

РЖД и ГЧП: вместе или порознь?

В СВЯЗИ СО СДЕРЖИВАЮЩИМИ ФАКТОРАМИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ – ИЗНОСОМ ПАРКА ТЯГИ И ИНФРАСТРУКТУРЫ – В СРЕДНЕСРОЧНЫЙ ПЕРИОД ПОТРЕБУЮТСЯ ЗНАЧИТЕЛЬНЫЕ ОБЪЕМЫ ИНВЕСТИЦИЙ. АКТИВНОЕ ПРИМЕНЕНИЕ МЕХАНИЗМА ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА, А НЕ ДЕКЛАРАЦИЯ ЕГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ С ЗАМЕЩЕНИЕМ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ ПРЯМЫМИ БЮДЖЕТНЫМИ ВЛИВАНИЯМИ МОГЛО БЫ ПОСЛУЖИТЬ ХОРОШИМ ТОЛЧКОМ ДЛЯ РАЗВИТИЯ РЫНКА.

Ограничения для ГЧП

В текущем году ОАО «РЖД» утвердило, а правительство РФ одобрило инвестиционную программу развития отрасли до 2020 года в размере 411,4 млрд руб. на 2013 год, 360 млрд – на 2014-й, 346 млрд – на 2015-й. Однако приоритеты инвестирования в ней сместились на закупку тягового подвижного состава, а не на строительство, реконструкцию и модернизацию сети железных дорог. В то же время очевидно, что на развитие и обновление инфраструктуры железнодорожного транспорта в стране, где эксплуатационная протяженность сети общего пользования составляет 86 тыс. км, а уровень ее износа, согласно Стратегии развития до 2030 года, – более 58%, необходимы триллионы рублей.

В соответствии с прогнозом социально-экономического развития России на 2014-й и на плановый период 2015 и 2016 годов к 2016-му предполагается сокращение инвестпрограммы ОАО «РЖД» может составить 74 млрд руб., при этом снижение выручки – на 92 млрд. Традиционно инвестиционная деятельность РЖД поддерживается за счет государственных ресурсов. Так, около 260 млрд



Виталий Максимов,
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ
ООО «ТРАНСПРОЕКТ», к. э. н.

турных проектов может эффективно решить проблему развития российского железнодорожного транспорта. Поэтому впервые ОАО «РЖД» планирует пойти на этот шаг. Из внебюджетных источников железнодорожники рассчитывают привлечь в

2013–2020 гг. от 156,2 до 405,9 млрд руб., и одним из механизмов здесь может стать государственно-частное партнерство.

В настоящее время законодательное регулирование ГЧП в отрасли обеспечивается федеральным законом «О концессионных соглашениях». Он не позволяет отчуждать инфраструктуру железнодорожного транспорта, и частный инвестор вынужден вкладывать свои средства в государственную собственность (так как дорога является не частной, а общего пользования).

Вопрос также осложняется статусом ОАО «РЖД» как естественной монополии. В связи с этим ГЧП можно применять только в тех сферах, где законодательство не закрепляет монополистический статус РЖД, что непосредственно относится к строительству магистралей. Развитие ГЧП в сфере железнодорожных перевозок может осуществляться путем долевого финансирования строительства и реконструкции инфраструктуры (в том числе с использованием средств Инвестиционного фонда РФ), привлечения пользователей услуг к участию в проектах по строительству и реконструкции железнодорожных объектов

(например, вокзальных комплексов, которые могут стать интермодальными транспортно-пересадочными узлами), государственного стимулирования инвестиционной активности транспортных предприятий.

Вкладывая средства в проект, частный инвестор планирует в течение определенного периода времени получить прибыль. А при вложении в железнодорожные перевозки механизм возврата достаточно сложный и непрозрачный, в связи с чем на сегодняшний день развивать инфраструктуру на основе ГЧП могут себе позволить только крупные игроки рынка в рамках точечного тактического сотрудничества, для которых увеличение пропускной способности выгодно в связи с наращиванием собственного бизнеса.

Речь в данном случае идет об участии таких компаний, как «Русал» (построил и эксплуатирует железнодорожную линию до бокситовых месторождений в Республике Коми), «Мечел» (заканчивает строительство железнодорожной линии до Эльгинского месторождения коксующихся углей). Крупным соглашением между РЖД и частным грузоотправителем стал договор с компанией «НОВАТЭК». Последняя станет соинвестором (30,5 млрд руб.) в проекте повышения пропускной способности железной дороги от Тобольска до Сургута. Однако несмотря на предпринимаемые усилия собственников крупных месторождений по увеличению грузопотока, по данным Министерства транспорта, около 25 разведанных крупнейших месторождений природных ресурсов не осваиваются из-за отсутствия железнодорожного обеспечения и не вовлекаются в хозяйственный оборот российской экономики.

К важным железнодорожным проектам, реализуемым на основе ГЧП и получившим поддержку Инвестфонда, относятся грузообразующие и технологические линии в рамках следующих проектов: «Урал Промышленный – Урал Полярный», который предусматривает строительство нескольких веток и направлен на то, чтобы сократить затраты на транспортировку углеводородов и развить добычу рудных полезных ископаемых в Югре и на Ямале; «Белкомур» (Белое море – Республика Коми – Урал);

строительство железной дороги Кызыл – Курагино в увязке с освоением минерально-сырьевой базы Республики Тыва; проекты строительства подъездных путей к месторождениям полезных ископаемых; железная дорога Нарын – Лугокан в Забайкальском крае для освоения месторождений полиметаллов; строительство линий Новый Уренгой – Надым и Новый Уренгой – Ямбург предполагает привлечение инвестиций компаний «Газпром», «Лукойл», «НОВАТЭК», ТНК-ВР и др.; проекты развития крупных транспортных узлов.

НЕБОЛЬШИЕ ИНВЕСТОРЫ ДЛЯ КРУПНЫХ ПРОЕКТОВ

К развитию крупных транспортных узлов можно отнести комплексные инвестиционные проекты, которые реализуются в рамках выполнения подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)». Комплексные инвестиционные проекты включают в себя инфраструктуру нескольких видов транспорта, главным из которых является морская (или речная) составляющая, дополняют ее автодорожная и железнодорожная. Для развития морских портов основными узкими местами являются железнодорожные подходы.

Большинство железнодорожных подъездных путей к крупнейшим морским портам (Новороссийск, Санкт-Петербург, Мурманск) уже не обеспечивают возросший поток грузов. За счет роста перевалки нефти, зерна и угля объем перевалки грузов в морских портах России к 2015 году может составить 700 млн т – 130,7% к уровню 2011-го. В связи с чем недостаточное развитие морских портов, в том числе ориентированных на экспорт угольных и зерновых терминалов, а также ориентированных на импорт портовых мощностей для перевалки контейнеров и накатных грузов, остается одной из приоритетных проблем.

Для ее решения развитие морских портов как комплексных инвестиционных проектов также реализуется государством на основе ГЧП, где наблюдаются вполне определенные успехи, которые, однако, трудно отнести исключительно на долю РЖД.

ООО «ТРАНСПРОЕКТ», выступившее консультантом государства в отношении целого ряда комплексных инвестиционных проектов, предложило использование «вложенной» модели ГЧП, позволяющей привлекать инвесторов с небольшим объемом средств даже в крупное строительство.

Так, для Новороссийского морского торгового порта проблема ограниченности железнодорожной инфраструктуры является основным сдерживающим фактором дальнейшего развития. К 2015 году в рамках проекта планируется существенно расширить транспортную инфраструктуру на подъездах к порту путем строительства нескольких автодорожных и железнодорожных объектов. Частные инвестиции в реконструкцию и развитие мощностей терминальных комплексов уже позволили увеличить грузовой поток порта практически до максимума, и без дальнейшего развития транспортной инфраструктуры существенный рост грузооборота невозможен. В настоящее время перерабатывающая способность, или емкость, станции позволяет принимать и отправлять до 40 железнодорожных составов в сутки. Реализация проекта по модернизации транспортного узла даст возможность увеличить оборот составов до 60–70 поездов в сутки.

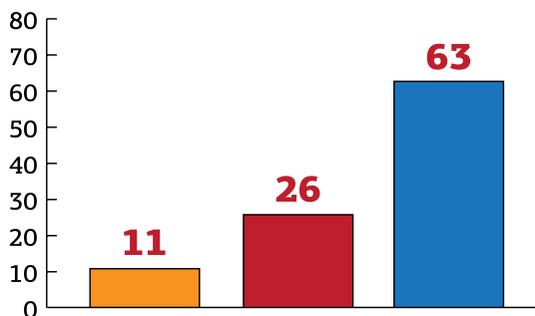
Текущая пропускная способность станции Новороссийск составляет 33 млн т (ограничение по станции отправки), ее планируется увеличить до 40 млн за счет мер, не предполагающих инвестиций. Дополнительная пропускная способность, которая в связи с этим появится, – около 7 млн т – будет задействована при полной загрузке Новороссийского транспортного узла. Увеличение пропускной способности станции более чем на 40 млн т в год уже потребует существенных вложений в инфраструктуру со стороны РЖД.

Для достижения этих показателей и предусмотрено строительство приемо-отправочного парка Б, двух новых соединительных путей в границах станции Новороссийск и дополнительного третьего главного пути перегона, примыкающего к станции со стороны внешней железнодорожной сети. Реализацию проекта необходимо осуществить в кратчайшие

сроки, всего за два года. В общей сложности предстоит построить железнодорожные пути протяженностью 54 км, более 74 км составит длина новых контактных сетей.

Другим проектом, реализуемым в рамках подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг», является комплексное развитие Мурманского транспортного узла. Проект предусматривает расширение и реконструкцию железнодорожной инфраструктуры, реконструкцию ст. Выходной и станции в устье реки Лавны, открытие законсервированного перегона Выходной – блокпост 9 км и строительство новой железнодорожной линии Мурмаши-2 – Лавна протяженностью 29 км с мостовым переходом через реку Тулому. Кроме того, будут проведены работы по повышению пропускной способности грузовой ст. Мурманск, строительство вторых подъездных путей к ней, электрификация участков на железной дороге Санкт-Петербург – Мурманск. Общий объем инвестиций составит порядка 45 млрд руб. Инвесторами являются ОАО «Кузбассразрезуголь» и ЗАО «Синтез Петролеум» (строительство терминальных мощностей), «Русский алюминий» (строительство глиноземного терминала), «Арктикшельфтегаз», ОАО «РЖД» (развитие железнодорожных подходов к Мурманскому транспортному

КАК ВЫ ОЦЕНИВАЕТЕ РАЗВИТОСТЬ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЙ БАЗЫ В РЕГИОНЕ?



- Существующая нормативно-правовая база достаточная для реализации проектов ГЧП
- Существующая нормативно-правовая база недостаточная и требует кардинальной доработки
- Существующая нормативно-правовая база недостаточная для реализации проектов ГЧП, но и с таким законодательством можно работать

узлу за счет инвестпрограммы), администрация Мурманской области.

Регионы могут помочь

Интересным вариантом стимулирования активности РЖД в направлении открытости для частных инвестиций могут явиться проекты региональных администраций. Например, правительство Москвы пред-

лагает совместный инвестиционный проект «Реконструкция и развитие Малого кольца Московской железной дороги», для реализации которого создана компания ОАО «Московская кольцевая железная дорога». Первым проектом ГЧП в столице в данной отрасли станет заключение контракта жизненного цикла, согласно которому инвестор в течение 30 лет будет проводить обслуживание и ремонт 200 вагонов Калининской линии. Подобные конкурсы пройдут также для парка городских трамваев, составов пригородных поездов, включая Малое кольцо Московской кольцевой железной дороги.

Таким образом, привлечение средств частных инвесторов в сферу железнодорожного транспорта позволит улучшить сложившуюся на данный момент ситуацию, когда предложение инвестиций намного меньше, чем объективная потребность в капитале для модернизации и развития отрасли. Социологический опрос, проведенный ООО «ТРАНСПРОЕКТ» в августе – сентябре текущего года среди представителей ОГМУ в 45 субъектах РФ, продемонстрировал доминирующее мнение (63% респондентов) о том, что «существующая нормативно-правовая база недостаточна, но и с таким законодательством можно эффективно реализовывать проекты ГЧП», поясняя таким образом наблюдаемый всплеск региональных проектов ГЧП в последние два года.

Не следует забывать и о постоянной эволюции самого механизма ГЧП, обусловленного научно-исследовательской деятельностью участников рынка. От этого выиграет не только государство, частные инвесторы и финансирующие проекты банки, но и население, конечные пользователи проекта, которым гарантируют высокое качество генерируемых проектом услуг.

Государственно-частное партнерство – не панацея от бюджетного дефицита, но эффективный механизм совместной работы, с которым надо уметь работать и не бояться учиться его применению, понимая, что именно он зачастую является единственным действенным способом расширения узких мест железнодорожной инфраструктуры. 

