

# ПЕРСПЕКТИВЫ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ И РЕКОНСТРУКЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ<sup>1</sup>

*В.А. Цветков,  
д.э.н., профессор,  
зам. директора ИПР РАН  
А.А. Медков,  
к.э.н., с.н.с. ИПР РАН*

*Журнал экономической теории. - 2008. - №1. С. 170-182.*

*В статье дается определение государственно-частного партнерства, его целей и задач в развитии экономики России. Рассматриваются основные проекты в сфере строительства и реконструкции железнодорожной инфраструктуры, реализованные и планирующиеся к реализации на принципах ГЧП, в том числе и с использованием средств Инвестиционного фонда Российской Федерации. В заключении приводятся выводы о перспективах ГЧП в сфере железнодорожного транспорта, проблемах, трудностях и потенциальных рисках реализации таких проектов, даются предложения по совершенствованию организации инвестиционных процессов при строительстве новых железных дорог в стране.*

## **1. Государственно-частное партнерство: общие подходы и положения**

Государственно-частное партнерство (ГЧП) – способ взаимодействия государства и частных компаний для решения социально-экономических задач и достижения целей, интересных обеим сторонам. Принципы ГЧП применяются, прежде всего, по отношению к реализации инвестиционных проектов в капиталоемких отраслях национальной экономики, за развитие которых должно отвечать государство. Однако, суть ГЧП – гораздо шире, также как и многогранно само сотрудничество государства и бизнеса.

В мировой практике ГЧП – финансово-юридический институт с четко определенными в законодательстве и договоре обязанностями сторон и разделением рисков, т.е. сложный инвестиционный контракт. При ГЧП государство – сторона договора, инвестор, гарант успешной реализации инвестиционного проекта и получения прибыли частной компанией. Для частной компании такая полиция является привлекательной, особенно если присутствуют: четкая схема и тендерная основа выбора партнера, открытость и прозрачность финансирования и хозяйственной деятельности, прибыльность проекта, распределение рисков, наличие четкого механизма разрешения споров, установление точных пределов ответственности. Вместе с тем, взаимодействие государства и частных компаний в рамках ГЧП имеют более высокие транзакционные издержки, чем при приватизации или аренде государственного имущества. Значительные средства инициаторов проектов уходят на подготовку ТЭО, бизнес-планов, процедурные вопросы.

Юридической основой ГЧП в нашей стране являются следующие Федеральные законы: «О концессионных соглашениях», «Об особых экономических зонах» и пр. В настоящее время ускоренное развитие ГЧП связывается с появлением государственного Стабилизационного фонда. Средства выделенного в его составе Инвестиционного фонда Российской Федерации (Инвестфонда) в соответствии с законодательством можно использовать только на условиях ГЧП (ФЗ «Об инвестиционном фонде»).

---

<sup>1</sup> Статья подготовлена при финансовой поддержке Российского гуманитарного научного фонда (проект № 07-02-00046а)

Инвестиционный фонд – используемая часть государственного Стабилизационного фонда. В федеральном бюджете 2006 года средства для Инвестфонда были заложены в объеме 69,7 миллиарда рублей. На 2007 г. – 72,9, 2008 г – 73,2 миллиарда рублей. Деньги Инвестфонда могут быть выделены на реализацию крупных инвестиционных проектов стоимостью более 5 млрд. руб. Формы участия государства в инвестиционных проектах: софинансирование на договорных условиях, участие в уставных капиталах создаваемых юридических лиц, предоставление государственных гарантий. Минимальное участие частного инвестора – 25% от сметной суммы проекта. Размер предоставляемых государственных гарантий может составлять до 60% от объема взятых частным инвестором кредитов. Срок предоставления гарантии – не более 5 лет. Деньги из Инвестфонда выделяются на безвозмездной основе. Проекты, на которые пойдут деньги фонда, должны быть безубыточными. При выделении средств из Инвестфонда государство определяет стоимость бюджетных денег. В 2006 году она определена в размере 4%. Этот показатель заложен в методике оценки эффективности проектов. Стоимость государственных денег утверждается совместным приказом МЭРТ и Минфина.

Целями и задачами государства в ГЧП являются:

- решение проблемы износа капиталоемких элементов национальной экономики, не получавших в продолжение длительного времени, включая и период СССР, нужного объема инвестиций;
- определение потребности в строительстве новых капиталоемких сооружений, необходимых для обслуживания социально-экономической системы;
- рост социально-экономической активности в стране, в том числе в территориальном и отраслевом разрезе;
- недопущение резкого роста государственных расходов, обеспечение финансовой стабильности;
- повышение эффективности государственных расходов;
- укрепление основ рыночной экономики, снижение присутствия государства в рыночной экономике, развитие конкуренции, хотя бы формальной;
- повышение эффективности использования государственного имущества, полная или частичная приватизация оставшейся собственности государства;
- разделение с частными компаниями или полное снятие ответственности за функционирование естественно-монопольных сегментов рынка, объектов общего пользования, систем жизнеобеспечения, капиталоемких сооружений, социальной сферы;
- привлечение финансовых, технологических, управленческих и экспертных ресурсов частных компаний для решения государственных задач;
- получение финансовой выгоды в виде роста налоговых поступлений, снижения объема дотаций регионам, отраслям экономики, гражданам;
- решение стратегических задач, реализация грандиозных проектов (превращение России в транспортный мост между Европой и Азией, проведение зимней Олимпиады в Сочи), важных для политического руководства страны.

Интересами частных компаний в ГЧП могут быть:

- получение прибыли при минимальных рисках;
- привлечение дешевых (бесплатных) государственных средств в собственные бизнес-проекты;
- получение доступа к управлению и извлечению прибыли от использования естественно-монопольных объектов, систем жизнеобеспечения, капиталоемких сооружений с последующей их полной или частичной приватизацией;
- приобретение имиджа участника решения государственных проблем.

Для реализации проектов на принципах ГЧП могут создаваться государственные предприятия или предприятия с государственным участием, пропорционально вложен-

ным средствам, происходит слияние государственных и частных активов. Кроме того, отдельные госпредприятия могут создаваться для развития самой программы ГЧП.

## 2. Государственно-частное партнерство в сфере железнодорожных перевозок

Рынок железнодорожных услуг функционирует с участием государственных органов, государственных и частных компаний, а теперь и партнерских структур. В результате экономических и политических преобразований в конце прошлого века структура финансирования железнодорожного транспорта претерпела существенные изменения. До 1987 г. единственным источником финансирования железнодорожного транспорта были бюджетные средства. В переходный период осуществлялось смешанное финансирование из средств государственного бюджета, средств Министерства путей сообщения РФ (МПС) и привлеченных средств. С 1999 года финансирование железных дорог происходило в основном из средств МПС, а затем ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») и частных компаний. Отдельные случаи строительства железнодорожной инфраструктуры на принципах ГЧП встречались задолго до образования Инвестфонда.

Рассмотрим некоторые существующие примеры ГЧП на железнодорожном транспорте.

В 1992 г. было создано **ОАО «Золотое звено»** с целью организации в Приморском крае железнодорожного погранперехода между Россией и Китаем (Махалино – Хуньчунь) пропускной способностью 3 млн. т грузов в год. Акционерами стали ОАО «РЖД» (МПС) (13,85% акций), ООО "Бизнесинтервест" (7,38%), ОАО "Примагропромэкспорт" (1,08%), фонды имущества Приморья и Хасанского района (по 2,72%), ООО "Дальфарма" (6,92%) и физические лица, в основном железнодорожники. "Золотое звено" владеет станцией Камышовая и железнодорожной веткой от границы с Китаем до магистрали Дальневосточной железной дороги (ДВЖД, филиал ОАО «РЖД») длиной 20,3 км. Строительство ветки "Золотого звена" было завершено к 1999 г., однако код МПС и статус пограничной передаточной станции Камышовая получила только в начале 2003 г. в результате судебных разбирательств. По сути, являясь технологической линией, ветка не играет сколь либо существенной роли в транспортной системе страны, грузопоток по "Золотому звену" ничтожен. Это происходит из-за неурегулированности прав собственности (ДВЖД несла все затраты по строительству этого участка и планировала получить ветку под свой контроль), слабости рыночной стратегии (в ОАО «РЖД» считают, что владелец участка установил слишком высокие тарифы и не занимается маркетингом), а также вследствие противодействия ОАО «РЖД». Переход может стать конкурентом еще двум железнодорожным погранпереходам между Россией и КНР: Гродеково-Суйфыньхэ (Приморский край) и Забайкальск–Маньчжурия (Читинская область).

**ОАО «Акционерная компания «Железные дороги Якутии» (ОАО «ЖДЯ»)** является более значительным примером ГЧП в области строительства и использования железнодорожной инфраструктуры. Компания была создана в 1995 г. с целью строительства ветки Беркакит–Томмот–Якутск, которая должна соединить Якутск с БАМом. Более 90% акций ОАО изначально принадлежало Минимущество РФ и Минимущество Якутии. В 2007 г. указом Президента России 50% акций ОАО «ЖДЯ» внесены в уставный капитал ОАО «РЖД». Компания эксплуатирует линию Нерюнгри–Томмот (360 км), выполняя по ней грузовые и пассажирские перевозки. Грузопоток в 2004 г. составил 2 млн. т грузов, пассажиропоток – 19 433 пассажира. Компания является оператором подвижного состава – 11 тепловозов. Планируется начало операторской деятельности по перевозке угля с малых разрезов, лесных грузов, а также увеличение локомотивного парка в 2 - 2,5 раза, приобретение в собственность более 2 тыс. полувагонов и 300 фитинговых платформ для перевозки контейнеров.

До 2006 г. ОАО «ЖДЯ» не имело статуса инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, и не было внесено в реестр субъектов естественных

монополий на железнодорожном транспорте. Тарифы компании утверждались Региональной энергетической комиссией Республики Саха (Якутия). С изменением статуса ОАО «ЖДЯ» тарифы компании в соответствии с законодательством должны утверждаться Федеральной службой по тарифам (ФСТ). Установленные тарифы должны быть объявлены в федеральных тарифных справочниках, что является одним из условий реализации соглашения о сотрудничестве между ОАО «РЖД» и ОАО «ЖДЯ». Совместная деятельность с ОАО «РЖД» осуществляется в рамках двусторонних договоров.

В 2005 г. Федеральное агентство железнодорожного транспорта Минтранс РФ (Росжелдор), ОАО «РЖД» и администрация Якутии подписали трехсторонний инвестиционный договор о создании и вводе до 2010 г. в эксплуатацию участка Томмот-Кердем протяженностью 340 км в составе железнодорожной линии Беркамит-Томмот-Якутск. Стоимостью строительства – 15 млрд руб., в том числе из федерального бюджета – 2 млрд руб., бюджета Якутии – 9 млрд руб., ОАО «РЖД» – 4 млрд руб. Полная стоимость линии Беркамит-Томмот-Якутск составляет 31,6 млрд руб. Кроме того, в рамках проекта планируется построить железнодорожный мост через реку Лену стоимостью 8 млрд руб. Правительство Республики Саха (Якутия) ведет переговоры с крупными инвесторами, в том числе компаниями «АЛРОСА», «Сургутнефтегаз» и «Норильский никель» об участии в строительстве железнодорожной линии Беркамит – Томмот – Якутск.

**ОАО "Ямальская железнодорожная компания" (ОАО «ЯЖДК»)** – еще один пример ГЧП на железнодорожном транспорте. Акционерное общество занимается строительством и эксплуатацией инфраструктуры общего и необщего пользования, не являющейся его собственностью. Акционерами созданной в 2003 г. компании являются администрация Ямало-Ненецкого АО, ОАО «РЖД» (45% акций), ОАО «Севтюмен-транспуть», а с 2004 г. – ООО «Уренгойгазпром» (дочернее предприятие ОАО «Газпром»). Усилия компании направлены на эксплуатацию и достройку линий Коротчаево-Новый Уренгой (83 км), Новый Уренгой-Пангоды (114 км) и Новый Уренгой-Ямбург (231 км). Первый и второй участки были переданы ОАО «ЯЖДК» во временную эксплуатацию в 2004 г. Свердловской железной дорогой. В том же году компания получила в эксплуатацию линию Уренгой-Ямбург – собственность дочернего предприятия «Газпрома». Грузооборот компании в 2006 г. составил более 4 млн. т., пассажирооборот – более 188 тыс. пассажиров, в том числе по маршруту Новый Уренгой – Москва.

Строительство железнодорожных участков Коротчаево – Новый Уренгой – Надым и Новый Уренгой – Ямбург было начато еще в 1980 – 1985 гг. Но в 1990 г. бюджетное финансирование было приостановлено, а с развалом СССР полностью прекращено. До 2002 г. неоднократно предпринимались безуспешные попытки закончить строительство с привлечением финансовых средств ОАО «Газпром» и МПС. Состояние технических средств на участке Коротчаево – Новый Уренгой начало ухудшаться, прекратилось движение пассажирских поездов на участке Коротчаево – Новый Уренгой – Ямбург, возникла угроза закрытия грузового движения. Все эти причины обусловили необходимость создания акционерной компании, которая бы объединила интересы собственников незавершенного строительства инфраструктуры и ее последующую эксплуатацию.

С момента своего создания компания активно занимается поддержанием и усилением существующей инфраструктуры, проектами завершения строительства начатых участков. До 2010 г. ОАО «ЯЖДК» планирует завершить строительные работы на уже имеющихся участках, а также добавить к ним линии Пангоды-Надым-Пристань, Коротчаево-Русско-Реченское (направление на Норильск) и Надым-Салехард. Для этого компании потребуется более 5,75 млрд руб. Развитие компании зависит от решения вопроса передачи ОАО «РЖД» и «Газпромом» в уставный капитал ОАО «ЯЖДК» объектов незавершенного строительства на участках Коротчаево – Новый Уренгой – Пангоды

– Надым. Наделение ОАО «ЯЖДК» правами на имущество и инфраструктуру, закрепленную за этими участками, позволит компании стать более инвестиционно привлекательной. Сотрудничество между ОАО «ЯЖДК» и ОАО «РЖД» строится по принципам корпоративного управления через департамент по управлению дочерними и зависимыми обществами ОАО «РЖД», а по работе с сетью через Свердловскую железную дорогу. Вопросы компенсации затрат по содержанию железнодорожной инфраструктуры, эксплуатируемой ОАО «ЯЖДК» при обеспечении пассажирских перевозок, решается с Федеральной пассажирской дирекцией ОАО «РЖД».

Таким образом, в настоящее время вся инфраструктура железнодорожного транспорта, составляющая единую сеть железных дорог России общего пользования, находится в собственности ОАО «Российские железные дороги», ОАО «АК «Железные дороги Якутии», ОАО «Золотое звено» и во временной эксплуатации ОАО «Ямальская железнодорожная компания». Протяженность и состояние железнодорожной инфраструктуры общего пользования становится сдерживающим фактором выбранного направления социально-экономического развития страны. По данным Министерства транспорта, около 25 разведанных крупнейших месторождений природных ресурсов не осваиваются из-за отсутствия железнодорожного транспортного обеспечения и не вовлекаются в хозяйственный оборот российской экономики. Износ основных фондов на железнодорожном транспорте составляет 58,6 %.<sup>1</sup>

Концепция стратегии развития железнодорожного транспорта России до 2030 года предусматривает инвестиции в объеме около 13,8 трлн руб., из них ОАО «РЖД» обеспечивает почти 5,3 трлн руб., из федерального бюджета требуется выделить 2,7 трлн руб., из региональных – 642 млрд руб., а остальное приходится на средства, привлекаемые на основе ГЧП. При этом роль ОАО «РЖД» выглядит двояко. С одной стороны – это акционерной общество, на 100 % принадлежащее государству, и таким образом при ГЧП оно выступает как партнер со стороны государства. С другой стороны, задача любого ОАО – максимизация прибыли в результате эффективной коммерческой деятельности, и в рыночных условиях ОАО «РЖД» ведет себя как частная компания.

Развитие ГЧП в сфере железнодорожных перевозок направлено на повышение эффективности государственных расходов, привлечение частных инвестиций и средств пользователей в развитие инфраструктуры, стимулирование инвестиционной активности самих транспортных предприятий. Этому способствует сокращение естественно-монопольных сфер железнодорожных перевозок, разгосударствление и приватизация объектов железнодорожного транспорта, либерализация тарифообразования. Все проекты с использованием схем ГЧП, заложенные в подпрограмму «Экспорт транспортных услуг» Стратегии развития транспортной отрасли до 2020 г. предполагают участие соинвесторов на паритетных началах (50 на 50). Объем финансирования подпрограммы составляет 800 млрд руб.

ГЧП на рынке железнодорожных услуг осуществляется по трем направлениям.

1. Долевое финансирование строительства и реконструкции железнодорожной инфраструктуры, в том числе и с использованием средств Инвестфонда.
2. Привлечение пользователей железнодорожных услуг к участию в проектах по строительству и реконструкции железнодорожных объектов.
3. Государственное стимулирование инвестиционной активности транспортных предприятий.

---

<sup>1</sup> В статье использована информация из Интернет-издания общероссийской транспортной газеты «Гудок» ([www.gudok.ru](http://www.gudok.ru)), портала «РЖД – Партнер» ([www.rzd-partner.ru](http://www.rzd-partner.ru)), официальных сайтов Министерства транспорта РФ ([www.mintrans.ru](http://www.mintrans.ru)), ОАО «РЖД» ([www.rzd.ru](http://www.rzd.ru)) и др. открытых источников.

В рамках первого направления с учетом «Основных направлений стратегии развития железнодорожного транспорта на период до 2030 г.», одобренных на заседании правительства РФ 6 сентября 2007 г., предполагается строительство 22,3 тыс километров новых железнодорожных линий и модернизацию существующих путей. При этом, все проекты строительства и модернизации железнодорожных линий, исходя из ожидаемого эффекта, разделены на 6 категорий.

**Категория I:** стратегические линии (ориентировочная протяженность – 6079 км), предназначенные для обеспечения перевозок грузов в обход железнодорожных участков, находящихся на территории других государств, обеспечения безопасности и территориальной целостности страны, освоения малообжитых территорий и интеграции их в общероссийскую экономику.

**Категория II:** социально-значимые линии (ориентировочная протяженность – 2032 км), предназначенные для создания устойчивых круглогодичных транспортных связей с крупными населенными пунктами.

**Категория III:** грузообразующие линии (ориентировочная протяженность – 5120 км), предназначенные для обеспечения транспортной доступности и вывоза сырья из районов новых месторождений.

**Категория IV:** технологические линии (ориентировочная протяженность – 6674 км), предназначенные для разгрузки лимитирующих участков основных магистралей, беспрепятственного следования грузов в крупные речные и морские порты и на пограничные переходы, выноса грузовых перевозок за пределы городов.

**Категория V:** высокоскоростные линии (ориентировочная протяженность – 2399 км), предназначенные для перевозки пассажиров в высококомфортабельных поездах со скоростью следования до 350 км/ч, повышения имиджа российских железных дорог на отечественном и международном рынке транспортных услуг.

**Категория VI:** действующие линии, требующие модернизации и повышения провозных способностей для обеспечения роста объемов перевозок.

Применение механизма ГЧП предполагается при строительстве грузообразующих, технологических, высокоскоростных линий и модернизации существующих линий в целях повышения их провозных способностей. В соответствии с планами правительства, ГЧП должно стать способом организации строительства капиталоемких новых железнодорожных линий, имеющих окупаемость 10-15 лет<sup>1</sup>.

### **3. Основные проекты строительства и модернизации железнодорожной инфраструктуры на принципах ГЧП с использованием средств Инвестиционного фонда РФ**

#### **3.1 Грузообразующие и технологические линии**

*Транспортный проект «Урал промышленный – Урал полярный»* предусматривает строительство нескольких железнодорожных линий и направлен на то, чтобы сократить затраты на транспортировку углеводородов и развить добычу рудных полезных ископаемых в Югре и на Ямале. В ходе его реализации будет сформирована система подпитывающих (капиллярных) линий, которые соединят новые промышленные зоны с магистральными железными дорогами. Строительство линий Новый Уренгой–Надым и Новый Уренгой–Ямбург предполагает привлечение инвестиций компаний «Газпром», «ЛУКОЙЛ», «НОВАТЭК», «ТНК-БиПи» и др. Строительство участка железной дороги

---

<sup>1</sup> Особенно привлекательным выглядит строительство железнодорожных путей к месторождениям полезных ископаемых, которое позволяет сырьевым компаниям эффективнее выстраивать логистические схемы, отказаться от использования других видов транспорта, т.к. железная дорога осуществляет перевозки по графику и относительно безопасно. Наиболее выгодно строительство небольших участков железнодорожных линий, сокращающих доставку сырья на экспорт.

Надым–Салехард–Лабытнанги (400 км), который свяжет по кратчайшему расстоянию транспортную сеть Зауралья с промышленными центрами европейской части страны, обеспечит снижение расходов на перевозку продукции нефтегазовых предприятий округа, в первую очередь газового конденсата. Линия Полуночное–Лабытнанги (по восточному склону Уральского хребта), необходима для транспортного обеспечения новой сырьевой базы для южноуральских металлургических комбинатов и электростанций, работа которых в настоящее время зависит от поставок сырья с запада европейской части страны и из Казахстана.

Строительства железной дороги (Полуночное–Обская) протяженностью 830 км должно обеспечить доступ к месторождениям Заполярного Урала. Стоимость дороги около 90 млрд. руб., из Инвестфонда запрашиваются 45 млрд. руб. Строительство должно быть закончено в 2011 г. Для реализации проекта создано ОАО «Корпорация Урал Промышленный – Урал Полярный», разработавшая документацию. Стратегия развития транспортной инфраструктуры на Ямале разработана на 2006 – 2020 гг. Промышленные предприятия готовы сотрудничать с ОАО «ЯЖДК». При этом роль ОАО «РЖД» окончательно не определена.

### 3.2 Грузообразующие линии

**Строительство железной дороги Кызыл–Курагино.** Линия свяжет Республику Туву с железнодорожной сетью России, позволит освоить Элегестское месторождения коксующихся углей высокого качества и снизить уровень дотационности региона. Акционеры (дольщики): государство – 70%, и Объединенная промышленная корпорация (ОПК) (входит в группу Межпромбанка) – 30 %. Протяженность 505 км. Первоначально из общего объема средств в 74,63 млрд. руб., ОПК планировал вложить 22 млрд. руб., а из средств Инвестфонда привлечь 52,2 млрд. руб. В дальнейшем ОПК согласилась увеличить свою долю финансирования до 50%, дополнительно вложив 37 млрд. руб. а также профинансировать строительство подъездных путей к железнодорожной ветке в размере 24 млрд. руб. Возможное участие в проекте ОАО «Норильский никель» обусловлено решением вопроса о прокладке железной дороги к принадлежащим компании Ак-Сугском и Кызыл-Чадырском медно-молибденовым месторождениям.

Дорога проектируется как однопутная, с тепловозной тягой. Грузооборот: около 15 млн. тонн в год, из них 12 млн. т. угля. Срок окупаемости железной дороги – 13 лет, внутренняя норма прибыли для государства оценивается в 8,9%, для частного инвестора – в 15%. Проект строительства железной дороги получил одобрение Правительства РФ 22 марта 2007 года.

ОАО «РЖД» готово выступить оператором перевозок на линии Кызыл–Курагино. Дорога Кызыл–Курагино может быть передана на баланс ОАО «РЖД». При этом возможно применение специальных договорных тарифов для ОПК, которое будет платить за перевозку угля не только по Прейскуранту 10-01, а по специальному инвестиционному тарифу, если он будет разработан. Не исключен вариант создания управляющей компании. Власти Тувы хотели бы видеть первую железную дорогу республики не сырьевой веткой, подъездным путем к месторождениям угля, а транзитной магистралью в Монголию и Китай. Такое желание противоречит интересам ОАО «РЖД», т.к. сокращает транспортную работу компании при перевозке грузов в Китай. Разработка тувинских месторождений угля конкурирует с другим проектом, предполагающим строительство железной дороги – освоением Эльгинского угольного месторождения в Якутии.

**Строительство железной дороги Нарын– Лугокан** в Читинской области протяженностью 375 км. Используя эту линию, инициатор проекта – ОАО "Норильский никель" планирует начать освоение минерально-сырьевых ресурсов юго-востока Забайкалья: пяти полиметаллических месторождений в Читинской области: Быстринского, Лугоканского, Култуминского, Солонеченского и Бугдаинского. Стоимость проекта – 167

млрд руб. Из Инвестфонда планируется получить 40 млрд. руб. Срок реализации: 2008-2013 гг. Параметры проекта могут быть пересмотрены. Участие ОАО «РЖД» в строительстве дороги не предусмотрено. После реализации проекта ОАО «РЖД», возможно, проведет модернизацию инфраструктуры участка Харанор-Приаргунск Забайкальской дороги, к которому будет примыкать новая ветка. Однако это может быть сделано только после того, как ОАО «РЖД» получит все расчеты грузопотоков по проектируемой магистрали. ОАО «РЖД» готово осуществлять эксплуатационную деятельность на построенном участке.

**Строительство железной дороги Могзон–Озерная (Республика Бурятия)–Хиагда–Новый Уоян (Республика Бурятия)** протяженностью 341 км. с целью транспортировки полиметаллов и урана, залежи которых обнаружены в районе строительства дороги, соединения БАМа и Транссиба, вовлечения в хозяйственный оборот территории восточной Бурятии, развития Бурятии как особой туристическо-рекреационной зоны, увеличения пропускной способности БАМа на китайском направлении. Инициаторами являются Корпорация «Металлы Восточной Сибири» (входит в финансовую группу «Метрополь») и компания «ТВЭЛ». Группа «Метрополь» готова инвестировать в строительство 165 км железной дороги от станции Могзон на Транссибе до месторождения «Озерное» до 25% необходимых средств. Объем финансирования 5 – 7 млрд. руб. В дальнейшем ветку планируют довести до Нового Уояна на БАМе, чтобы вывозить металлы и урановую руду по двум магистралям. ОАО «РЖД» не участвует в строительстве дороги, но заинтересовано в соединении Транссиба и БАМа.

**Строительство спрямляющей двухпутной электрифицированной линии Петяярви – Каменногорск** протяженностью 64 км с целью выноса грузового движения на параллельный ход из-за организации скоростного пассажирского движения на существующей линии Санкт-Петербург–Выборг–Бусловская–Хельсинки. Стоимость проекта составляет 59,8 млрд руб. ОАО «РЖД», финансируя проект из собственных средств, не сможет добиться его окупаемости в приемлемые сроки. Однако если государство из Инвестиционного фонда 21 млрд руб. (35%), то срок окупаемости составит 10 лет.

**Строительство железнодорожной линии Ильинск–Углегорск** на о. Сахалин протяженностью 143 км с целью обеспечения перевозок угля с крупных месторождений в Углегорске на Сахалинскую железную дорогу, налаживание транспортного сообщения Углегорского района с другими районами Сахалина. Предполагаемый грузооборот: 3 – 4 млн. т. угля.

**Строительство транспортной инфраструктуры (железная дорога и два трубопровода) для нефтеперерабатывающего и нефтехимического комплекса в Нижнекамске (Татарстан).** Участники: Инвестфонд (более 12 %), государственные компании «Транснефть», «Транснефтепродукт», ОАО «РЖД». На строительство соединительных путей и двух станций ОАО «РЖД» планирует получить из Инвестфонда 4,1 млрд. рублей.

### 3.3 Технологические линии

**Железнодорожный проект «Белкомур» (Белое море – Коми – Урал)** предполагает строительство линии Архангельск–Сыктывкар–Кудымкар–Пермь с целью сократить транспортное расстояние (на 400-800 км.) и стоимость перевозок (более чем на 40%) между регионами Урала и Сибири с северо-западом России, в первую очередь с Архангельском и его морскими портами. Общая протяженность магистрали- 1252 км, новое строительство составит 756 км. Перспективный грузооборот на первом этапе – 14-16 млн. т., в дальнейшем – до 23 млн. т. Строительством и эксплуатацией железной дороги будет заниматься ОАО «Межрегиональная компания «Белкомур»», учрежденная в 1995 г. госструктурами Архангельской и Пермской областей, Республики Коми (контрольный пакет) и Коми-Пермяцкого автономного округа, а также двумя десятками промыш-

ленных, финансовых, проектных и др. организаций. Строительство железной дороги началось в 1996 г.

Стоимость проекта оценивается порядка 80 млрд руб. Представители Пермского края, Республики Коми и Архангельской области готовят заявку на финансирование из Инвестфонда. В качестве основного внебюджетного источника финансирования проекта, власти Республики Коми предлагают использовать средства ОАО «РЖД». В ОАО «РЖД» оценивают свои преимущества от использования «Белкомура» только в виде сокращения работы подвижного состава. Соединение «Белкомура» с железными дорогами Финляндии и Норвегии снизит конкурентоспособность северных портов России. В результате появления «Белкомура» пострадают экономические интересы не только стивидоров этих портов, но и ОАО «РЖД».

**«Комплексное развитие Нижнего Приангарья».** Целью проекта является создание нового промышленного района в Красноярском крае на базе электроэнергетики Богучанской ГЭС и ресурсного потенциала региона – Богучанского энергометаллургического объединения (БЭМО). В рамках проекта государство за счет средств Инвестфонда финансирует развитие территориальной инфраструктуры. Инициатор заявки – Корпорация развития Красноярского края, созданная региональной администрацией и заинтересованными инвесторами, прежде всего корпорацией «Русский алюминий» (РУСАЛ). В рамках проекта предусматривается строительство в 2007 – 2009 гг. участка железной дороги Карабула-Ельчимо протяженностью 63 км с мостовым переходом через реку Ангара. На железную дорогу выделяется 5,15 млрд руб. из общей суммы финансирования за счет Инвестфонда в 34,41 млрд руб. Планируемый грузооборот – 8 млн. т. ОАО «РЖД» в проекте выступает как контролирующий орган, а также обеспечивает развитие инфраструктуры прилегающего участка Решоты-Карабула. В инвестиционной программе ОАО «РЖД» на реконструкцию ветки предусмотрено более 4 млрд руб. на несколько лет.

**Строительство Кузнецовского тоннеля на участке Комсомольск-на-Амуре–Советская Гавань** с целью перевозки угля и руды из Якутии, которые после достройки ветки Томмот-Кердем будут по БАМу поступать на Дальневосточную дорогу, в порт Ванино. Инициаторы проекта: ОАО «РЖД», СУЭК, администрация Хабаровского края. Длина тоннеля 3,9 км. Стоимость объекта, включая создание обходного пути длиной 27 км, – 22,7 млрд руб. Стоимостью тоннеля – 15 млрд руб., из которых ОАО «РЖД» планирует вложить 3,7 млрд руб. Проект предусматривает также строительство второго пути на участке Дальневосточной железной дороги Комсомольск-на-Амуре–Советская Гавань, финансируемое из инвестиционной программы ОАО «РЖД».

**Комплексное развитие Мурманского транспортного узла (МТУ) на западном берегу Кольского залива.** Цель: реализация транзитного потенциала страны, использование преимуществ западного берега Кольского залива (большие глубины акватории, практически не застроенная территория, удаленность от жилых районов города). Проект предусматривает расширение и реконструкцию железнодорожной инфраструктуры, реконструкция станции Выходной и станции в устье реки Лавна, открытие законсервированного перегона Выходной–блокпост 9-й километр и строительство новой железнодорожной линии Мурмаши-2–Лавна протяженностью 29 км с мостовым переходом через реку Тулома. Кроме того, будут проведены работы по повышению пропускной способности грузовой станции Мурманск, строительство вторых подъездных путей к ней, электрификация участков на железной дороге Петербург–Мурманск. Общий объем инвестиций – 40-50 млрд руб., стоимость ветки Мурмаши-2–Лавна – 10,6 млрд руб. Инвесторы-участники: ОАО «Кузбассразрезуголь» и ЗАО «Синтез Петролеум» (строительстве терминальных мощностей), «Русский алюминий» (строительство глиноземного терминала), «Арктикшельфнефтегаз», ОАО «РЖД» (развитие железнодорожных подхо-

дов к МТУ за счет своей инвестиционной программы), администрация Мурманской области. Вопрос о привлечении средств Инвестфонда окончательно не решен. Возможно, будет достаточно средств компаний-грузоотправителей.

**Вынос участка Известковая–Чегдомын из зоны затопления Бурейской ГЭС** протяженностью 29,5 км Инвесторы-участники: Инвестфонд, ОАО «РЖД», РАО «ЕЭС России». Объем инвестиции – 5,87 млрд. руб.

**Развитие железнодорожной инфраструктуры Соликамско-Березниковского транспортного узла и Пермского отделения Свердловской железной дороги.** Проект предусматривает строительство новой железнодорожной ветки, которая обойдет аварийные (подтопленные) калийные шахты ОАО «Уралкалий» в городе Березники. Инициатор: ОАО «Сильвинит». Инвесторы-участники: государство, администрация Пермского края, ОАО «Сильвинит», ОАО «Корпорация ВСМПО-АВИСМА», ОАО «Азот», ОАО «Сода», ОАО «Соликамскбумпром» и другие промышленные предприятия. На первом этапе планируется строительство обхода длиной 4 км, на втором строительство ветки Яйва–Соликамск протяженностью 53 км. Для реализации проекта администрация региона и промышленные предприятия планируют создать отдельную корпорацию. Выгода участников будет состоять в снижении тарифов на грузовые перевозки в зависимости от объема инвестируемых средств и объемов перевозок. Участие ОАО «РЖД» не определено. Проблемы реализации проекта заключаются в намерении администрации Пермского края получить в собственность новую ветку в качестве компенсации расходов бюджета на ликвидацию последствий аварии. ОАО «РЖД» заинтересовано в том, чтобы обход был передан в его оперативное распоряжение, чтобы сохранить целостность инфраструктуры общего пользования.

### 3.4. Высокоскоростные и скоростные линии

**Строительство высокоскоростной магистрали между Москвой и Санкт-Петербургом с применением технологии немецкого концерна «Сименс».** Инициатор: ОАО «РЖД». Стоимость строительства – 241,9 млрд руб. Из Инвестфонда запрашивается 149,5 млрд руб. Концерн «Сименс» имеет опыт реализации таких проектов в Европе, Мексике и Канаде. Например, в Голландии ГЧП при реализации скоростного железнодорожного проекта финансировалось в пропорции 60% государственных средств и 40% средств частных компаний. Проблема заключается в том, что одновременно ОАО «РЖД» занимается организацией скоростного сообщения между двумя мегаполисами путем модернизации существующей линии. В 2007 году компания планирует инвестировать 6,2 млрд. руб. в реконструкцию направления Санкт-Петербург–Москва с целью повышения скорости движения поездов.

Подготовка к проведению в г. Сочи зимней Олимпиады-2014 сделала актуальным проект организации высокоскоростного движения на участке Москва–Адлер, протяженностью 1740 км.

**Организация скоростного сообщения между Екатеринбург и Челябинском** предполагает запуск рельсового автобуса по маршруту Екатеринбург–Полевской–Челябинск на Свердловской железной дороге. ОАО «РЖД» будет отвечать за обустройство и поддержание контактной сети, городские власти – за инфраструктуру платформ и павильонов. Рельсовый автобус будет проходить расстояние 261 км по маршруту Свердловск–Челябинск за 3,5 часа и составит конкуренцию обычным автобусам, которые преодолевают это расстояние (без учета пробок) больше чем за 4 часа. Инвесторы-участники: ОАО «РЖД», Инвестфонд, администрация Свердловской области. Цель: связать уральские города-миллионники с транспортно-логистическим узлом, формируемым на базе екатеринбургского международного аэропорта Кольцово, развитие Екатеринбурга, как столицы Урала и одного из основных транспортно-логистических центров России наряду с Москвой, Санкт-Петербургом и Новосибирском, подготовка к

проведению в 2009 г. саммита глав государств-членов Шанхайской организации сотрудничества.

### **3.5 Развитие пропускных способностей существующей инфраструктуры**

Среди множества проектов этого типа следует упомянуть комплексную реконструкцию участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива. Реализация проекта будет способствовать развитию пропускной способности железнодорожной инфраструктуры Северо-Западного региона. Другими примерами проектов этого типа является электрификация участка Карымская – Забайкальск для обеспечения перевозок нефти в Китай, проект электрификации железной дороги от Волгограда до порта Оля на берегу Каспийского моря. Проект реконструкции Малого кольца Московской железной дороги направлен на решение транспортных проблем г. Москвы путем использования кольца для перевозки пассажиров.

Рассмотренные примеры инвестиционных проектов в области железнодорожной инфраструктуры, реализованных и планирующихся к реализации на принципах ГЧП, позволяют сделать следующие **ВЫВОДЫ**:

1. ГЧП на железнодорожном транспорте не способствует диверсификации национальной экономики. Все инвестиционные проекты полностью соответствуют сложившемуся в стране воспроизводственному контуру: экспорт сырья, природных ресурсов, продукции с низкой долей добавленной стоимости – импорт промышленных товаров (в том числе компонентов для сборочных производств), высокотехнологичной продукции, предметов потребления, продовольствия (в т.ч. ингредиентов) – торговля, потребление и развлечения.

2. Большинство проектов ГЧП при строительстве новых железных дорог – это прокладка так называемых капиллярных линий, «веточное» строительство. Капиллярные линии – железные дороги, которые соединят существующую сеть железных дорог общего пользования с месторождениями, промышленными предприятиями, терминалами, портами, грузополучателями. Строительство многих из них началось еще во времена бывшего СССР в ходе освоения территорий хозяйственным способом.

В настоящее время окупаемость такого строительства обеспечена разработкой месторождения, промышленным производством, основным бизнесом частной компании, улучшением логистики товародвижения зачастую даже внутри одной финансово-промышленной группы. При освоении сырьевыми, добывающими компаниями новых территорий строительство объектов транспортной инфраструктуры вполне закономерно. Путем строительства капиллярных веток деятельность общественного перевозчика – ОАО «РЖД» дополняется перевозками на отдельных территориальных направлениях, осуществляемыми локальными перевозчиками.

Однако строительство капиллярных железнодорожных веток должно быть дополнено развитием железнодорожной инфраструктуры общего пользования. Отдельные проекты ГЧП должны быть согласованы с общей программой развития железнодорожного транспорта. Например, «веточное» ГЧП в зоне БАМа вполне уместно, т.к. позволяет получить доступ к сырьевым месторождениям и загрузить эту магистраль. Но на Урале и в европейской части страны капиллярные линии могут создать дополнительную нагрузку на основные магистрали ОАО «РЖД». Привлечь же прямые инвестиции промышленных компаний в расширение пропускной способности основных магистралей и других крупных железнодорожных объектов практически невозможно.

3. Строительство капиллярных линий на принципах ГЧП является, как правило, развитием подъездных путей промышленного транспорта, т.е. дорог промышленного (необщего) пользования. Статус дороги необщего пользования ограничивает собствен-

ника в выработке условий взаимодействия с ОАО «РЖД» и компаниями-операторами в подаче вагонов, их обороте и плате за пользование. Порядок получения статуса железной дороги общего пользования и взаимодействия с другими инфраструктурами, в частности ОАО «РЖД», не ясен в связи с отсутствием соответствующих нормативно-правовых документов. Такая ситуация препятствует строительству и эксплуатации новых железных дорог, привлечению частного капитала, снижению транспортных расходов. Необходимо согласование работы инфраструктуры общего пользования, находящейся в государственной собственности, и частных железнодорожных объектов общего пользования.

4. Реализация проектов ГЧП при строительстве новых железных имеют свои ограничения. Главным ограничивающим фактором является само существование и позиция государственной компании в сфере железнодорожных перевозок – ОАО «РЖД».

Строительство новых веток может вступать в противоречие с интересами ОАО «РЖД». Например, соединение «Белкомура» с железными дорогами Финляндии и Норвегии не только снизит конкурентоспособность северных портов России, но и уменьшит транспортную работу, а следовательно, и доходы ОАО «РЖД». Если будет реализовано пожелание региональных властей Тувы о превращении железной дороги Кызыл–Курагино в транзитную магистраль в Монголию и Китай, то интересам ОАО «РЖД» также будет нанесен ущерб от сокращения транспортной работы компании при перевозке грузов в Китай.

Частные железные дороги промышленного пользования имеют несомненные преимущества в виде свободного тарифообразования (не подпадают под регулирование ФСТ), отсутствия социальных и мобилизационных обременений. Но главным преимуществом частных железных дорог (например, принадлежащих ОАО «Газпром») является то, что они осуществляют безубыточные грузовые перевозки, лишая тем самым государственного перевозчика высокодоходной грузовой базы. Не удивительно, что ОАО «РЖД» всячески противодействует развитию частного сектора перевозок. На это накладывается и недостаточная активность владельцев месторождений природных ресурсов в инвестировании строительства железнодорожной инфраструктуры вокруг них.

5. Для обеспечения окупаемости и текущего функционирования новой железнодорожной линии необходимы гарантии наличия грузовой базы и/или пассажирских перевозок на период не менее 15-20 лет. Частная компания будет инвестировать средства в развитие своих транспортных активов только при гарантиях их востребованности. Гарантий наличия грузовой базы требует и ОАО «РЖД». При разработке инвестиционного проекта, реализуемого на принципах ГЧП необходимо разрабатывать планы (прогнозы) грузовых отправок по объемам, местам зарождения грузопотока и по годам, иметь инструменты давления на грузоотправителей, а также иметь точные прогнозы перспективного пассажиропотока.

Следует отметить, что у государства есть инструменты влияния на грузовую базу железных дорог. Например, банкротство аффилированного с ЮКОСом АО «Волготанкер» привело к росту перевозок нефти и нефтепродуктов железнодорожным транспортом в Поволжском регионе на 500 тыс. т. в год. Наоборот, строительство трубопровода «Восточная Сибирь – Тихий океан» неизбежно сократит перевозки нефти по железной дороге в Забайкалье. Легализация во многом «серого» рынка грузовых и пассажирских автомобильных перевозок, повышение транспортного налога, создание платных дорог (введение платы за пользование автодорожной инфраструктурой) увеличит доходную базу железнодорожного транспорта.

6. Инициатива в реализации проектов ГЧП, как правило, идет от крупных государственных и частных компаний, а также связанных с ними властей регионов. При этом ГЧП может стать одной из форм рендоориентированного поведения, легализации кор-

рупции и коммерциализации власти. Реализация инвестиционных проектов с использованием средств Инвестфонда и государственной компании ОАО «РЖД» уже на этапе подготовки ТЭО и бизнес-планов становится ареной лоббистского давления с целью замещения частных инвестиций государственными. Проекты, направленные на расширение экспортно-импортных операций, создание терминально-логистических центров и даже развитие высокоскоростного движения между крупными городами страны – являются проектами окупаемыми, необходимыми частным компаниям для получения своих доходов. Целесообразность вложения государственных средств в финансирование таких проектов вызывает большие сомнения.

Исключения составляют инвестиции, направляемые на удовлетворение политических и имиджевых потребностей государства: подготовка к проведению встреч на высшем уровне, празднование юбилеев городов, регионов. Большой толчок к реализации транспортных проектов даст решение МОК о проведении зимней Олимпиады 2014 г. в Сочи. Следует ожидать успешного применения принципов ГЧП в модернизации железнодорожной инфраструктуры Краснодарского края, развитии скоростного (возможно, и высокоскоростного) движения по линии Москва – Адлер и др.