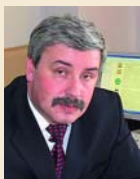


Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года — залог экономического могущества России

И.В. РОМАШОВ, руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта.



которыми технологическими особенностями.

В транспортной системе России, как и в целом в экономике страны, железнодорожный транспорт занимает одно из ключевых мест. Железные дороги играют решающую роль в обеспечении потребностей экономики страны в перевозках, обеспечивая 80% грузооборота. Это определяется географическими условиями, а также не-

Темпы роста ВВП и миграционной активности населения позволяют уверенно говорить о том, что потребности в услугах железнодорожного транспорта существенно возрастут уже в ближайшие годы. Освоение новых источников минерально-сырьевой базы потребует усиленного развития железных дорог и сейчас, и в отдаленной перспективе.

Хочу подчеркнуть, что помимо чисто экономических задач данный вид транспорта обеспечивает выполнение целого ряда общегосударственных и социальных функций.

Велика роль железнодорожного транспорта и в обеспечении экономических связей. В условиях стремительно возрастающего товарооборота между странами Европы и Азии огромное значение приобретают международные транспортные коридоры. Кроме того, прослеживается отчетливый интерес Евросоюза и стран ЕС к сотрудничеству с нами в сфере железнодорожного транспорта. Причины такого внимания заключаются как в потребности использования транзита, так и в развитии рынков услуг в России.

Очевидно, что вышеперечисленные условия, открывая перед отечественными железными дорогами широкие перспективы, ставят масштабные задачи дальнейшего развития отрасли.

К сожалению, структурные и экономические преобразования 90-х годов обусловили ряд предпосылок для замедления процессов развития железных дорог. Достаточно назвать массо-

вое старение основных фондов, недостаточное внедрение новых технологий, хронический дефицит средств для поддержания и развития отрасли.

Часть проблем удалось снять за счет создания благоприятных условий для привлечения инвестиций и повышения конкурентоспособности в отдельных сегментах рынка железнодорожных транспортных услуг.

Тем не менее, несмотря на определенные успехи, которых удалось достичь в ходе реформирования отрасли, говорить о надежных источниках развития и создания в сжатые сроки условий для крупномасштабной реконструкции железных дорог не приходится.

Рассмотрим основные проблемы, стоящие сегодня перед железнодорожным транспортом страны.

1. Низкие темпы обновления основных фондов, что может привести к инфраструктурным ограничениям социально-экономического развития страны. Средний уровень износа основных фондов составляет 58,6%, значительная их часть находится за пределами нормативных сроков службы. Дефицит средств по укладке в путь новых рельсов взамен выработавших свой ресурс составляет около 70 млрд. рублей, или более 10 тысяч километров пути. За последние 15 лет длина сети российских железных дорог сократилась на 2500 километров, износ подвижного состава железнодорожного транспорта необщего пользования превышает 70%. Превысили нормативные сроки служ-

бы 52% парка электровозов, 31% тепловозов, 39% тяговых агрегатов. 40% погрузо-разгрузочной техники, вагоноопрокидывателей, устройств размораживания смерзшихся грузов требуют замены, а 20% — существенной модернизации.

2. Низкий технический и технологический уровень железнодорожного транспорта по сравнению с передовыми странами мира. За последние 20 лет уровень отечественной железнодорожной техники и технологии стал существенно отставать от соответствующего уровня передовых стран мира. Разрыв в оснащенности российских и зарубежных железных дорог с каждым годом увеличивается, негативным образом влияя на конкурентоспособность отечественного железнодорожного транспорта.

3. Недостаток мощностей и низкий технический уровень развития специализированного отечественного машиностроения в условиях длительного недофинансирования. Технико-экономические характеристики серийной продукции остались на уровне 60–70-х годов XX века, а производственная база многих предприятий не позволяет оперативно увеличивать объемы и переориентировать производство на выпуск современной конкурентоспособной продукции, соответствующей мировым стандартам. Несмотря на некоторые позитивные изменения, производственные мощности и технико-экономические характеристики выпускаемой продукции железнодорожного машиностроения не соответствуют задачам развития железнодорожного транспорта.

4. Территориальные диспропорции в развитии инфраструктуры железнодорожного транспорта, транспортной обеспеченности регионов и развития пропускных способностей железнодо-



рожных линий. С одной стороны, четверть железных дорог в развитых центральных районах и крупных городах работают в режиме, превышающем оптимальный уровень загрузки. С другой стороны, существует проблема доступности периферийных областей (значительная часть населения не имеет круглогодичного сообщения с основными транспортными коммуникациями страны). В настоящее время 7 субъектов Российской Федерации не имеют железных дорог вообще (Республика Алтай, Республика Тыва, Ненецкий АО, Магаданская область, Чукотский АО, Корякский АО, Камчатская область), а еще в 10 субъектах Российской Федерации железнодорожная сеть недостаточно развита для удовлетворения потребностей регионов в транспортном обслуживании. При этом около 25 разведанных крупнейших месторождений природных ресурсов не осваиваются из-за отсутствия железнодорожного транспортного обеспечения и не вовлекаются в хозяйственный оборот российской экономики. Различия между субъектами Российской Федерации по степени транспортного обеспечения населения достигают недопустимого уровня: по доле населения, проживающего в регионах с недостаточно развитой транспортной сетью, — в 4,4 раза; по транспортной доступности поселений — в 105 раз.

5. Наличие ограничений для роста объемов транзитных грузовых перевозок, обусловливаемых в первую очередь дефицитом современных типов подвижного состава, отсутствием современных транспортно-логистических центров, не уступающих по своим параметрам аналогичным в зарубежных странах, ведомственными, технологическими, организационно-правовыми барьерами при приеме и передаче транзитных грузов во время

портовых, таможенных и пограничных процедур.

6. Недостаточный уровень безопасности эксплуатации железнодорожного транспорта.

7. Критическая недостаточность инвестиционных ресурсов. Основными факторами ограниченности собственных ресурсов хозяйствующих субъектов железнодорожного транспорта для финансирования инвестиций являются низкая рентабельность отрасли и отсутствие инвестиционной составляющей в тарифе. Так, в 1991–2006 годах динамика индексации грузовых железнодорожных тарифов в Российской Федерации значительно отставала от роста цен в промышленности в целом и, в особенности, от динамики цен в отраслях, продукцию которых использует железнодорожный транспорт (топливная промышленность, черная металлургия, электроэнергетика). За этот период, при росте цен в промышленности более чем в 90 раз, железнодорожные тарифы проиндексированы в 58 раз. В то же время в топливной промышленности цены увеличились в 214 раз, в черной металлургии — почти в 165 раз, в угольной промышленности — почти в 125 раз, в электроэнергетике — в 96 раз.

Часть вышеперечисленных проблем удалось решить в ходе реализации Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы), Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года и др.

Что касается утвержденной Правительством Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года, то она формирует четкие и конкретные задачи, нацеленные на развитие отрасли в долгосрочной перспективе.

Документ обеспечивает системность в решениях, принимаемых органами власти во исполнение поставленной

президентом РФ В.В. Путиным задачи эффективной реализации уникального географического потенциала страны на базе комплексного развития всех видов транспорта и связи в части, касающейся железных дорог.

Стратегия должна стать эффективным инструментом государственно-частного партнерства, объединить усилия государства и предпринимательского сообщества для достижения намеченных целей.

Стратегия учитывает программные документы в области экономического развития России, а также прогнозы развития мировой экономики. Она содержит два варианта развития железнодорожного транспорта — минимальный и максимальный. Они, в свою очередь, базируются на возможных сценариях развития экономики страны, рассчитанных Минэкономразвития.

Инновационный предусматривает экономический рост за счет реализации конкурентных преимуществ российской экономики в традиционных и новых, наукоемких отраслях.

Инерционный учитывает экспортно-сырьевой сценарий развития, открытие внутренних рынков готовых товаров, недостаточную конкурентоспособность перерабатывающих производств.

Основные направления Стратегии:

- модернизация и развитие инфраструктуры для ликвидации ограниченный и «узких мест» (строительство вторых, третьих и четвертых путей на отдельных направлениях, на которых при росте объемов перевозок возникнут «узкие места», строительство обходов железнодорожных узлов, электрификация отдельных участков);

- расширение сети железных дорог. В соответствии с минимальным вариантом к 2030 году необходимо построить 15 044 км новых железнодорожных линий, в соответствии с максимальным

вариантом — 20 492 км, включая стратегические, социально-значимые, грузообразующие, технологические, высокоскоростные линии. В перечень основных мероприятий включен перенос железнодорожной линии Туапсе — Адлер в нагорную часть, а также строительство железнодорожных линий Карпогоры — Вендинга и Сыктывкар — Пермь;

- обеспечение безопасности на железнодорожном транспорте — проведение мероприятий, направленных на создание эффективной системы обеспечения необходимого уровня защищенности объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта для устойчивого и безопасного функционирования транспортной системы и защиты от актов незаконного вмешательства;

- структурное реформирование на железнодорожном транспорте — завершение реализации мероприятий третьего этапа Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 г. № 384, и структурные преобразования после 2010 года;

- совершенствование системы государственного регулирования тарифов на железнодорожном транспорте — формирование гибкой модели государственного регулирования рынков услуг железнодорожного транспорта, обеспечивающей развитие механизмов саморегулирования, ценовой и технологической конкуренции в потенциально-конкурентных и конкурентных сегментах деятельности железнодорожного транспорта, повышение эффективности функционирования инфраструктуры железнодорожного транспорта, соблюдение баланса интересов субъектов естественных монополий на железнодорожном транспорте и потребителей их услуг в естественно-монопольных сегментах деятельности железнодорожного транспорта;

- научные исследования в области железнодорожного транспорта (определены перспективные направления научно-технического развития железнодорожного транспорта до 2030 года в целях обеспечения развития инфраструктуры, системы управления движением и обеспечения безопасности поездов, высокоскоростного движения, внедрения транспортной логистики, организации производства подвижного состава нового поколения;

- обновление железнодорожного подвижного состава;

- развитие промышленного комплекса, поставляющего продукцию для железнодорожного транспорта;

- формирование рынка логистических услуг в Российской Федерации до 2030 года;

- повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта на мировом рынке транспортных услуг, в том числе развитие международных транспортных коридоров, проходящих через территорию России, транспортное обеспечение внешнеэкономических связей Российской Федерации, создание транспортных логистических центров за рубежом с продлением железнодорожных линий колеи 1520 мм на территорию европейских стран, углубление сотрудничества с международными организациями и крупнейшими транспортными компаниями.

Документ рассматривает аспекты развития железнодорожного транспорта как общего, так и необщего пользования. По согласованию с Министерством обороны включен закрытый раздел, определяющий комплекс мер, связанный с техническим прикрытием железных дорог. Предусмотрены мероприятия по обеспечению безопасности, в том числе материально-технического, научного, кадрового, методического, информационно-коммуникационного, нормативно-правового обеспечения.

Каковы прогнозируемые результаты реализации Стратегии?

1. Создание инфраструктурной основы для долгосрочного роста экономики страны и повышения качества жизни населения, комплексного освоения новых экономических районов и доступа к новым источникам природных ресурсов, особенно в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке.

2. Получение высокого мультипликативного эффекта за счет реализации комплексной программы строительства железнодорожных линий, значительно превосходящей по темпам показатели советского периода, на основе консолидированного участия государства, регионов и частных инвесторов.

3. Рост транспортной доступности субъектов федерации и выравнивание их транспортной обеспеченности.

4. Снижение совокупных транспортных издержек за счет повышения эффективности работы железнодорожного транспорта и достижения конкурентоспособного уровня качества транспортных услуг.

5. Доведение технического и технологического уровня инфраструктуры, подвижного состава, сферы их содер-

жания и ремонта до лучших мировых стандартов.

6. Решение системной задачи организации движения тяжеловесных грузовых составов и пассажирских поездов с высокими скоростями на единой железнодорожной сети, позволяющей оптимизировать себестоимость перевозок и снизить затраты на строительство автодорог для большегрузных автомобилей.

7. Создание условий для повышения мобильности населения, развития межрегиональных экономических и культурных связей на основе реализации программы развития высокоскоростного и скоростного сообщения между крупнейшими центрами страны, позволяющей сократить время в пути между Москвой и Санкт-Петербургом до 2,5 часов, Москвой и Нижним Новгородом — до 2 часов, между Москвой и Берлином — до 8–10 часов, Москвой и Сочи — до 15 часов, сделать Россию удобной для туризма, разгрузить автомобильные дороги в междугородном и пригородном сообщении.

8. Реализация прорывных решений в области интеграции железнодорожного транспорта в глобальную транспортно-логистическую систему на основе достижения комплексности и высоких стандартов качества транспортных услуг.

9. Формирование эффективного и многофункционального транспортного комплекса и превращение российского железнодорожного транспорта в экспортера транспортных продуктов, технологий и технических решений.

В соответствии с принятой программой общий объем инвестиций в развитие железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года составит 13 трлн. 780,2 млрд. руб. Инвестиции в железнодорожный транспорт общего пользования составят 10 трлн. 661,2 млрд. руб. (77% от общего объема инвестиций), в промышленный транспорт — 3 трлн. 119 млрд. руб. (23%). Федеральный бюджет вложит в данную стратегию 2 трлн. 728,7 млрд. руб. (20%), субъекты РФ — 672,8 млрд. руб. (5%), а частные инвесторы — 10 трлн. 378,7 млрд. руб. (75%), в том числе ОАО «РЖД» — 5 трлн. 879 млрд. руб. (42%).

В качестве итога хочу подчеркнуть, что в результате реализации Стратегии будет создана инфраструктурная основа для долгосрочного роста экономики России и повышения качества жизни населения, а также основа для развития регионов страны и доступа к источникам природных ресурсов.