

УДК 338.4:656

А.Ф. НАБИУЛЛИН,

кандидат экономических наук, доцент

Институт экономики, управления и права (г. Казань)

С.Х. ФАЙЗУЛЛИНА,

финансовый директор

ОАО КМП "Промжелдортранс", г. Казань

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Статья посвящена вопросам долгосрочного развития отрасли железнодорожных перевозок Российской Федерации. Рассмотрены основные направления данного развития согласно Федеральной национальной программе "Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)" и Стратегии развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года. Определены предпосылки для долгосрочного планирования деятельности транспортной инфраструктуры страны, а также выделены факторы риска, в основном касающиеся финансирования предусмотренных проектов.

Планомерное развитие экономики страны в целом зависит в первую очередь от уровня функционирования ее инфраструктуры, важнейшим элементом которой является сфера транспорта. С точки зрения отраслевой специализации экономики страны, транспорт служит материальной основой общественного разделения труда и осуществляет разнообразные связи между производством и потреблением, промышленностью и сельским хозяйством, добывающей и обрабатывающей промышленностью, экономическими районами и населением. Он воздействует на весь процесс расширенного воспроизводства, продолжительность производственного цикла, производственные запасы (сырье, топливо, вместимость склады и базы) и влияет на создание и развитие территориально-производственных комплексов. От качества работы транспорта зависит не только экономическое положение самого транспорта, но и рациональное функционирование, развитие всех обслуживаемых им сфер экономики.

В рамках данной отрасли особо выделяется железнодорожный транспорт, работа которого

с одной стороны является индикатором промышленного развития страны, а с другой – находится в жесткой зависимости от множества системных экономических факторов.

Железнодорожный транспорт играет важную роль в процессе грузовых перевозок и является одной из самых фондоемких отраслей народного хозяйства. Повышение эффективности и конкурентоспособности железнодорожного транспорта по грузовым перевозкам является основанием увеличения объема работы.

Необходимо отметить, что железнодорожный транспорт в данный период времени переживает трудные времена. Обусловлено это не только мировым финансовым кризисом, вызвавшим стагнацию во всех сферах общественной жизни, но и тем фактом, что накопление проблем отрасли на данный момент выявило неспособность отрасли отвечать потребностям экономического сообщества. Наступает время, когда системные и отдельные вопросы, не имевшие решения в течение десятилетий, должны быть решены. Среди основных проблем отрасли можно назвать следующие.

Во-первых, отрасли характерен очень высокий показатель износа основных производственных фондов. По некоторым данным накопленный износ магистрального железнодорожного транспорта составляет более 60%, а по тепловозам и грузовым вагонам данный показатель достигает свыше 80%. Период экономических реформ по переходу на рыночные инструменты регулирования в целом для отрасли можно назвать периодом "проедания" накопленных средств. Причин этому много: несовершенная тарифная политика, жесткие рамки антимонопольного регулирования, соблюдающие в первую очередь интересы пользователей услуг, нехватка собственных средств для обновления основных фондов. Это только факторы первого порядка, которые лежат на поверхности и могут быть разложены на множество нерешенных задач. За время реализации подпрограммы "Железнодорожный транспорт" Федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)", разработанной на основании распоряжения Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2001 г. № 232-р, достигнуты определенные результаты в укреплении материальной базы железнодорожного транспорта. Введены в эксплуатацию новые производственные мощности, проведена реконструкция и модернизация ряда действующих объектов инфраструктуры, в том числе по локомотивному и вагонному хозяйствам, путевому хозяйству, сигнализации и связи, по пограничным и припортовым станциям, снизился уровень износа основных фондов железнодорожного транспорта. Однако достигнутые результаты являются недостаточными.

Вторым не менее важным вопросом является крайне низкий уровень транспортного обеспечения ряда регионов и отсутствие транспортной доступности перспективных месторождений и точек экономического роста. Вопрос особо остро встал во времена динамичного развития экономики страны. Возрастающая потребность в полезных ископаемых выявила проблему транспортировки. А учитывая значительную капиталоемкость железнодорожной инфраструктуры и необходимость огромных капита-

ловложений для развития, решение имеет не так много направлений. Наиболее подходящим обоснованием в данном случае является аксиома проектного управления, а именно, "реализация любого проекта подразумевает обратную зависимость между финансовыми ресурсами, вкладываемыми в проект и временем на его реализацию". Другими словами, проект можно реализовать быстро, за счет достаточного финансового обеспечения. При недостатке средств время реализации, соответственно, увеличивается. Анализ содержания отраслевых плановых документов дает основание сделать вывод, что в данном случае Федеральное правительство и Министерство транспорта РФ пошло по первому пути. Основные концепции по строительству дополнительных железнодорожных путей с инфраструктурой определены в рамках Федеральной целевой программы "Развитие транспорта РФ 2010-2015 гг." и "Стратегии развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года".

Третья проблема, на которой хотелось бы заострить внимание, – это вопросы, касающиеся конкурентоспособности и развития железнодорожного транспорта в целом. Явно прослеживается накопившееся отставание отечественной железнодорожной техники и технологий от уровня передовых стран мира. Данная проблема отчасти является следствием первой обозначенной проблемы, а именно большого износа основных средств. Но только отчасти. Следует отметить, что развитие экономики диктует повышенные требования к транспортным услугам, а именно к качеству данных услуг. Становится важным не столько доставить груз в пункт отгрузки, сколько оказать услугу таким образом, чтобы на всех этапах сотрудничества с заказчиками они оставались удовлетворенными уровнем обслуживания. В теории имеется определенная предвзятость к железнодорожному транспорту, вызванная характером монополии. Однако в условиях экономического роста и либерализации отношений между экономическими субъектами у железнодорожных перевозчиков есть конкуренты. В частности, если речь идет о грузоперевозках на средние и малые расстоя-

ния – это автотранспорт. Услуги автотранспортных организаций не являются тарифицируемыми на уровне ведомств, а определяются в основном по соглашению сторон. Данный рыночный инструмент, а именно равновесная цена, определяемая как соотношение уровня спроса и предложения, может корректироваться в большую или меньшую сторону за счет фактора качества оказания транспортных услуг. К железнодорожному транспорту данная теория малоприменима. Цена на услуги по перевозке нормируемая, тариф устанавливается преysкурантами, утверждается на уровне Минтранса. Как результат – ни одна из сторон, взаимодействующих в хозяйственном процессе по перевозке грузов, реального инструмента, направленного на повышение качества услуг, не имеет. Возможно, пользователи услуг готовы оплачивать более высокую стоимость, но услуга должна быть на соответствующем уровне. Заказчиков в основном интересуют такие параметры, как сохранность груза, быстрота доставки, возможность хеджирования рисков потери груза, в первую очередь, страхование грузов в пути, быстрота предоставления подвижного состава, удобство оформления заявки и транспортных документов и параметры погрузочно-разгрузочных работ. Актуальность этих вопросов возрастает, когда речь идет об экспортных перевозках, ко всем обозначенным требованиям здесь прибавляются вопросы, касающиеся таможенного оформления.

Разумеется круг вопросов, накопившихся в отрасли в течение десятилетий и требующих неотлагательных действий, намного шире. И решения данных вопросов находятся в руках государства.

Основным действующим документом планового характера, который выдвинул актуальность проблем транспортной инфраструктуры страны, является Федеральная целевая программа "Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)". Среди разработчиков данной программы можно назвать ФГУП "Научный центр по комплексным транспортным проблемам", АНО "Центр стратегии и совершенствования управления транспортным комплексом",

ЗАО "Научно-исследовательский и проектный институт территориального развития и транспортной инфраструктуры", ГОУ "Академия народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации".

Цель создания программы – развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике. Мероприятия программы, исходя из оценки социально-экономической эффективности, по прогнозным данным позволят достичь следующих результатов:

общественный эффект – 13,8 трлн рублей;
коммерческий эффект – 4,6 трлн рублей;
бюджетный эффект – 5,9 трлн рублей.

Подчеркнем, что программа предусматривает рассмотрение всей транспортной инфраструктуры страны, включая, помимо железнодорожного транспорта, автомобильный, авиационный, речной, морской и трубопроводный. Финансирование мероприятий Программы предусматривается осуществлять за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и внебюджетных источников. Общий объем финансирования Программы рассчитан в ценах соответствующих лет и составляет 13 484 млрд рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета – 4 651 млрд рублей (34,5% общего объема финансирования), бюджетов субъектов Российской Федерации – 614,6 млрд рублей (4,6%) и внебюджетных источников – 8 218,4 млрд рублей (60,9%).

В составе Целевой программы выделены подпрограммы, в том числе и подпрограмма "Железнодорожный транспорт". Документ носит характер инновационного, в тексте документа прослеживается понимание сущности имеющихся проблем отрасли. Цели и задачи, поставленные в документе, безусловно, адекватны сложившейся ситуации. Все мероприятия, направленные на развитие отрасли, носят характер крупномасштабных капиталовложений в переоснащение отрасли в виде строительства новых железных дорог и обновления подвижного состава и инфраструктуры. Однако анализ документа позволяет выделить три очень важ-

ных составляющих общегосударственной политики по отношению к отрасли.

Первый момент касается источников средств, направляемых на инвестирование мероприятий. Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий подпрограммы, составляет 6 274,3 млрд рублей (в ценах соответствующих лет). Основным источником финансирования мероприятий подпрограммы являются внебюджетные средства, которые составляют 5 708,3 млрд рублей (91% общих расходов по подпрограмме). Несмотря на осознание необходимости в кардинальном реформировании железнодорожной отрасли и присвоении данной реформе признака инновационности, государство планирует источники финансирования мероприятий именно из внебюджетных средств. Хотя известно, что любая инновация, согласно теории, подтвержденной практикой, имеет характер дотационности. Без субсидирования со стороны государства макроэкономический эффект может сильно разниться от прогнозных величин.

Второй момент, на который хотелось бы обратить внимание, это то положение, что из общей суммы внебюджетных инвестиций в развитие железнодорожной промышленности 1 000 млрд рублей привлекается за счет введения инвестиционной составляющей в тарифы на грузовые железнодорожные перевозки. Возникает вопрос, кто является конечным инвестором данных проектов? На первый взгляд, конечным "инвестором" железнодорожной реформы становится потребитель услуг перевозки грузов. В масштабах страны это, в основном, добывающая и перерабатывающая промышленность, повышение тарифов на перевозку грузов которых, не замедлит отразиться на себестоимости его продукции, а соответственно и на конечном продукте потребления. Как результат заданный вопрос имеет не такой односложный ответ...

Согласно Программе из внебюджетных источников финансируются строительство дополнительных главных путей, формирование направлений железнодорожной сети с обращением поездов повышенного веса и нагрузкой на ось, реконструкция и модернизация постоянных

устройств и сооружений, обеспечение безопасности железнодорожного транспорта.

С привлечением средств внебюджетных источников финансируются обновление подвижного состава, строительство новых железнодорожных линий, развитие материальной базы учебных заведений и научное обеспечение реализации подпрограммы.

Третий момент, который также требует внимания, положительный. В программе предусмотрена финансовая поддержка образовательным учреждениям, выпускающим квалифицированные кадры для железнодорожной промышленности. Необходимо отметить осознание того, что эффективность функционирования любой сферы деятельности зависит в первую очередь от кадрового состава. В последние годы было ослаблено внимание государства к развитию материальной базы учебных заведений железнодорожного транспорта. В то же время, по оценкам, уже в период до 2030 г. с учетом растущего спроса потребуется подготовить порядка 200 тыс. специалистов в области эксплуатации и строительства на железнодорожном транспорте.

Несмотря на комплексный характер документа и наличие некоторых неясностей, требующих дополнительной детализации и конкретизации со стороны государственного заказчика, в лице Министерства транспорта РФ, Федеральная целевая программа "Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)" является нормативным актом, который должен стать основой дальнейшего развития транспортной инфраструктуры страны.

Семнадцатого июня 2008 г. распоряжением Правительства Российской Федерации № 877 была утверждена Стратегия развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 г. Значимость и необходимость данного акта также не вызывает никаких сомнений. Данный плановый документ описывает направления, которые в рамках общегосударственной политики предполагается реализовывать для восстановления и повышения эффективности функционирования железнодорожной отрасли. Учитывая, что документ по развитию столь важ-

ного сегмента экономики разработан впервые, необходимо более подробно рассмотреть его содержание с целью определения конкретных решений. Стратегия создана на основе Федеральной целевой программы, поэтому основные цели и направления развития отражают общую позицию государственной политики в области железнодорожного транспорта.

Научно-теоретическое обоснование долгосрочного планирования развития железнодорожной отрасли прослеживаются в принципах, заложенных в стратегии развития. Более того, в данных принципах четко выражена государственная позиция к транспортному вопросу, как к фундаменту подъема национальной экономики.

В основе Стратегии лежат следующие принципы:

- железнодорожный транспорт является одной из основ политического, социального, экономического и культурного единства России;

- железнодорожный транспорт является важной составляющей поддержания высокого уровня обороноспособности и безопасности государства;

- эффективно функционирующий железнодорожный транспорт является обязательным элементом обеспечения конкурентоспособности страны;

- на железнодорожном транспорте обеспечивается эффективное сочетание государственного регулирования и рыночных механизмов саморегулирования;

- опережающее развитие и модернизация железнодорожной сети являются инфраструктурной основой социально-экономического роста России;

- повышение уровня безопасности функционирования железнодорожного транспорта является важнейшим государственным приоритетом развития и модернизации отрасли, научных исследований и текущей эксплуатационной работы.

Стратегия исходит из положения, что в последние 15 лет государство использовало инфраструктуру и железнодорожный транспорт как дополнительный инструмент стимулирования экономики страны. В результате такой политики за указанное время не только не было построено

ни одного километра железных дорог, но и наоборот произошло их сокращение на 2,5 тыс. км.

В соответствии с существующими сценариями социально-экономического развития России реформирование железнодорожного транспорта должно соответствовать только инновационному варианту. Любой другой сценарий не позволит радикально решить проблемы, которые через несколько лет могут стать непреодолимым барьером на пути подъема российской экономики. Программа развития состоит из двух частей. Причем, признак разделения документа на части – время проведения мероприятий с учетом первопричинной необходимости.

Первый этап – с момента принятия стратегии до 2015 г. Основная задача данного этапа – это коренная модернизация производственной и ресурсной базы отрасли. В этот период будет обеспечена замена подвижного состава и технических средств с истекшим сроком службы. Основной вопрос, который возникает при осуществлении крупных капиталовложений, касается источников финансирования. Невозможность кардинально решить данный вопрос в течение десятилетий предопределял стагнацию целых секторов экономики страны. В стратегии развития предусмотрено, что именно на данном этапе должны быть заложены основополагающие элементы государственного регулирования и финансирования, основывающиеся на государственно-частном партнерстве для реализации инфраструктурных проектов. Мировой финансовый кризис внес определенные коррективы в данную работу. Недостаток денежной массы, наблюдающийся в стране, резко сократил обороты операционной деятельности компаний, не говоря об инвестиционных проектах. Как уже было отмечено выше, предполагается, что частные инвесторы обеспечат около 75% необходимых средств, основным инвестором выступит ОАО "Российские железные дороги". Чем же сможет заинтересовать государственная политика в области развития железных дорог частных инвесторов? Среди инструментов предлагаются такой, как специальная налоговая политика для инвесторов, или окупаемость вложенных средств за счет применения специаль-

ных тарифов перевозки. Данный инструмент мотивации инвестиционной активности предлагается компаниям, которые заинтересованы в строительстве путей к местам новых месторождений полезных ископаемых. Таким образом, окупаемость в основном будет происходить в составе реализации проектов по добыче и транспортировке на места переработки в комплексе.

В данном направлении могут быть заинтересованы и иностранные компании, которые закупают минеральное сырье. В то же время необходимо уточнить общеэкономическую позицию в области иностранного капитала. Вариант привлечения иностранных инвестиций в условиях повышенного финансового риска должен быть обеспечен либо высокими прогнозными показателями доходности от реализации, либо государственными гарантиями. Учредителем и стопроцентным держателем акций ОАО "Российские железные дороги" является государство, отрасль считается монополизированной, как результат – данный вариант при возникновении ситуации вероятности перехода части акций в собственность иностранных компаний может быть отвергнут исключительно из макроэкономических и политических соображений. Однако не рассматривать его нельзя, хотя бы по причине мировой интеграции экономических отношений и возможности наряду с инвестициями в отрасль внести и иностранные технологии, которые также являются необходимым элементом общего развития железнодорожной отрасли.

Второй этап стратегии развития – с 2016 по 2030 гг. – должен стать по плану периодом кардинальных изменений в отрасли за счет крупномасштабного строительства дополнительных путей свыше 20 тыс. км. Данные мероприятия нацелены не только на удовлетворение потребностей страны во внутренних грузоперевозках железнодорожным транспортом, а, скорее всего, решают задачу геополитического характера. Объединение востока и запада, Азии и Европы – основная цель реализации данного этапа стратегии развития. В результате данной реализации Россия действительно могла бы укрепить позиции как основного транзитного партнера стран – экономичес-

ких лидеров, среди которых в первую очередь надо назвать Китай и Индию. Процессы глобализации, изменения традиционных мировых хозяйственных связей ставят перед Россией задачу рационального использования потенциала своего уникального экономико-географического положения. Эффективная реализация транзитного потенциала страны позволит не только получить экономический эффект от участия в международных перевозках, но и создаст новые инструменты влияния России на мировые экономические процессы (формирование новых зон экономического притяжения, установление долгосрочных экономических связей).

Российские железные дороги являются второй по величине транспортной системой мира, уступая по общей длине эксплуатационных путей лишь США. По протяженности электрифицированных магистралей российские железные дороги занимают первое место в мире. Российская Федерация, несмотря на накопившиеся проблемы, в настоящее время осуществляет более 20% грузооборота всех железных дорог мира. В то же время транзит через территорию Российской Федерации составляет менее 1% товарооборота между странами Европы и Азии, то есть используется только 5-7% ее транзитного потенциала.

По своему географическому положению российские железные дороги являются неотъемлемой частью евразийской железнодорожной сети, они непосредственно связаны с железнодорожными системами Европы и Восточной Азии. Кроме того, через порты может осуществляться взаимодействие с транспортными системами Северной Америки.

Достижение данной цели подразумевает решение многих и порой далеко не односложных задач. Необходимо лишь отметить, что основными здесь, опять-таки, остаются вопросы финансирования. Общая сумма финансовых потоков, вливаемых в реализацию данной стратегии, планируется на уровне 13 трлн рублей.

Масштабность проектов, охватывающих столь важный сектор экономики, еще раз подчеркивает инновационность подхода к созданию и внедрению стратегии. Результаты должны быть существенными как для всех регионов

страны, так и для отдельно взятых сегментов экономики. Должен быть создан фундамент для долгосрочного и динамичного развития экономики. Мультипликативный эффект от реализации по прогнозным данным составляет более 40 трлн рублей. Будут созданы условия для освоения новых месторождений полезных ископаемых, в хозяйственный оборот будет вовлечено более 1,5 млрд тонн новой продукции, доля транспортоемкости в составе ВВП страны должна сократиться в 1,9 раз. Нельзя забывать и об эффекте синергии, проявляющейся в ускорении оборачиваемости средств экономических субъектов, транспортирующих грузы, создании новых рабочих мест, а также экстраполяции результатов отрасли на смежные отрасли и сферу социально-бытового обслуживания населения.

Результаты реализации проекта можно будет реально ощутить только по прошествии десятилетия. На данный же момент функционирование отрасли железнодорожных перевозок происходит статично. Мировой финансовый кризис, снизивший обороты предприятий добывающей и перерабатывающей промышленности, довольно сильно отразился и на финансово-хозяйственной деятельности грузоперевозчиков. Причем возникающие проблемы в целом носят общий характер для периода стагнации деятельности. Обороты компаний, занимающихся грузоперевозками, упали более чем в 2 раза, как результат – актуальными становятся вопросы пересмотра уровня затрат, а следовательно, пересмотра нормативов, уровня заработной платы всех групп работников. Возникает необходимость вводить дополнительные инструменты по урегулированию работы с дебиторской задолженностью, которая

в условиях нехватки денежных средств имеет тенденцию к возрастанию. Требуется проводить работу по оптимизации структуры капитала. Сокращение оборота средств предприятий за счет снижения операционной выручки приводит к необходимости привлечения дополнительных банковских кредитов, что, в свою очередь, увеличивает уровень затрат по обслуживанию текущего долга. В условиях внедрения мер по снижению затрат уровень процентов по кредитам может существенно повлиять на финансовые результаты деятельности. Как результат – заимствование платных средств у кредитных учреждений производится в основном для пополнения оборотных средств и на краткосрочной основе. Реализация инвестиционных проектов в свете вышесказанного представляется невозможным. Вывод: в условиях финансовой нестабильности необходимо разрабатывать наряду с долгосрочными планами инструменты краткосрочного характера, позволяющие если не развиваться отрасли, то хотя бы планомерно решать свод накопившихся проблем, создавая тем самым фундамент для реализации стратегии развития на десятилетия.

Список литературы

1. Федеральная целевая программа "Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)". – URL: <http://www.securpress.ru/documents/26.htm>
2. Федеральная целевая программа "Развитие транспортной системы России (2010-2015 гг.)". – URL: <http://www.transafety.ru/document/RazvitTrans.doc>
3. "Стратегия развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года". – URL: http://doc.rzd.ru/wps/portal/doc?STRUCTURE_ID=5086
4. URL: <http://www.rzd.ru>

В редакцию материал поступил 10.07.09.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, развитие отрасли, грузоперевозки, экономические факторы, стратегия развития железнодорожной отрасли, Федеральная целевая программа, источники финансирования, федеральные железные дороги.