



ВЛАДИМИР ИВАНОВИЧ ЯКУНИН
ПРЕЗИДЕНТ ОАО «РЖД»

ОАО «РЖД»: ИНФРАСТРУКТУРА ПРОМЫШЛЕННОГО РОСТА

Основные направления и мероприятия по развитию железнодорожной отрасли Российской Федерации до 2030 года определены соответствующей стратегией и Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)».

С момента утверждения стратегии в 2008 году произошли серьезные изменения конъюнктуры отраслевых и товарных рынков.

Финансово-экономический кризис серьезно сократил намеченные ранее планы и существенно изменил программу развития железнодорожного транспорта. Финансирование подпрограммы «Железнодорожный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» оказалось существенно меньше предусмотренных средств. Фактически по ряду ключевых производственных показателей кризис отбросил модернизационную кампанию на четыре-пять лет назад.

При этом предусмотренные стратегией и ФЦП механизмы финансирования развития железнодорожного транспорта фактически не были задействованы государством. Также не была включена инвестиционная составляющая в тарифах ОАО «РЖД». Средства федерального бюджета в основном выделялись на строительство железнодорожной линии в Якутии. Собственные возможности ОАО «РЖД» были существенно сокращены.

Вследствие ограничения инвестиций динамика основных показателей качества обслуживания потребителей стала недостаточной, в некоторых местах сохранились ограничения пропускной способности инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Несмотря на сокращение финансовых возможностей, ОАО «РЖД» за счет проведения продуманной инвестиционной политики продолжало развивать железнодорожную инфраструктуру. За этот период осуществлялась модернизация инфраструктуры для вывоза угля из Кузбасса, развитие участка Карымская – Забайкальск, модернизация Транссибирской магистрали, усиление подходов к порту Усть-Луга и другие проекты.

В новой финансово-экономической ситуации компанией разработана Генеральная схема развития сети железных дорог ОАО «РЖД» на период до 2020 года. Данный документ был представлен и одобрен в марте 2012 года на научно-техническом совете ОАО «РЖД» при участии представителей федеральных органов власти, ведущих отраслей страны, крупнейших научных институтов и консалтинговых организаций.

В генеральной схеме определены:

- прогнозные объемы грузовых и пассажирских перевозок на основе перспектив социально-экономического развития страны и оценок уровней производства основных грузообразующих отраслей и развития внешнеэкономических связей;

- организационно-технические мероприятия, направленные на интенсификацию работы сети железных дорог;
- комплексные мероприятия по развитию инфраструктуры и минимально необходимые инвестиции для их реализации.

ТЕМПЫ РОСТА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

При разработке перспективных объемов грузовых перевозок использовались прогнозы Министерства экономического развития Российской Федерации, региональные программы развития, программы и стратегии развития отраслей промышленности, видов транспорта, а также информация, предоставленная крупными грузоотправителями и грузополучателями.

Объемы перевозок грузов на перспективу до 2015 и 2020 годов разработаны в двух вариантах: минимальном и максимальном.

Минимальный вариант объемов грузовых перевозок соответствует консервативному (энергосырьевому) сценарию развития экономики.

Объемы погрузки грузов по сети ОАО «РЖД» по минимальному варианту на 2015 год определены в размере 1370 млн т, грузооборот – 2380 млрд ткм; на 2020 год соответственно 1590 млн т и 2702 млрд ткм.

Инновационному сценарию развития экономики соответствует максимальный вариант объемов грузовых перевозок: на 2015 год – 1493,4 млн т, грузооборот – 2588 млрд ткм; на 2020 год соответственно 1737,7 млн т и 2978 млрд ткм.

Для разработки перспективного использования транспортной сети ОАО «РЖД» принят максимальный вариант объемов грузовых перевозок.

На основании разработанных показателей деятельности транспортников определена перспективная загрузка направлений сети товарными перевозками.

Прогнозируется значительное увеличение объемов перевозок грузов на железнодорожных направлениях, обеспечивающих доставку различных материалов и товаров в морские порты страны в связи с их интенсивным перспективным развитием, а также в регионах, характеризующихся концентрацией точек экономического роста.

Наибольшее увеличение грузопотоков ожидается на подходах к Ванино-Совгаванскому транспортному узлу, Северо-Западному региону и Северному Кавказу.

Объемы перевозок граждан разработаны в генеральной схеме также с ростом против показателей 2011 года: пассажирооборот увеличится к 2015 году на 13,6% и к 2020 году – на 23,4%.

ЭФФЕКТ БУТЫЛОЧНОГО ГОРЛЫШКА

Освоение прогнозируемых объемов перевозок для полного удовлетворения потребностей экономики страны требует реализации комплекса мероприятий по модернизации и развитию инфраструктуры железнодорожного транспорта, ликвидации узких мест.

ОАО «РЖД» в рамках своих инвестиционных ресурсов принимало меры по развитию железнодорожной инфраструктуры для удовлетворения потребностей в перевозках. В период 2006–2011 годов в инфраструктуру было вложено почти 1,8 трлн рублей, то есть около 300 млрд рублей в год. В результате протяженность участков в два и более пути увеличилась на 1004 км, длина участков, оборудованных автоблокировкой и диспетчерской централизацией, – на 308 км, полигон электрической тяги – на 539 км.

Вместе с тем возможности компании не соответствовали росту запросов на перевозки, особенно в направлении морских портов. По оценкам

Эти ограничения станут серьезным препятствием на пути развития экономики страны и обеспечения роста ВВП в объеме 7–8% в год, которые, по данным Института народнохозяйственного прогнозирования РАН, являются необходимыми для достижения целей инновационного социально-экономического развития общества, соответствующего уровню ведущих стран Запада и Востока.

ПЛАНЫ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Основные направления развития инфраструктуры и ликвидации узких мест, заложенные в генеральной схеме, предусматривают следующее:

- интенсификацию использования существующих основных фондов;
- обновление основных фондов ведущих хозяйств;



1. «РЖД» осуществляет 85,5% грузооборота в России
2. Высокоскоростной поезд «Сапсан»
3. Грузовой магистральный электропоезд «Гранит»
4. Совещание по развитию железнодорожной инфраструктуры, 24 апреля 2012 года, Рижский вокзал, Москва

экспертов, недофинансирование проектов развития и обновления инфраструктуры железнодорожного транспорта составляло порядка 80 млрд рублей в год. Это привело к сохранению и увеличению протяженности железнодорожных направлений с ограниченной пропускной способностью.

Протяженность узких мест составляет около 7,5 тыс. км, что соответствует почти 9% эксплуатационной длины сети железных дорог ОАО «РЖД». При этом узкие места в основном находятся на главных направлениях сети, где выполняется практически 80% грузооборота.

В условиях преодоления кризисных явлений в экономике и прогнозируемого роста объемов перевозок, а также сохранения текущего тренда финансирования работ по усилению пропускной способности очевидна перспектива дальнейшего роста протяженности и количества узких мест отечественной сети железных дорог.

С учетом динамики роста объемов перевозок протяженность узких мест на сети железных дорог возрастет до 14,5 тыс. км к 2015 году и до 19,2 тыс. км к 2020 году.



- оптимальное перераспределение грузо- и пассажиропотоков;
- развитие инфраструктуры при полном исчерпании ее мощности.

Интенсификация использования существующих основных фондов базируется на совершенствовании организации перевозочного процесса, включая:

- специализацию железнодорожных направлений под пассажирское и грузовое движение;

- внедрение тяжеловесного и длинносоставного движения грузовых поездов;
- увеличение переработки на основных сортировочных станциях;
- повышение скорости движения ускоренных грузовых и пассажирских поездов;
- увеличение выработки на единицу маневровых операций.

Необходимость в обновлении основных фондов обусловлена тем, что уже в настоящее время состояние инфраструктуры железнодорожного транспорта характеризуется высокой степенью физического и морального износа пути и сооружений, электрооборудования, а также автоматики и телемеханики. При этом интенсивность ее использования выше, чем в США, хотя и несколько ниже, чем в Китае.

Обновление основных фондов обеспечивает замену устаревших технических средств новыми, соответствующими передовым разработ-

Анализ перспективной загрузки железнодорожных направлений показал, что на ряде участков будет иметь место чрезмерная концентрация грузовых перевозок при значительных количествах пассажирских поездов. При этом имеющиеся мощности будут практически исчерпаны.

К тому же на сети железных дорог имеются параллельные направления с резервами пропускной способности, как с высокой, так и с низкой технической оснащенностью, на которые можно перенаправить часть поездопотоков.

После исчерпания перечисленных возможностей оптимизации использования и замены существующих основных ресурсов для освоения грузопотоков потребуются развитие железнодорожной инфраструктуры, предусматривающее коренное усиление технического оснащения, строительства дополнительных главных путей и новых раздельных пунктов, электрификации и внедрения автоблокировки.



кам мирового уровня, создает условия для сокращения нерациональных затрат на ремонт и обслуживание и повышения уровня безопасности движения поездов.

Оптимальное перераспределение грузопотоков на полигонах сети железных дорог с параллельными направлениями позволяет сократить затраты, выделяемые на ликвидацию узких мест в пропускной способности железнодорожных участков.

В целом по сети железных дорог ОАО «РЖД» для освоения прогнозируемых объемов перевозок по максимальному варианту потребуются осуществить к 2015 году:

- строительство 259,2 км третьих главных путей;
- 2389,2 км вторых главных путей;
- оборудование 1079,2 км автоблокировкой;
- электрификацию 619,9 км линий.

К 2020 году предстоит реализовать:

- строительство 862,4 км четвертых главных путей;
- 2463,4 км вторых главных путей;
- оборудование 586,1 км автоблокировкой;
- электрификацию 538,9 км линий.

Мероприятия по развитию инфраструктуры предусматривается реализовывать с использованием принципа комплексных проектов, среди которых можно выделить:

- комплексную реконструкцию участков: Тобольск – Коротчаево, Карымская – Забайкальск, им. Максима Горького – Котельниково – Тихорецкая – Кореновск – Тимашёвская – Крымская с обходом Краснодарского узла, Трубная – Верхний Баскунчак – Аксарайская, Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива;

генеральной схемой, составляют 5,7 трлн рублей в ценах соответствующих лет (4,1 трлн рублей в ценах 2011 года), в том числе: на 2012–2015 годы – 2,3 трлн рублей; на 2016–2020 годы – 3,4 трлн рублей.

Отдельного финансирования требуют масштабные проекты развития крупных железнодорожных узлов – Московского, Санкт-Петербургского, Екатеринбургского, а также проекты организации скоростного и высокоскоростного пассажирского движения.

Так, общая потребность в инвестициях в развитие Московского железнодорожного узла до 2020 года, по предварительным расчетам, оценивается примерно в 1 трлн рублей (в ценах 2010 года) и будет уточняться при актуализации генеральной схемы развития.

При реализации мероприятий, предусмотренных генеральной схемой, будет обеспечено развитие:

- экспортного потенциала страны на основе усиления железнодорожных направлений на подходах к портам Северо-Западно-



5, 6. Подготовка транспортной инфраструктуры к зимней Олимпиаде в Сочи

7. Железнодорожный мост

8. Портовый терминал

9. Электропоезд “Ласточка”

10. Терминал аэроэкспресса в Казани

11. Сортировочная станция

- усиление пропускной способности направления Волховстрой – Мурманск, Дмитров – Сонково – Мга;
- развитие участков: Тайшет – Междуреченск, Кóноша – Лабитнанги (при строительстве линии Надым – Салехард);
- усиление инфраструктуры участков Транссибирской железнодорожной магистрали;
- развитие железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской магистрали (включая участок Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань).

МУЛЬТИПЛИКАТИВНЫЙ ЭФФЕКТ

Необходимые инвестиции на развитие и обновление инфраструктуры и парка тягового подвижного состава, предусмотренные



го региона, Азово-Черноморского транспортного узла и Дальнего Востока;

- международных транспортных коридоров (как следствие повысится конкурентоспособность российских железных дорог и транзитный потенциал страны);
- Западно-Сибирского нефтегазового комплекса, Дальневосточного экономического региона, севера Уральского региона,

Нижего Приангарья и формирование других точек экономического роста;

- подходов к крупным транспортным мегаполисам: Москве, Санкт-Петербургу, Екатеринбургу, Саратову и др.;
- железнодорожной инфраструктуры к местам проведения в 2014 году XXII Олимпийских игр в Сочи.

Реализация генеральной схемы нацелена на удовлетворение спроса экономики на перевозки при средних темпах роста ВВП на 3,5% в год.

В результате такого роста экономики к 2020 году потребуется увеличить погрузку грузов почти на 500 млн т, в том числе в адрес российских портов – на 218 млн т.

В январе 2012 года на совещании в ходе визита Председателя Правительства Российской Федерации Владимира Путина в Кемерово ОАО «РЖД» подписало соглашение с крупнейшими грузоотправителя-

до 2020 года. Специалистами проведена оценка экономической эффективности комплексных проектов развития железнодорожного транспорта.

Разработанный финансовый план и инвестиционная программа ОАО «РЖД» на 2012–2020 годы показали наличие дефицита собственных средств на реализацию инфраструктурных проектов в размере порядка 2,1 трлн рублей (в ценах соответствующих лет). При этом уровень износа основных фондов увеличится.

В этих условиях ОАО «РЖД» принимает все необходимые меры для повышения инвестиционной привлекательности компании и оптимизации источников финансирования своей программы. Проведена классификация всего пакета проектов по критерию окупаемости и коммерческой эффективности по трем категориям.

В первую категорию попадают проекты, окупаемость которых достигается на горизонте 10–15 лет и которые ОАО «РЖД» го-



ми, взяв на себя обязательства по уточнению перспективных объемов перевозок, оценке минимально необходимых инвестиций на развитие железнодорожной инфраструктуры.

В рамках соглашения ОАО «РЖД» с учетом заявок грузоотправителей актуализировало минимально необходимый объем вложений на развитие железнодорожной инфраструктуры, который лег в основу подготовленной инвестиционной программы компании

тово профинансировать за счет собственного денежного потока, а также заемных средств в пределах допустимого уровня долговой нагрузки.

Во вторую категорию попадают проекты, срок окупаемости которых составляет 15–20 лет. В настоящее время они не могут быть профинансированы ОАО «РЖД» за счет заемных источников, так как на рынке отсутствуют заемные средства такой срочности.

Возможным механизмом финансирования этих проектов является предоставление ОАО “РЖД” льготных средств из государственных фондов – Пенсионного или Фонда национального благосостояния – на срок не менее 20 лет при ставке 8%.

В части третьей категории инвестиционных проектов, которые являются полностью некупаемыми для ОАО “РЖД”, рассматривать любые формы заемного капитала экономически нецелесообразно. Данные проекты эффективнее финансировать только за счет бюджетных источников, так как государство сможет вернуть инвестированные средства за счет мультипликативного эффекта. В качестве возможных вариантов финансирования таких проектов предлагается:

- введение инвестиционной составляющей в тариф на перевозку;
- прямые инвестиции государства или иных государственных фондов в виде внесения средств в уставный капитал компании;
- увеличение бюджетного финансирования железнодорожных проектов в рамках федеральных целевых программ.

Стоит отметить, что частные инвесторы вкладывают деньги в развитие новых грузообразующих железнодорожных линий и подъездных путей. Вместе с тем не учитывается необходимость усиления существующей инфраструктуры ОАО “РЖД” для освоения потока грузов, генерируемых на новых железнодорожных линиях. Привлечение частных средств в развитие железнодорожных линий ОАО “РЖД” невозможно без соответствующего изменения законодательной базы в связи с ограничениями в обороте инфраструктурного имущества компании. Также требует правовой регламентации вопрос участия частных инвесторов в развитии инфраструктуры ОАО “РЖД” в точках примыкания строящихся линий или подъездных путей.

Обеспечение достаточного финансирования инфраструктуры ОАО “РЖД” возможно при выстраивании системы взаимоотношений компании и регулятора на основе механизма сетевого контракта, увязанного с установлением долгосрочных тарифов на принципах RAB.

Для решения проблем железнодорожной инфраструктуры регионов Сибири и Дальнего Востока, проекты по развитию которых являются коммерчески некупаемыми, что подтверждено экспертизой Сбербанка и Внешэкономбанка, целесообразна господдержка путем внесения средств в уставный капитал ОАО “РЖД”.

Для обеспечения планируемых объемов перевозок в перспективе до 2020 года необходимо ликвидировать дефицит пропускной способности на всем протяжении БАМа и на ряде участков Транссибирской магистрали, а также обновить основные фонды хозяйств.

В частности, необходимо на полигоне Тайшет – Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань строительство вторых главных путей общей протяженностью порядка 2 тыс. км, восстановление закрытых и строительство новых разъездов. Требуется развитие участка Междуреченск – Тайшет со строительством вторых путей и реконструкцией искусственных сооружений, а также развитие станций и модернизация объектов электроснабжения на отдельных участках Транссибирской магистрали.

Общая потребность инвестиций на реализацию мероприятий по развитию и обновлению инфраструктуры Восточного полигона до 2020 года оценивается в 1,1 трлн рублей (в ценах 2011 года, без НДС), в том числе БАМа и восточной части Транссиба – 918,1 млрд рублей.

Помимо принятия решений по Восточному полигону, требуется также реализация мер по государственной поддержке важнейших проектов развития железнодорожной инфраструктуры ОАО “РЖД”, предусмотренных в Федеральной целевой программе “Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)” и других решениях Правительства Российской Федерации.

Реализация проекта “Комплексная реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива” предусматривалась в ФЦП за счет инвестиционной составляющей в тарифе, но фактически компания реализует его за счет своих средств. В рамках этого проекта необходимо предусмотреть бюджетные средства на сооружение станции Лужская-Сортировочная и завершение электрификации участка Гатчина – Лужская. Кроме того, для полномасштабного развития порта Усть-Луга необходимы мероприятия по развитию дальних подходов к нему.

В соответствии с ФЦП на проект “Комплексная реконструкция участка им. Максима Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского железнодорожного узла” в 2013–2015 годах предполагается выделение бюджетных средств. До настоящего времени данный проект также реализуется ОАО “РЖД” за счет собственных средств. Для полного развития указанного направления необходимо предусмотреть выделение с 2013 года бюджетных денег на сооружение обхода Краснодарского узла, так как компания не имеет возможности реализовать это мероприятие за свой счет.

Большое значение для формирования связей с южными портами и для развития международного коридора Север – Юг имеет реализация проекта по созданию обхода Саратовского узла. Этот проект в соответствии с ФЦП также должен быть реализован за счет инвестиционной составляющей.

Необходима государственная поддержка и для усиления существующей железнодорожной инфраструктуры, примыкающей к ряду других новых железнодорожных линий, строительство которых предполагается в самое ближайшее время.

При отсутствии мер государственной поддержки железнодорожного транспорта целевые параметры достигнуты не будут. Потребуется пересмотр в сторону ухудшения целевых показателей отраслевых стратегических программ, реализация которых непосредственно связана с развитием сети железных дорог. Только консолидация усилий всех заинтересованных сторон в развитии железнодорожной инфраструктуры может обеспечить устойчивое социально-экономическое развитие Российской Федерации.