясняется тем, что грузоотправитель иной раз предпочитает не связываться с железной дорогой, ведь для этого нужен специальный экспедитор, умеющий работать с ней, появляются дополнительные расходы на перевалку. А представьте, что ко всем этим „удобствам“ добавится еще и повышение тарифов», — предостерегает научный руководитель ВШЭ.

МОТИВАЦИЯ РУБЛЕМ Становится очевидно, что, не балуя монополию легкими деньгами, государство принуждает ОАО РЖД продолжать рыночные реформы: форсировать продажу дочерних обществ, шире привлекать частные инвестиции, использовать заемные средства. Государственная компания вынуждена соглашаться с этим, хотя и делает это с явным неудовольствием: «В отличие от предшествующих лет, в 2012 и последующие годы у ОАО РЖД практически не остается внутренних резервов по финансированию инвестиционной программы за счет продажи акций дочерних обществ. Для реализации поставленных планов компании придется существенно нарастить кредитный портфель, занимая в среднем более 100 млрд рублей в год», — говорится в материалах ОАО РЖД.

Депутат Госдумы Владимир Клименко хоть и не критикует действия правительства, но во многом соглашается с опасениями представителей монополии. «Когда-нибудь эти „дочки“ кончатся, и что будем делать?» — недоумевает де-

путат, добавляя, что сегодня за счет собственных средств ОАО РЖД может финансировать только поддержание существующей инфраструктуры и даже на это в полном объеме денег не хватает. «Ни один частный бизнесмен в здравом уме не будет вкладываться в инфраструктуру там, где еще только планируется промышленное развитие, в том числе и потому, что инвестиционный период таких проектов — 20–30 лет. Всем известно, что сейчас бизнес работает на коротких деньгах, и если мы будем полагаться только на возможности бизнеса в этом вопросе, то тогда мы фактически отказываемся от развития страны», — считает зампред комитета Госдумы по транспорту.

ТОЛЬКО БЕЗ ПАНИКИ В свою очередь представители либерального «крыла» реформы считают, что необходимые ресурсы инвестиций в инфраструктуру у железнодорожной монополии имеются. Евгений Ясин считает, у ОАО РЖД есть возможности повысить свою эффективность, в том числе за счет оптимизации системы управления, организации трудовых процессов и других мер. «Там полностью всяких недостатков, за счет устранения которых можно снизить издержки. В стране очень высок уровень издержек производства, и железнодорожный транспорт здесь не исключение», — отмечает профессор. Сэкономить можно было бы больше, но сейчас уровень конкуренции недостаточен, считает он. «В России пока не любят считать деньги: зачем снижать издержки, если несовершенный рынок позволяет поднять цены? Но это не вопрос отдельных компаний: для них просто нужно создать более жесткие условия, чтобы они старались лучше организовывать свои бизнес-процессы», — полагает научный руководитель ВШЭ.

Мрачных прогнозов относительно того, что из-за недофинансирования инфраструктуры железнодорожная сеть встанет, господин Ясин призывает не пугаться. «Если, предположим, на каком-то участке железной дороги 80% грузооборота составляют перевозки железной руды, то перевозки по ней не останутся. В конце концов, хозяева металлургического завода и рудника соберутся и купят этот участок. Да, пока у нас в стране инфраструктура по определению государственная, но это тоже существенный резерв», — обозначает перспективы профессор ВШЭ.

И вот здесь, похоже, у железнодорожников и государства есть шанс прийти к компромиссу. Вовлечение в экономический оборот самой инфраструктуры — давняя мечта ОАО РЖД, поскольку за счет возможности предоставления железнодорожных путей в залог по кредитам монополия может не толькократно увеличить объемы привлекаемых средств у банков, но и радикально улучшить условия кредитов. Но предметные разговоры об отмене запрета на приватизацию железнодорожной инфраструктуры вряд ли начнутся до завершения очередного политического цикла в России, ведь в предвыборных дебатах действующей власти вряд ли будет выгодно допускать публичные дискуссии на тему продажи в частные руки «кровеносной системы экономики». ■

ТАРИФЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ РАСТУТ В НЕСКОЛЬКО РАЗ МЕДЛЕННЕЕ, ЧЕМ ЦЕНЫ НА ЭЛЕКТРОЭНЕРГИЮ, ТОПЛИВО, МЕТАЛЛЫ, ТОГДА КАК ЗАКУПКИ ИМЕННО ЭТИХ ТОВАРОВ СОСТАВЛЯЮТ ЛЬВИНУЮ ДОЛЮ РАСХОДОВ МОНОПОЛИИ



НА ПОДХОДАХ К ПОРТАМ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ ПОЧТИ ВДВОЕ НИЖЕ МОЩНОСТЕЙ ИМЕЮЩИХСЯ ТАМ ТЕРМИНАЛОВ