

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА

Сибири и Дальнего Востока с привлечением туда человеческого капитала, стимулированием по миграции новой рабочей силы и пр.?

В. Я.: Все перечисленное имеет значение. В 1984 году, когда состоялась укладка последнего, знаменитого «Золотого звена» Байкало-Амурской магистрали и по новой железной дороге до Комсомольска-на-Амуре пошли первые поезда, мало у кого возникали сомнения в важности и необходимости строительства БАМа. В советские годы понимание экономического значения этого проекта шло рука об руку с социальным освоением Дальнего Востока — все мы помним энтузиазм строителей БАМа, когда молодые пары прямо со стройки уезжали в ЗАГСы, играли свадьбы, заводили семьи и обустроили свой быт в этих красивейших и богатейших ресурсами местах.

Сегодня мы также видим правильность такого подхода, и нагляднее всего это подтверждает статистика. Если в 1980 году грузооборот железнодорожного транспорта на Восточном полигоне страны составлял 336 млрд тоннокилометров, то в 2013 году он достиг 535 млрд тоннокилометров. Увеличение практически в два раза! Не говоря уже об удвоении за этот период его доли в общем грузообороте всех российских железных дорог с 11,5% в 1970 году до 24,4% в 2013 году.

Богатейшая ресурсная база восточной части России располагает большими запасами угля, руд, нефти, газа, калийных солей, золота, платины, алмазов, других ресурсов. При необходимом развитии транспортной инфраструктуры регион может стать одним из крупных альтернативных источников импортных поставок продукции в страны АТР, конкурентоспособных к продукции из Австралии, Индонезии, Бразилии и других стран.

Одна только реализация проекта развития БАМа и Транссиба обеспечит заказ для отечественной промышленности в объеме порядка 200 млрд руб. и позволит создать дополнительно около 40 тыс. рабочих мест на стадии строительства. Произойдет формирование новых промышленных кластеров, требующих привлечения трудовых ресурсов, будет развиваться транспортная доступность региона для населения. Социальное значение этого проекта трудно переоценить.

ВГ: Как в будущем проект модернизации двух крупнейших магистралей страны отразится на перевозках и перевозчиках?

В. Я.: Перспективы развития коридора «Восток—Запад» связаны в том числе с развитием и совершенствованием технологии перевозок крупнотоннажных контейнеров ускоренными поездами. С учетом быстро растущего спроса на данные услуги и требований клиентов постоянно расширяется перечень маршрутов их следования: контейнерные поезда доставляют груз от российских портов на Тихом океане до крупнейших городов России и до западных границ страны. Эта технология позволяет не только существенно сократить время доставки грузов из Азии в Европу, но и обеспечить ритмичность и регулярность поставок.

Разработана и успешно внедряется программа «Транссиб за семь суток», которая предполагает движение ускоренных контейнерных поездов с маршрутной скоростью до 1,2 тыс. км в сутки. Она позволяет привлечь на направление «Восток—Запад» часть контейнеропотока в сооб-



СОВМЕЩЕННАЯ ДОРОГА АДЛЕР—«АЛЬПИКА-СЕРВИС» СВЯЗАЛА БЕРЕГ ЧЕРНОГО МОРЯ С ГОРНЫМИ ВЕРШИНАМИ КРАСНОЙ ПОЛЯНЫ

щении между странами Юго-Восточной Азии и Европы, транспортируемого в настоящее время по традиционному морскому маршруту через Суэцкий канал. Для привлечения дополнительных грузопотоков транзитных грузов ОАО РЖД активно сотрудничает с зарубежными партнерами, заинтересованными в повышении глобальной конкурентоспособности железнодорожного транспорта. В этом вопросе мы находим полное понимание с нашими коллегами и в Международном союзе железных дорог, и на других представительных площадках.

ВГ: Все перечисленные вами проекты касаются грузовых перевозок, а есть ли инфраструктурные проекты развития в пассажирском сегменте? Насколько велика их экономическая целесообразность?

В. Я.: Да, такие проекты существуют, и они направлены прежде всего на повышение транспортной доступности и связанности регионов России между собой. Такое развитие имеет особое значение для стимулирования роста валовых региональных продуктов.

Например, развитие высокоскоростных магистралей в России. Пилотным здесь является проект магистрали Москва—Нижегород—Казань протяженностью 770 км, в регионах прохождения которой проживают около 25 млн человек. Ее строительство сыграет заметную роль в стимулировании экономической активности

регионов: в ходе строительства будет создано 370 тыс. рабочих мест более чем в 20 отраслях экономики. В первые 12 лет эксплуатации ожидается совокупный дополнительный прирост ВВП России на 11,7 трлн руб., рост налоговых поступлений на 3,8 трлн руб., чтократно превышает стоимость строительства.

ВГ: Насколько широко используется механизм государственно-частного партнерства в России в сфере транспортного строительства и в каких сегментах он успешнее всего применяется?

В. Я.: Прежде всего надо отметить, что для полноценного развития железнодорожной отрасли ресурсов ОАО РЖД недостаточно и привлечение государственно-частного партнерства — это самый перспективный способ развития. О том, что железные дороги привлекательны как объект инвестиций, красноречиво свидетельствует история успешных займов нашей компании на международных долговых рынках — крупнейшие инвесторы доверяют ОАО РЖД деньги на длительный срок.

Но для широкого применения ГЧП при реализации инфраструктурных проектов существует ряд структурных ограничений. Прежде всего частный капитал отпугивают очень длительные сроки окупаемости: в ряде регионов, например на Дальнем Востоке, горизонт окупаемости превышает 20 лет. При этом создание железнодорожной инфраструктуры в таких сложных геологических условиях — это очень капиталоемкое дело, а возврат вложенных средств затруднен в силу того, что рост тарифов на услуги железнодорожной инфраструктуры сдерживается со стороны государства. Это, пожалуй, главный фактор, почему частные инвесторы идут в инфраструктуру достаточно тяжело.

Не последнюю роль в сдерживании частных инвестиций играют особенности имеющейся правовой базы, которая пока еще представляет весьма ограниченные возможности для государственно-частного партнерства и нуждается в дальнейшем развитии. Отечественное законодательство, например, не позволяет отчуждать инфраструктуру железнодорожного транспорта, и частному капиталу, по сути, предлагается инвестировать в государственную собственность.

ВГ: Какие можно назвать эффективные примеры развития железнодорожной инфраструктуры на основе ГЧП из уже реализованных РЖД проектов? Каким образом строилось их финансирование?

В. Я.: Хорошие примеры действительно есть, они связаны в основном с новым строительством, а также со строительством сопутствующей инфраструктуры, например вокзальных комплексов. И если частному инвестору в нынешних обстоятельствах не будет интересен проект строительства второго пути БАМа, то железная дорога Кызыл—Курагино от угольных месторождений до точки примыкания к Транссибу может быть построена за счет использования механизмов ГЧП.

ВГ: Какие решения приняты по развитию транспортной инфраструктуры БАМа? Есть ли заключенные контракты привлечения частных инвестиций на эти цели?

В. Я.: Проект развития БАМа является стратегическим с точки зрения устойчивости социально-экономического развития региона, обеспечения геостратегических долгосрочных интересов России. На уровне государства инвестирование средств в его развитие даст колоссальный мультипликативный эффект. К сожалению, колоссальные сроки окупаемости делают практически невозможным привлечение частных средств. Более того, подобные проекты экономически неэффективны и для ОАО РЖД как коммерческой организации, главной целью которой, и это записано в уставе, является извлечение коммерческой прибыли.

Именно поэтому вопросы субсидирования подобных проектов относятся к компетенции государства. Одним из механизмов государственной поддержки для реализации проекта является введение инвестиционной составляющей в тарифы на грузовые перевозки с адресным направлением полученных дополнительных средств на развитие магистрали. Однако профинансировать весь проект только за счет роста тарифной нагрузки на пользователей не представляется возможным. В этой связи крайне важен баланс тарифных решений и прямых мер государственной поддержки.

Интервью записала ОЛЬГА МЕЛЬНИКОВА



РАЗВИТИЕ ПАССАЖИРСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОБЕСПЕЧИТ ПОВЫШЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ И СВЯЗАННОСТЬ РЕГИОНОВ

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

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА