

«НАМ НУЖНЫ РЕШИТЕЛЬНЫЕ ПРЕОБРАЗОВАНИЯ» СЕГОДНЯ ПРОЕКТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, В ТОМ ЧИСЛЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ, МНОГИМИ КРИТИКУЮТСЯ ЗА ИХ ВЫСОКУЮ СТОИМОСТЬ И НЕОЧЕВИДНЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЭФФЕКТЫ. О ТОМ, ПОЧЕМУ ОНИ НЕОБХОДИМЫ И МОГУТ СТАТЬ ДРАЙВЕРАМИ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ, В ИНТЕРВЬЮ BUSINESS GUIDE РАССКАЗАЛ ВЛАДИМИР ЯКУНИН, ПРЕЗИДЕНТ ОАО РЖД.

BUSINESS GUIDE: Как вы считаете, нужны ли вообще крупные инфраструктурные проекты в сложной экономической ситуации и способны ли они принести весомый экономический эффект?

ВЛАДИМИР ЯКУНИН: Вы знаете, исторически развитие России как великой державы всегда осуществлялось через глобальные проекты, которые, по сути своей, и были проектами развития инфраструктуры. Мы построили ДнепроГЭС и Магнитку, освоили атом, подняли целину, проложили БАМ, первыми полетели в космос. Современная Россия также готова и стремится к продолжению этой традиции.

Без развития существующей инфраструктуры предельный экономический рост в России не сможет превысить 3% в год — это вывод, сделанный Министерством экономического развития. Поэтому основой развития страны должно стать развитие инфраструктуры, в том числе транспортной, железнодорожной. Особенно важно учитывать и то, что географическое положение России позволяет нам выступать в качестве узловой точки торговых и транспортных путей между Европой и Азией, играть роль геоэкономического интегратора.

В соответствии с параметрами, обнародованными Всемирным банком, инфраструктурный фактор на 40% определяет конкурентоспособность экономики страны. Поэтому нам нужны решительные преобразования, направленные на формирование новых точек инфраструктурного роста, способных обеспечить гарантированный макроэкономический эффект в масштабах государства. ОАО РЖД является исполнителем нескольких перспективных проектов, реализация которых будет определять будущее и транспортную систему, и социально-экономического развития не только нашей страны, но и макрорегионов АТР—ЕС.

В первую очередь речь идет о проекте развития инфраструктуры Восточного полигона сети железных дорог, в который входит Байкало-Амурская и Транссибирская железнодорожные магистрали. Сегодня этот проект прошел всестороннюю экспертизу, в том числе на площадке «Открытого правительства» и экспертного сообщества, признана его бюджетная эффективность в объеме свыше 140 млрд руб. Одно лишь объявление о планах по развитию БАМа привело к увеличению заявок грузоотправителей, так что экономический эффект очевиден.

Более того, формирование на территории Сибири и Дальнего Востока интегральной инфраструктурной, научно-производственной и социальной системы вдоль БАМа и Транссиба будет способствовать формированию новой парадигмы развития этого огромного региона — Транс-Евразийского пояса. История показывает, что именно такие мегапроекты способны за счет концентрации усилий различных сфер экономики, политических интересов, социальных групп, национальных суверенных интересов дать толчок глобальному развитию.

ВГ: Модернизация БАМа и Транссиба, строительство нового транспортного коридора, который свяжет Восток и



ВЛАДИМИР ЯКУНИН: ИСТОРИЧЕСКИ РАЗВИТИЕ РОССИИ КАК ВЕЛИКОЙ ДЕРЖАВЫ ВСЕГДА ОСУЩЕСТВЛЯЛОСЬ ЧЕРЕЗ ГЛОБАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ, КОТОРЫЕ, ПО СУТИ СВОЕЙ, И БЫЛИ ПРОЕКТАМИ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Запад — почему именно сейчас понадобилась реализация данного проекта? Какие слабые места в современной экономике поможет восполнить данный проект?

В. Я.: Правительство России в качестве одной из приоритетных задач определило развитие Сибири и Дальнего Востока и ускоренный рост ВРП сибирских и дальневосточных регионов в течение ближайших 10–15 лет. С учетом имеющихся у нас заявок крупнейших промышленных предприятий, которые реализуют мощные инвестиционные проекты в этом регионе, мы видим реальность решения этой задачи. Но для этого необходимо существенное усиление железнодорожной инфраструктуры региона.

Кроме того, проекты развития инфраструктуры, расположенной на международном транспортном коридоре «Восток—Запад», способны стать дополнительным драйвером экономического развития. В первую очередь за счет реализации транзитного потенциала нашей страны. Несмотря на значительные темпы прироста железнодорожного транзита — за последние четыре года он вырос в полтора раза, потенциал далеко не исчерпан.

По Транссибирской магистрали — основе коридора «Восток—Запад» — в сообщении между Западной Европой и Азией сегодня перевозится не более 1% от общего контейнерного грузопотока. В то же время транзитные перевозки 600–800 тыс. контейнеров в год, по оценке экспертов, способны принести российским транспортным компаниям дополнительную выручку в размере порядка \$2 млрд.

Но для комплексной реализации транзитного потенциала необходима реализация целого ряда проектов развития. Это и строительство железнодорожного Северного широтного хода, обеспечивающего освоение месторождений и транспортное обслуживание территорий Ямало-Ненецкого автономного округа. Он позволит перераспределить грузопотоки, частично разгружая Транссиб в его европейской части. Еще одно необходимое направление, стимулирующее экономический рост, — это усиление подходов к российским портам для реализации экспортного потенциала страны, транспортное обеспечение Крыма.

В целом, по оценкам экспертов, реализация пакета перспективных стратегических железнодорожных проектов способна обеспечить дополнительный прирост ВВП к 2020 году не менее чем на 1,1–2,5%. Это признало и Минэкономики России, которое в прогнозе до 2030 года определило развитие железнодорожной

отрасли в качестве обязательного элемента форсированного сценария развития экономики.

ВГ: Кто должен быть заинтересован в реализации такого масштабного проекта, как Восточный полигон, помимо железнодорожной отрасли? Сегодня много разговоров о сокращении софинансирования проекта из бюджетных средств. Есть такая опасность в будущем?

В. Я.: Социально-экономическое развитие Сибири, Дальнего Востока и Байкальского региона — это государственная стратегия: решение этой масштабной задачи возможно только при активной поддержке государства. Как подчеркнул в своем обращении к Федеральному собранию Владимир Владимирович Путин, «развитие Дальнего Востока является приоритетом нашей экономической политики на весь XXI век».

Принята государственная программа «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона», разработанная Минвостокразвития. Она предусматривает комплексное освоение минерально-сырьевой базы восточной части России. В этом вопросе степень участия железнодорожного транспорта является основополагающей. Уже сегодня освоение угольных и рудных месторождений сопряжено с увеличением нагрузки на железнодорожный транспорт. В настоящее время вывоз сырья производится здесь с месторождений угля, железной руды и минерально-строительных материалов: в 2012 году началась отгрузка каменного угля с Эльгинского и Апсатского месторождений, активно ведется освоение Эльгестского каменноугольного месторождения в Республике Тыва. Крупнейшие промышленные компании имеют намерения по разработке новых железорудных и каменноугольных месторождений этого региона.

Все это требует соответствующих инфраструктурных возможностей, в том числе за счет соответствующего развития БАМа и Транссиба. Отмечу особо: мы прошли долгий путь, приводя объективную доказательную оценку перспектив этого проекта, которая переселила критику отдельных экономистов. Правительством РФ было одобрено выделение средств из Фонда национального благосостояния на развитие инфраструктуры Восточного полигона. В том числе потому, что недостаточное развитие инфраструктуры, включенной в систему международных транспортных коридоров, в самом ближайшем будущем окажет серьезное негативное влияние и на перспективы социально-экономического развития страны и конкурентоспособность транспортной системы России на глобальном евроазиатском рынке транспортных услуг.

ВГ: Что может послужить драйвером российской экономики при успешной реализации проекта «Восточный полигон» — комплексная развитая транспортная инфраструктура или то, что с ней напрямую соприкасается: месторождения, природные ресурсы? Или социальная жизнь региона, поскольку в настоящее время одной из приоритетных задач, о которых еще в мае текущего года говорил Владимир Путин, является освоение территорий

БЕЗ РАЗВИТИЯ СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЕЛЬНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РОСТ В РОССИИ НЕ СМОЖЕТ ПРЕВЫСИТЬ 3% В ГОД. ПОЭТОМУ ОСНОВОЙ РАЗВИТИЯ СТРАНЫ ДОЛЖНО СТАТЬ РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ, В ТОМ ЧИСЛЕ ТРАНСПОРТНОЙ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ



ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА