

# ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТРАНСПОРТ



Рынок лизинга вагонов бьет рекорды **20** |  
Дойдет ли «широкая» колея до Европы? **21** |  
Электрички станут ходить реже, а стоить —  
дороже **22** | Разгрузит ли московские дороги  
Малое кольцо? **22** |

## Генеральное наступление

### инфраструктура

В ОАО РЖД разработали новую Генеральную схему развития железных дорог до 2020 года. На строительство инфраструктуры железнодорожники требуют от государства рекордную сумму 5,5 трлн рублей. В последние годы, впрочем, правительство отказывало им в значительно меньших суммах.

Новый документ меняет ориентиры, заложенные в Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года, которая была принята в 2008 году правительством России и до сих пор являлась основным стратегическим руководством для железнодорожников. На начальном ее этапе — с 2008 по 2015 год — предусматривалась коренная модернизация инфраструктуры и подвижного состава, ликвидация узких мест и строительство ряда наиболее востребованных железнодорожных линий. В дальнейшем — с 2016 года — увеличение инвестиций, динамичное расширение железнодорожной сети и создание инфраструктурных условий для развития новых точек экономического роста в стране.

Для реализации «Стратегии-2030» был выработан ряд принципов финансирования, которые, правда, так и не были применены, в результате чего

инвестиции стали существенно отставать от намеченных планов. Кроме того, за это время изменилась конъюнктура товарных рынков, отраслевых стратегий, инвестиционных приоритетов и возможностей бюджетов разных уровней.

По словам главы РЖД Владимира Якунина, цель разработки Генеральной схемы — определение основных параметров развития отрасли на перспективу до 2020 года в новых экономических условиях. При этом документ представляет собой достаточно гибкий стратегический план, обозначающий векторы для инвестирования.

Тенсхема-2020 допускает два варианта развития отрасли — максимальный и минимальный. Оба предполагают сырьевой сценарий роста экономики России, однако максимальный в дополнение к этому включает возможность развития страны по инновационному пути и создания высоко-



Интенсивность движения пассажирских поездов дальнего следования к 2020 году должна увеличиться на 17% фото РИА Новости

технологичных производств. В РЖД утверждают, что при подготовке Тенсхемы-2020 были учтены мнения всех крупнейших грузоотправителей и планы развития смежных видов транспорта. Широкое обсуждение нового документа состоялось на научно-техническом совете компании, в котором приняли участие все заинтересованные стороны.

На совещании вновь был поднят вопрос об исчерпании пропускных способностей ин-

фраструктуры железных дорог. Протяженность узких мест, используемых на грани их возможностей, составляет уже около 6,5 тыс. км, что превышает 7% общей длины железных дорог. В соответствии с прогнозируемыми по максимальному варианту объемами перевозок до 2015 года их протяженность достигнет около 14 тыс. км, а к 2020 году возрастет до 18 тыс. км.

Объемы перевозок на многих направлениях превышают рекордные показатели советского времени, по грузонапряженности на 1 км пути РЖД вышли на лидирующие позиции в мире. Как говорят в компа-

нии, в условиях дефицита инвестиций остается только более интенсивно использовать существующую инфраструктуру (сокращать интервалы между поездами, повышать скорости, увеличивать вес поезда), однако на отдельных перегруженных сверх меры участках даже это уже не представляется возможным.

### Направление — порт

В последние годы экспортные грузопотоки в значительной степени переориентировались на Восток, прежде всего в Китай, что эксперты прогнозировали еще до кризиса.

(Окончание на стр. 18)

## Дефицит решений

### финансы

Главное противоречие, с которым сталкивается сегодня железнодорожная отрасль, оказалось довольно сложным и труднопреодолимым. С одной стороны, существует очевидный запрос на новое строительство в отрасли, с другой — нет понимания того, кем и на каких условиях это финансирование должно осуществляться. Существует ли волшебный механизм, который позволит и дороге построить, и поездку обновить, и деньги сэкономить? Ответу на этот вопрос посвящено исследование юридической компании Latham & Watkins, которое оказалось в распоряжении «Ъ».

### США. На Бога надейся, а сам не плошай

Особенности железнодорожной отрасли США — наличие частной собственности на железнодорожную инфраструктуру, большое число компаний, занимающихся грузовыми перевозками, а также выделение пассажирских перевозок в отдельную госкомпанию Amtrak, субсидируемую государством. Именно столь пестрый состав участников рынка США и стал причиной широко распространенного мнения, что в США железнодорожное строительство ведется исключительно на частные деньги. На деле это не совсем так.

Транспортная инфраструктура США может финансироваться из разных источников, как с

привлечением частных инвесторов на рынках капитала, так и с участием государства. Американцы, привлекая деньги на инфраструктуру, делают упор на долговых бумагах и предлагают весьма интересные варианты.

Например, самым необычным долговым инструментом, используемым для финансирования инфраструктуры, со сроком окупаемости свыше 20 лет являются облигации GARVEE. Отдельные штаты выпускают эти бумаги в расчете на будущие гранты из федерального бюджета на поддержание и строительство транспортной инфраструктуры, которые и служат обеспечением. При этом доходы по таким облигациям не облагаются налогами — правда, и гарантий со стороны государства, как правило, не имеется. Доходность облигаций GARVEE, выпущенных в 2009 году, составила 3,36–4,75%.

Ставка на долговые бумаги позволила привлечь деньги в момент финансового кризиса, когда инвесторы с трудом шли в подобные инструменты. В 2009 году облигации Build America Bonds давали властям штатов и местным властям возможность финансировать инфраструктурные проекты, используя федеральные ассигнования. В отличие от многих видов облигаций, используемых для финансирования инфраструктуры, эти бумаги не освобождались от подоходного налога и штаты могли выпускать их в любом количестве до конца 2010 года. Выплаты процентов по облигациям субсидируются из феде-

рального бюджета в размере до 35% процентной ставки.

Крупномасштабные инфраструктурные проекты сложно финансировать только посредством частного капитала, рассчитывая на выручку от проекта в качестве обеспечения. Поскольку объемы и сроки поступления такой выручки трудно прогнозируемы и не позволяют привлечь достаточное количество средств на приемлемых для проекта условиях, было решено дополнительно финансировать такие проекты напрямую из федерального бюджета.

Ключевыми инвесторами в «традиционные» транспортные проекты являются инфраструктурные банки штатов (State Infrastructure Banks). Первоначально они формируются за счет субсидий из федерального бюджета или бюджета штата. Кредиты предоставляются на развитие инфраструктурных проектов, как правило, по ставкам ниже рыночных (в некоторых случаях — нулевым). Обеспечением выступает залог будущей выручки от проекта.

Первоначально в программу создания инфраструктурных банков штатов, запущенную в 1995 году, входило только десять штатов. По состоянию на декабрь 2008 года в программе участвовали 32 штата и одна территория. При этом около 87% финансирования, доступного через инфраструктурные банки штатов, приходилось на пять штатов: Южную Каролину, Аризону, Флориду, Техас и Огайо.

(Окончание на стр. 19)



## ВЫБИРАЙТЕ ЛИДЕРА

### ЛУЧШАЯ ТЕХНИКА И ТЕХНОЛОГИИ

ОТЕЧЕСТВЕННЫХ И ИНОСТРАННЫХ  
ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ  
НА УНИКАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ

**ЛИЗИНГ ВСЕХ ВИДОВ ТЕХНИКИ  
И ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ  
ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ**

// Лизинг дорожной техники и оборудования, грузового и пассажирского транспорта, лизинг авиационной техники, включая аэронавигационное и аэропортовое оборудование, железнодорожного подвижного состава, водного транспорта и портового оборудования //

**5,14%  
ЛУЧШАЯ  
СТАВКА**



**www.gtlk.ru**  
**(495) 2210012**

Реклама. Открытое акционерное общество «Государственная транспортная лизинговая компания». Занимает первое место в лизинге дорожной техники, автобусов и микроавтобусов, оборудования для авиационной отрасли; четвертое место — в лизинге железнодорожного подвижного состава. Предоставляет программы государственного лизинга с низким размером ставок удорожания и оптимальными условиями аванса на технику и технологии отечественных и иностранных предприятий, произведенные на территории России. Срок лизинга от 3 лет. Аванс — до 30%. Среднегодовое удорожание — от 5,14%. Программы государственного лизинга распространяются на технику и технологии, произведенные на территории России. Все сведения опубликованы исключительно в информационных целях, не налагают на компанию никаких обязательств и не носят характер гражданско-правовой оферты.