

МАКРОЭКОНОМИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Транспорт является ключевым звеном в цепи мировых экономических связей. Его динамичное развитие и эффективное функционирование – необходимые условия достижения высоких и устойчивых темпов экономического роста, обеспечения экономической целостности и национальной безопасности любой страны, повышения уровня жизни людей.

В течение первого, начального этапа развития железных дорог с 1825 по 1860 год в мире было построено около 110 тыс. км железнодорожных линий. А в течение следующего десятилетия, к 1870 году, еще более 100 тыс. км, что почти удвоило железнодорожную сеть.

К началу Первой мировой войны железнодорожная сеть превысила 1,1 млн. км. Железнодорожный транспорт выполнял около трети мирового грузооборота, а во внутреннем сообщении – свыше 70%. Впоследствии расширение сети железных дорог продолжалось, но уже меньшими темпами. К началу Второй мировой войны она составляла около 1,3 млн. км.

Динамичное развитие железнодорожного транспорта стало одним из важнейших факторов роста мировой экономики.

Вообще, именно возможность регулярной срочной доставки товаров на большие расстояния, которую дает современный транспорт, делает эффективным массовое товарное производство.

Транспорт является необходимым условием производства. Страна или регион могут успешно развиваться без сырьевых ресурсов, как, например, Япония, или, наоборот, импортировать большинство товаров, сосредоточившись на добыче сырья, как страны Аравийского полуострова, однако без транспорта экономическое развитие невозможно. Транспортную услугу полностью импортировать нельзя. Можно арендовать подвижной состав, но транспортная инфраструктура должна существовать в каждом регионе.

Проведенный анализ по 20 странам, среди которых как ведущие экономики мира, так и ряд менее развитых государств, показывает наличие

взаимосвязи между развитием инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и одним из важнейших макроэкономических индикаторов – ВВП на душу населения (рассчитанным по паритету покупательной способности).

На рис. 1 все страны, в зависимости от уровня ВВП на душу населения и густоты железных дорог, сгруппированы по четырем группам (сегментам):

- сегмент I – высокий уровень ВВП на душу населения и низкая густота дорог;
- сегмент II – высокий уровень ВВП на душу населения и высокая густота дорог;
- сегмент III – низкий уровень ВВП на душу населения и низкая густота дорог;
- сегмент IV – низкий уровень ВВП на душу населения и высокая густота дорог.

Как видно из рис. 1, большинство стран (16 из 20, или 80%) попадают в сегменты II и III. Таким образом, результаты сегментирования показывают положительную взаимосвязь между среднедушевым ВВП и уровнем развития железнодорожной инфраструктуры.

Корреляционный анализ также свидетельствует, что существует зависимость между ВВП на душу населения и показателем густоты железных дорог.

Если страна расположена близко к линии зависимости (линейной регрессии, рис. 2), это можно интерпретировать как сбалансированное развитие транспортной инфраструктуры и экономики страны. На графике таких стран шесть – Китай, Туркмения, Беларусь, Германия, Турция и Казахстан.

Если страна находится существенно выше линии прямой, это можно объяснить двумя причинами:

- инфраструктура железнодорожного транспорта используется на пределе возможностей;

- высокий уровень экономического развития страны преимущественно связан с иными факторами, не зависящими от развития транспортной инфраструктуры.

Если же страна находится существенно ниже линии прямой, то либо инфраструктура железнодорожного транспорта там используется недостаточно эффективно, либо недостаточный уровень экономического развития, опять же, объясняется иными факторами.

Россия находится существенно выше прямой линии. Так как развитие транспортной инфраструктуры для российской экономики нельзя считать малозначимым фактором, это еще раз подтверждает вывод о недостаточном развитии транспортной инфраструктуры в нашей стране, что может стать тормозом для дальнейшего экономического роста.

Резкий «отрыв» США по уровню среднедушевого ВВП относительно уровня развития инфраструктуры не должен порождать вывод о том, что для этой крупнейшей экономики мира железнодорожная инфраструктура малозначима или она там недостаточно развита. Высочайший среднедушевой уровень ВВП в США в значительной мере связан с ролью этой страны как мирового финансового центра и завышен относительно уровня развития «реальной» экономики вообще, а не только транспортной инфраструктуры. При этом США располагают высокоразвитой транспортной системой, которая достаточно эффективно обслуживает «реальный» сектор экономики и пассажиров.

Необходимо отметить, что если в XIX веке катализатором экономического развития было создание и расширение сети железных дорог, то XX век стал веком динамичного развития автомобильного транспорта.

Первые дороги, предназначенные специально для автотранспорта, были построены еще в 1923 году в США и Италии. А уже к 1960 году общая протяженность автодорог (с твердым покрытием) в мире достигла 8 млн. км. В начале XXI века она превысила 12,7 млн. км. На фоне роста автодорожной сети, протяженность железных дорог стала сокращаться и в настоящее время составляет около 1 млн. км. Тем не менее, по имеющимся оценкам,

железнодорожный транспорт по-прежнему выполняет бóльшую долю мирового грузооборота по сравнению с автомобильным: 12% против 10,3% (*при этом свыше 62% мирового грузооборота выполняет морской транспорт*). Это означает необходимость адекватного внимания к развитию железнодорожной инфраструктуры.

Тем более, что высокий уровень автомобилизации повлек ряд негативных последствий, таких как загрязнение окружающей среды и рост числа дорожно-транспортных происшествий. Следует отметить, что транспортная политика стран ЕС, США и других развитых стран уже изменяется, нацеливаясь, конечно, не на прямое ограничение этого процесса, но на его регулирование в целях снижения потерь от дорожно-транспортных происшествий, недопущения необратимых экологических последствий автомобилизации и предотвращения коллапса в наиболее загруженных сегментах автодорожных сетей. Эта политика реализуется в рамках так называемой концепции устойчивого развития транспорта, предусматривающей сбалансированное развитие различных видов транспорта, повышение роли общественного автотранспорта, введение ряда ограничений движения личных легковых автомобилей в крупных городах и на наиболее напряженных автомагистралях (платный проезд, ограничения времени движения, выделение приоритетных полос движения автобусов, проведение парковочной политики и т.д.).

Одновременно стимулируется развитие железнодорожного транспорта, в том числе посредством государственных инвестиций в железнодорожную инфраструктуру (США, Франция, Китай и ряд других стран).

Особенно динамично в мире развивается сеть высокоскоростных железных дорог. Первая высокоскоростная железнодорожная линия протяженностью около 500 км была введена в Японии в 1964 году. Через сорок лет, к началу 2004 года, общая протяженность ВСМ в мире составила около 6 тыс. км. А уже к концу 2008 года она достигла 10 тыс. км и продолжает динамично расти. Прогнозируется, что к 2019 году протяженность высокоскоростных магистралей превысит 35 тыс. км.

В нашей стране в июне 2008 г. Правительством утверждена «Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года». Она предусматривает масштабное развитие отрасли и, прежде всего, железнодорожной инфраструктуры. Так, в целевом (максимальном) варианте Стратегии запланировано построить до 2030 г. 20730 км новых железнодорожных линий (с ростом густоты железнодорожной сети на 24%), в том числе 1528 км высокоскоростных магистралей. Хотя глобальный экономический кризис, безусловно, внес коррективы в темпы и этапность реализации Стратегии, интересы долгосрочного развития экономики страны требуют, чтобы ее конечные, целевые параметры были достигнуты.

Очевидно, что для этого необходимы значительные капитальные вложения в железнодорожную инфраструктуру. Однако в последние годы инвестиционный бюджет ОАО «РЖД» практически не увеличивается (рис. 3). В среднесрочной перспективе, как и в 2010 г., годовые объемы инвестиционного бюджета, выраженные в сопоставимых ценах, сохранятся примерно на уровне 2004-2005 гг.

При этом происходит уменьшение доли инвестиций ОАО «РЖД» в суммарном объеме инвестиций в России (рис. 4), что связано с общей тенденцией снижения доли доходов от железнодорожных перевозок в ВВП. Последнее является следствием структурных изменений в экономике, а не результатом сокращения объемов перевозок. Более того, данная тенденция усилилась на фоне роста грузооборота железных дорог.

Для обеспечения поступательного интенсивного роста экономики в долгосрочной перспективе необходимо пропорциональное развитие ее инфраструктурных отраслей, в частности железнодорожного транспорта (роль которого в экономической системе России, в силу ее географии, особенно велика). Это предполагает масштабные инвестиции в развитие железных дорог, и главный вопрос в этой связи – поиск источников финансирования.

Расширение сети железных дорог должно осуществляться за счет средств государства и частного капитала, что соответствует мировому опыту.

Учитывая сферы проявления основных эффектов от перспективного развития и модернизации сети железных дорог, можно выделить 6 категорий строящихся и реконструируемых железнодорожных линий (табл. 1):

- стратегические линии, предназначенные для укрепления транспортной целостности Российской Федерации;
- социально-значимые линии, предназначенные для улучшения транспортного обслуживания населения и регионов;
- грузообразующие линии, предназначенные для транспортного обеспечения развития новых месторождений полезных ископаемых и промышленных зон;
- технологические линии, предназначенные для оптимизации железнодорожной сети в целях ускорения хозяйственных и межрегиональных связей;
- высокоскоростные линии, предназначенные для перевозки пассажиров со скоростью до 350 км/ч;
- модернизируемые действующие линии, предназначенные для освоения прогнозных объемов перевозок и организации скоростного пассажирского движения.

Участие Российской Федерации в развитии железнодорожного транспорта может реализовываться через прямое бюджетное финансирование, а также другие формы и инструменты государственного участия:

- выделение средств из Инвестиционного фонда Российской Федерации на условиях государственно-частного партнерства;
- финансирование в рамках федеральных и межгосударственных целевых программ;
- целевое повышение общего уровня индексации общесетевых тарифов, обеспечивающее формирование источника финансирования строительства новых объектов железнодорожного транспорта;
- государственные гарантии и/или компенсацию процентов по долгосрочным займам, привлекаемым инвестором для строительства железнодорожной инфраструктуры;

- введение льготного режима по налогообложению на новые объекты железнодорожной инфраструктуры, доходы, полученные с использованием новых линий, и средства, направляемые на финансирование строительства новых объектов инфраструктуры;
- предоставление налоговых инвестиционных кредитов;
- вывод на рынок части активов железнодорожного транспорта, принадлежащих государству;
- другие инструменты участия государства в развитии железнодорожного транспорта, определяемые Правительством Российской Федерации.

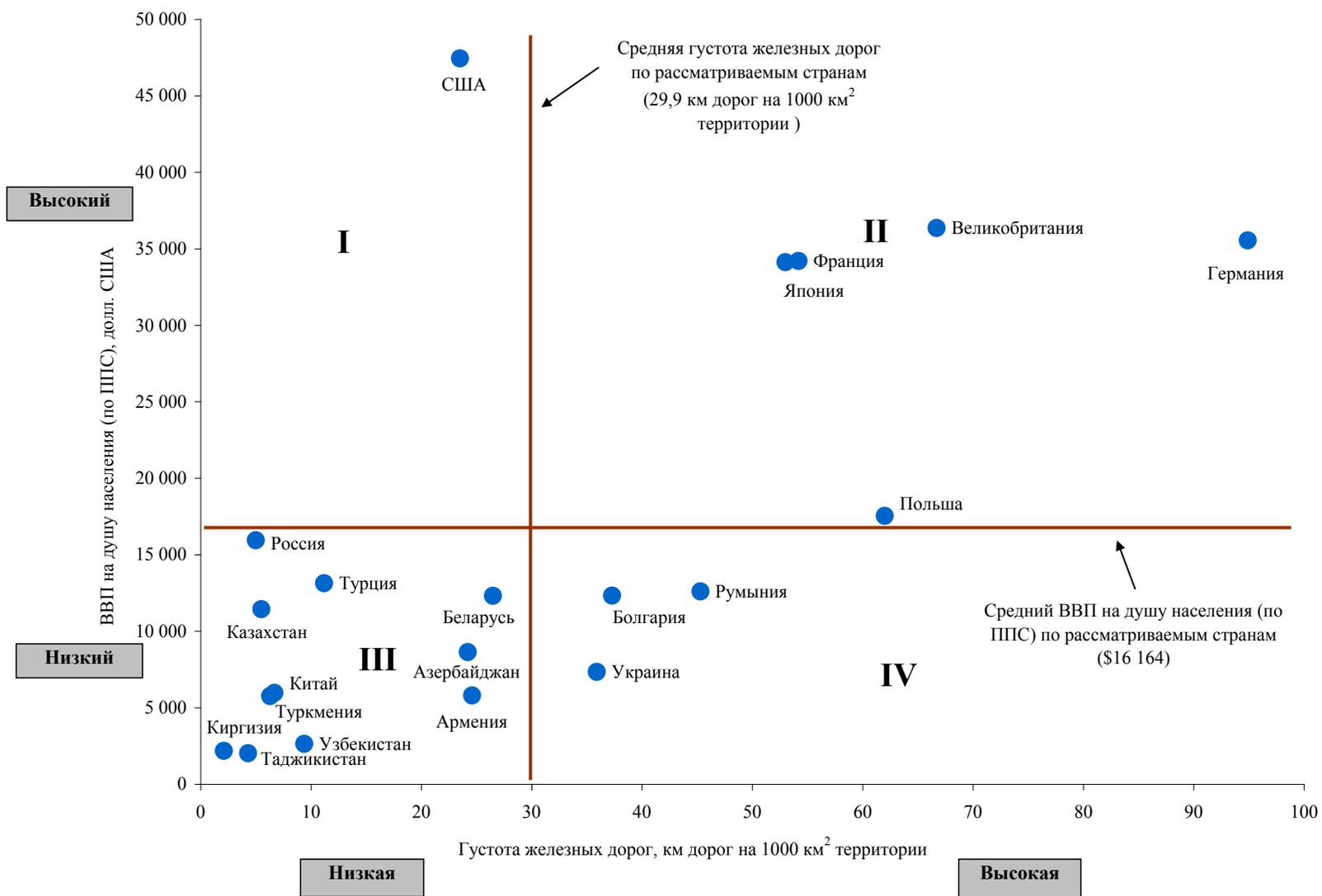


Рис. 1. Сегментирование по уровню ВВП на душу населения и густоты железных дорог

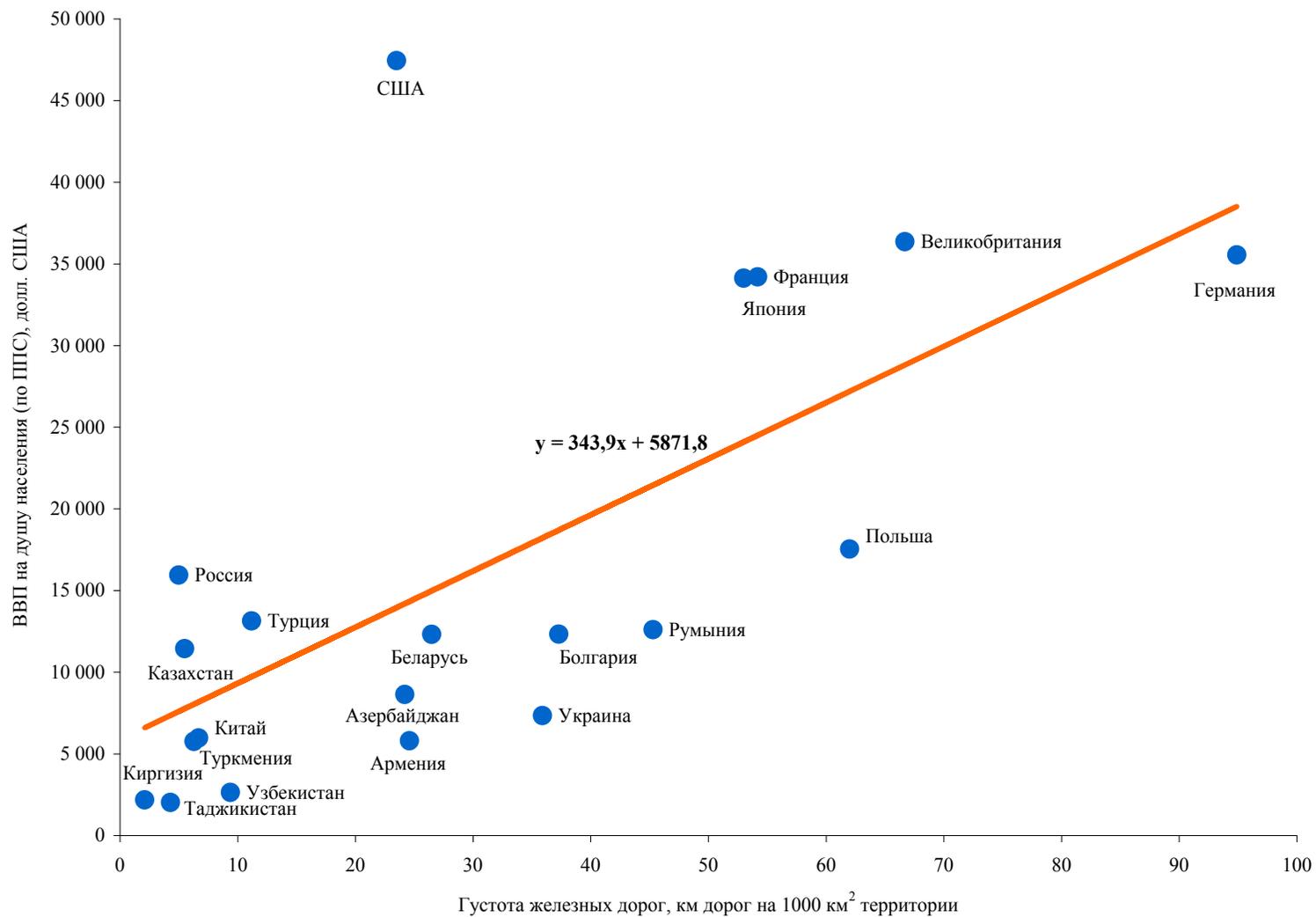


Рис. 2. Зависимость между ВВП на душу населения и густотой железных дорог

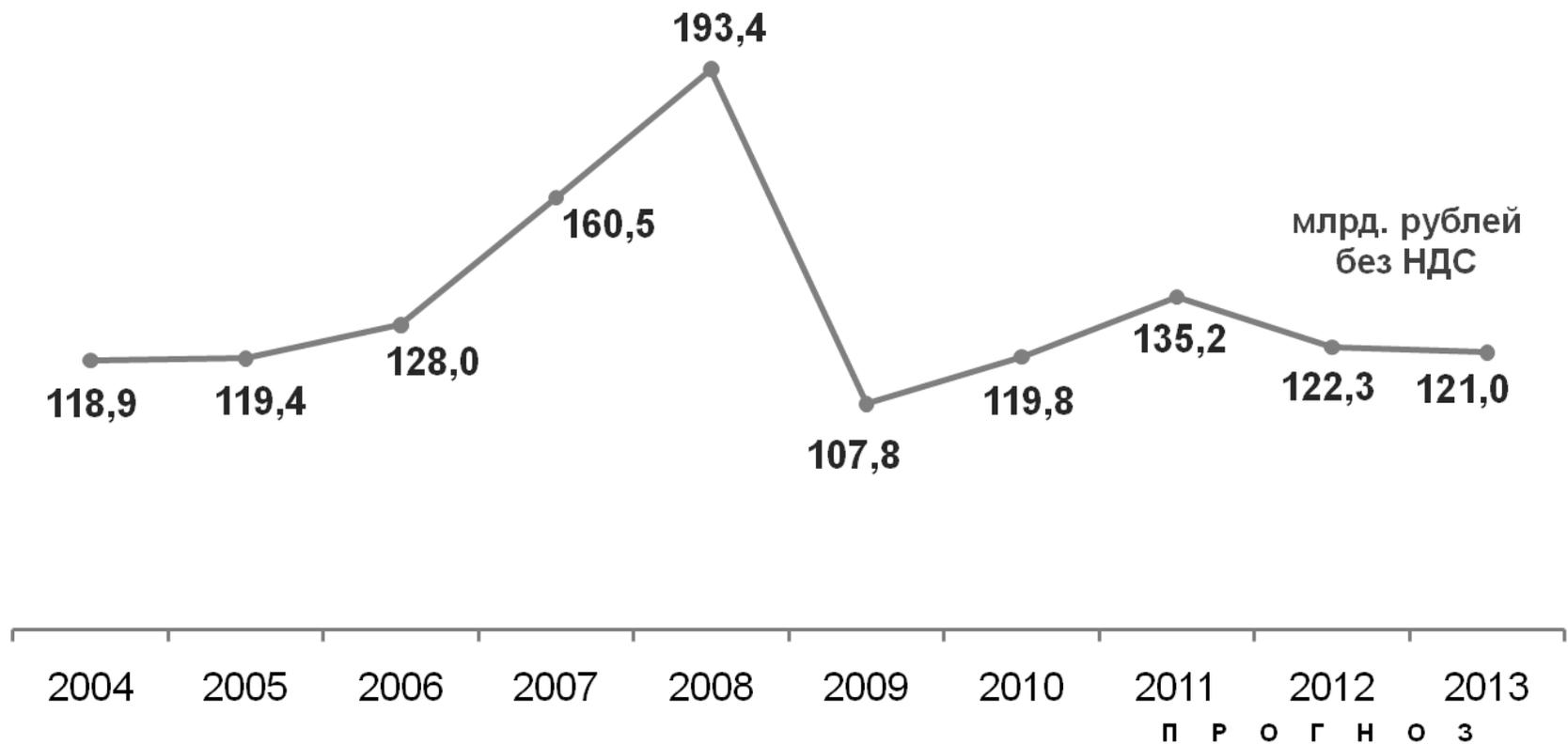


Рис. 3. Динамика изменения объема инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» (в ценах 2004 г.)*

* Учитывая создание ПГК, ВГК и ФПК, для обеспечения сопоставимости из общих расходов исключены затраты на обновление грузовых и пассажирских вагонов

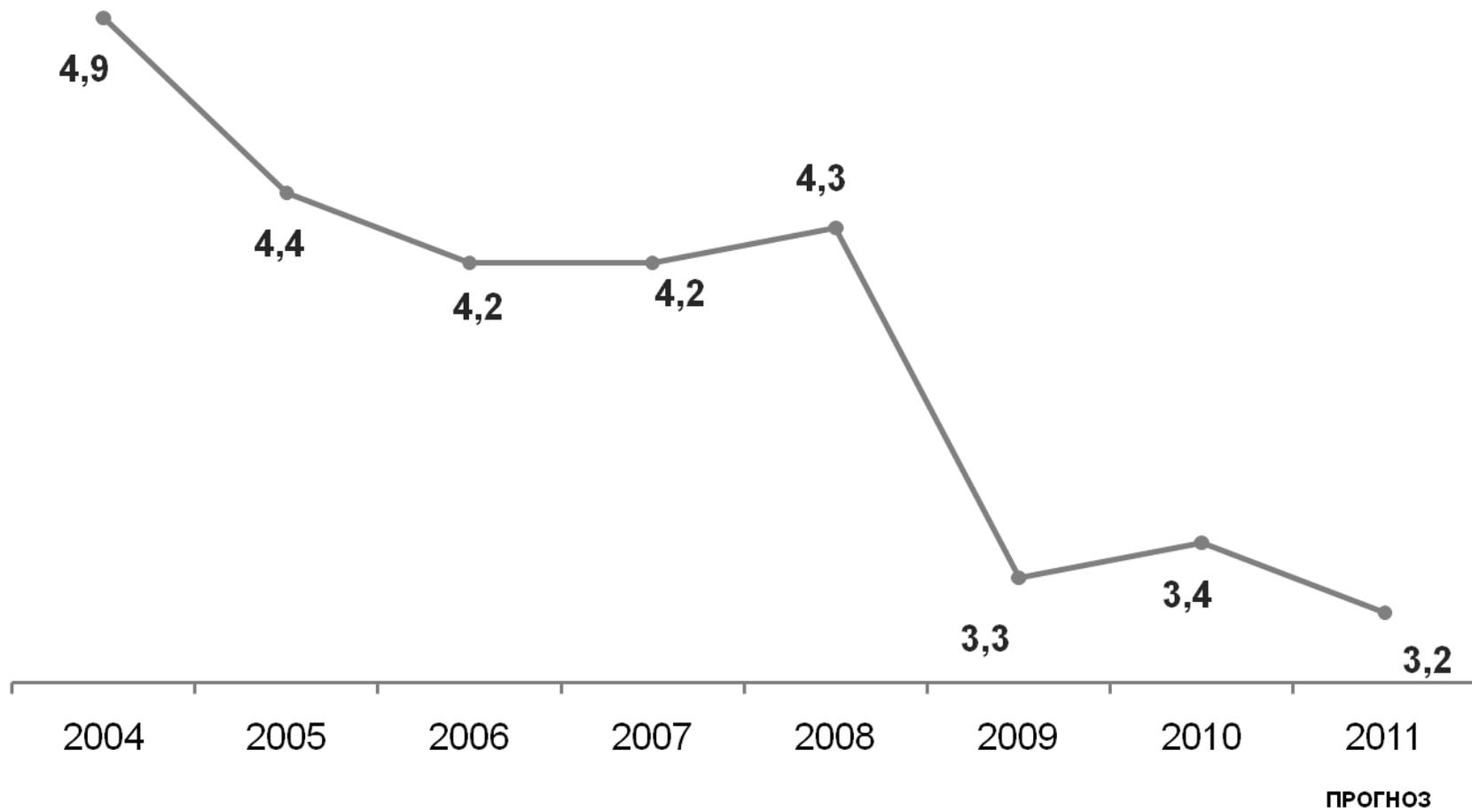


Рис. 4. Динамика инвестиций ОАО «РЖД» в общем объеме инвестиций в Российской Федерации, %

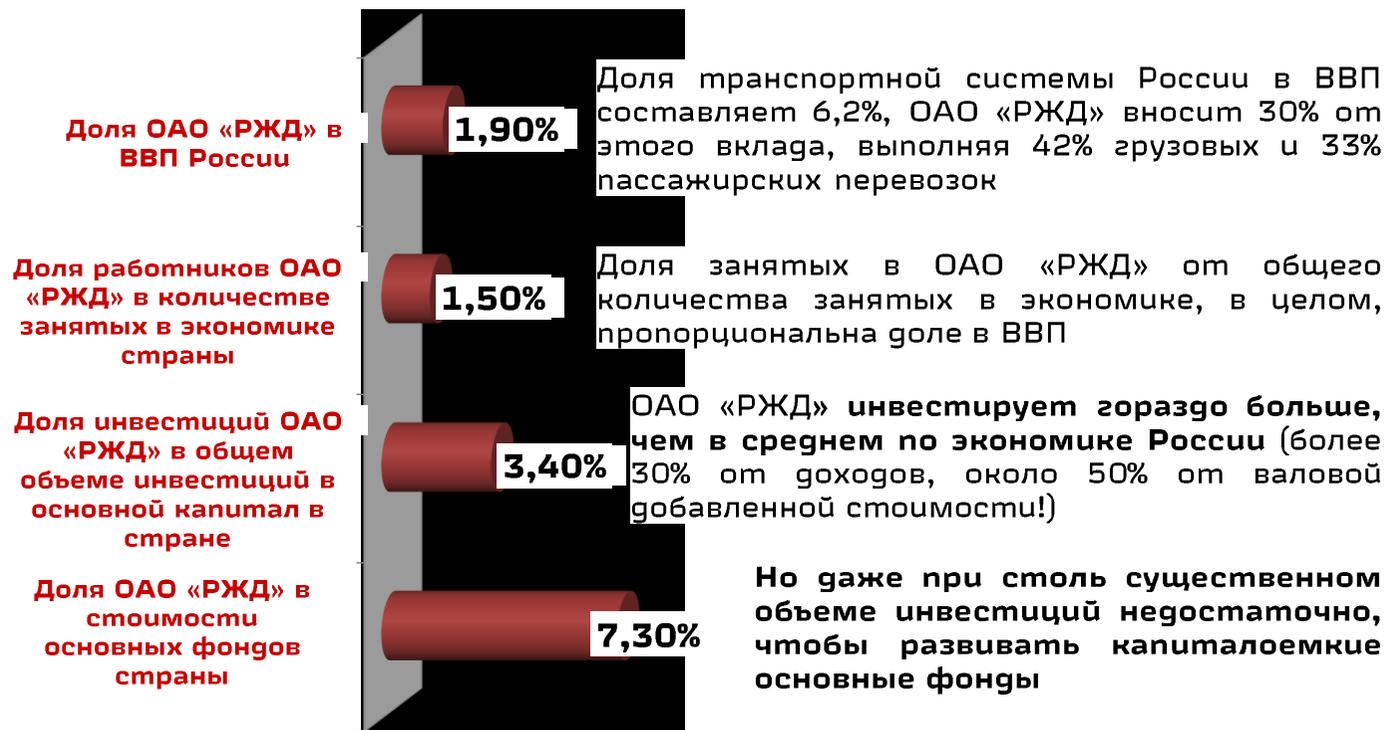


Рис. 5. Макроэкономическая роль ОАО «РЖД»

Таблица 1

Распределение источников финансирования с учетом адресности получения эффекта от строительства и усиления железнодорожных линий

№ п/п	Категории линий	Получатель эффекта	Инвесторы*
Новые линии			
1	Стратегические	Российская Федерация	Российская Федерация
2	Социально-значимые	Российская Федерация + Субъекты Российской Федерации	Российская Федерация + субъекты РФ
3	Грузообразующие	Российская Федерация + Частные инвесторы, включая холдинг «РЖД»	Частные инвесторы + Российская Федерация
4	Технологические	Российская Федерация + Субъекты Российской Федерации + Частные инвесторы, включая холдинг «РЖД»	Частные инвесторы, включая холдинг «РЖД» + Российская Федерация + субъекты РФ
5	Высокоскоростные	Российская Федерация + Субъекты Российской Федерации + Частные инвесторы, включая холдинг «РЖД»	Российская Федерация + субъекты РФ + Частные инвесторы, включая холдинг «РЖД»
Действующие реконструируемые линии			
6	Модернизация, развитие провозных способностей для обеспечения роста объемов перевозок и реконструкция для организации скоростного пассажирского движения	Российская Федерация + Субъекты Российской Федерации + Холдинг «РЖД»	Холдинг «РЖД» + Российская Федерация

* Распределение долей участия в финансировании строительства и реконструкции объектов железнодорожного транспорта производится пропорционально долям полученного при этом эффекта.