

Библиографический список

1. **Транспортная** стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.

2. **Методические** рекомендации по оценке эффективности инвестиционных проектов (вторая редакция). – М. : Экономика, 2000. – 64 с.

3. **Управление** рисками проекта [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.iteam.ru/articles.php?tid=2&pid=6&sid=36&id=382> (Дата обращения 25.12.12).

4. **Управление** проектами SAP [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.sap.com/cis/index.epx> (Дата обращения 15.12.12).

УДК 338.1

Д. Л. Раенок

Центральная дирекция по ремонту пути – филиал ОАО РЖД

ВЛИЯНИЕ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА НАЦИОНАЛЬНУЮ ЭКОНОМИКУ

Рассматривается проблема влияния развития железнодорожной инфраструктуры на национальную экономику на примере сравнения динамики изменения объема инвестиционного бюджета ОАО РЖД. Исследуется причина дефицита инвестиций и предлагается ряд показателей, необходимых для мониторинга и регулирования процессов развития железнодорожной инфраструктуры.

железнодорожная инфраструктура, инвестиционный бюджет, экономическая безопасность инфраструктуры, показатели мониторинга развития инфраструктуры.

Введение

Железнодорожная инфраструктура является особым сектором экономики, отличающимся высокой капиталоемкостью, длительными сроками и высокими рисками окупаемости капитала, многообразием видов коммерческой, социальной, бюджетной и экологической эффективности. В современных условиях неразвитость инфраструктуры является реальным барьером развития экономики страны в целом.

Неудовлетворительное состояние дорожной инфраструктуры приводит к значительному увеличению транспортной составляющей в стоимости товаров – до 15–20% (для сравнения – 7–8% в развитых странах), а также к более чем двукратному уменьшению производительности труда на транспорте. В результате средняя скорость перемещения

грузов по стране в 3–5 раз меньше, чем в развитых странах. На сети железных дорог эксплуатируется 20% километров путей с просроченным межремонтным сроком, что приводит к уменьшению скоростей движения, дополнительному потреблению топлива и электроэнергии.

1 Хронический дефицит инвестиций

Ключевой проблемой развития железнодорожного транспорта является хронический дефицит инвестиций – как собственных, из-за низкой рентабельности (1–1,5%), так и привлеченных, из-за длительных сроков окупаемости и высокой рискованности вложений. Как следует из рисунков 1, 2, динамика инвестиционный бюджета ОАО РЖД с 2008 г. достаточно заметно сокращается.



Рис. 1. Динамика изменения объема инвестиционного бюджета ОАО РЖД в 2004–2012 гг. («собственные проекты») [1]



Рис. 2. Динамика изменения объема инвестиционного бюджета ОАО РЖД в 2009–2011 гг. («собственные проекты») [1]

В частности, снижение инвестиционного бюджета на собственные проекты в 2009 году по сравнению с 2008 годом составило 30%. Эта же тенденция наблюдается и в период до 2012 года. В целом объемы инвестиций на железнодорожном транспорте в 1,4–1,6 раза ниже объёмов инвестиций в других естественно-монопольных секторах экономики. При этом, несмотря на существенно

большую капиталоемкость инфраструктурного комплекса и локомотивного парка по сравнению с грузовыми вагонами, их доля в инвестициях на железнодорожном транспорте составляет менее 65%.

В создавшихся условиях сложно обеспечить экономическую безопасность инфраструктуры. Можно совершенно четко проследить взаимосвязь роста инвестиций в же-

лезнодорожную инфраструктуру с 2003 по 2011 г. и снижение нарушений безопасности движения на 1 млрд выполненной т-км работы за тот же период на 38%.

2 Влияние развития железнодорожной инфраструктуры на национальную экономику

Экономический кризис существенно изменил и структуру источников финансирования развития инфраструктуры. Как видно из рисунка 3, разрыв между ежегодным обновлением основных средств компании и амортизацией составляет в среднем около 60 млрд руб. в год.

Следует отметить, что реформирование отрасли позволило снизить себестоимость перевозки более чем на 15%, за тот же период отношение расходов на перевозки железнодорожным транспортом к ВВП сокращено более чем на треть. Так, за период с 1993 г. по июль 2009 г. железнодорожные тарифы были проиндексированы лишь в 84 раза при росте цен в промышленности в 114 раз (в топливной – в 320 раз, в электроэнергетике – в 153 раза). С одной стороны, это способствует снижению затрат грузоотправителей и, в свою очередь, снижению затрат экономики,

но, с другой стороны, оказывает давление на прибыль и инвестиционные возможности отрасли. Учитывая текущий дефицит пропускной способности в РФ (около 10%), значительную изношенность путевой инфраструктуры (18,38 тыс. км, или почти 15% от развернутой длины главных путей), а также ежегодный прирост износа инфраструктуры (около 1%), собственник инфраструктуры будет вынужден компенсировать ее развитие через «путевой» тариф или государственные субсидии. Следствие – еще больший рост транспортной нагрузки на экономику.

К числу показателей, необходимых для мониторинга и регулирования процессов развития железнодорожной инфраструктуры, можно отнести:

1) долю валового накопления в ВВП основного внутреннего источника инвестиций. В России в 2007 г. она составляла 24,8%, что примерно соответствует средневропейскому уровню;

2) долю сбережений, превращаемых в производственные, в первую очередь инфраструктурные инвестиции;

3) доходы и расходы бюджета, формируемого за счет добавленной стоимости транспортной продукции, генерируемой железнодорожной инфраструктурой, их структуру, размер дефицита;

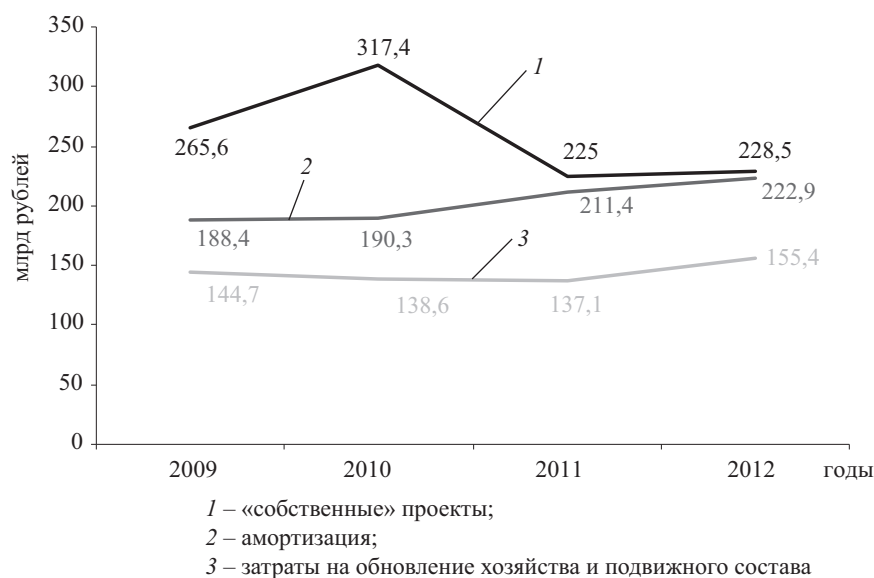


Рис. 3. Источники финансирования инвестиционного бюджета ОАО РЖД [1], [2]

4) активы банковской и инвестиционной системы (инвестиционные, страховые, пенсионные, венчурные и лизинговые фонды, привлекающие средства населения и юридических лиц на длительные сроки), доля их вложений в железнодорожную инфраструктуру;

5) государственный и корпоративный внешний долг (в процентах к ВВП и доходам), расходы на его обслуживание, его использование для вложений в российскую инфраструктуру в целом;

6) капитализацию фондового рынка, аккумуляцию сбережения граждан для инвестиций (возможности их направления в развитие железнодорожной инфраструктуры);

7) прямые иностранные инвестиции (в том числе в связи с присоединением к ВТО);

8) увеличение доли амортизации в общем объеме валовых инвестиций в основной капитал (в наиболее развитых странах она достигает 50–60%) за счет сокращения нормативного срока службы объектов инфраструктуры и применения ускоренной амортизации к инновационным объектам основных средств.

Заключение

Дефицит инвестиций в инфраструктуру привел к высокому уровню износа основных фондов. Для исправления ситуации недостаточно выделения средств в запланированном инвестиционном бюджете ОАО РЖД, необходимо привлечение государственного финансирования для устранения накопленного недофинансирования по крайней мере в рамках обсуждаемого сетевого контракта.

Консервация этой проблемы ведет к ограничению пропускных и провозных возможностей и может стать тормозом в развитии национальной экономики, причем единов-

ременно ликвидировать недофинансирование невозможно.

В рассматриваемом периоде инвестпрограмма ОАО РЖД формируется с учетом продажи части акций дочерних компаний, однако, во-первых, продажа активов снижает доходную базу ОАО РЖД, во-вторых, активы нельзя продать дважды. Поэтому уже в следующем году проблемы с финансированием инвестиционной программы обострятся.

Попытки ОАО РЖД реализовать проекты по развитию инфраструктуры с привлечением частных инвестиций трудновыполнимы, так как его имущество ограничено в обороте, что существенно ограничивает возможности привлечения кредитных ресурсов, а также средств частных инвесторов в развитие объектов магистральной инфраструктуры общего пользования, принадлежащих ОАО РЖД. С другой стороны, законодательство не предусматривает механизмов возврата инвестиций для частных инвесторов в объекты магистральной инфраструктуры.

Таким образом, состояние и развитие железнодорожной инфраструктуры является одним из важнейших факторов экономического роста, ограничение которого серьезно влияет на экономическую безопасность российской экономики.

Библиографический список

1. **Материалы VII** Международного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520», 30 мая – 1 июня 2012 // РЖД-Партнер. – 2012.
2. **Материалы** «Стратегического анализа влияния экономической конъюнктуры на работу ОАО «РЖД». – М., 2009. – № 32.
3. **Итоговый доклад** о результатах работы Экспертной группы (№ 18) «Реформа естественных монополий». Подгруппа «Железнодорожный транспорт» / Институт естественных монополий, 2011.