

УДК 656.2

С. Н. ОСТАПЕНКО

Московский институт инженеров транспорта

НАПРАВЛЕНИЯ РЕШЕНИЯ ЗАДАЧИ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ

Рассмотрены вопросы развития инфраструктуры железнодорожного транспорта в современных условиях. Масштабность необходимых инвестиций и ограниченность ресурсов ставят задачу изыскания собственных резервов, которые кроются в снижении себестоимости единицы продукции железнодорожного транспорта. Это может быть, в частности, обеспечено реализацией инвестиционных проектов, целесообразность которых экономически обоснована, т.е. создает условия для снижения себестоимости.

Инвестиционная активность в сфере железнодорожного транспорта является одним из важнейших условий его развития и во многом определяет темпы создания условий для повышения эффективности производственной деятельности организаций.

В «Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года» определены рамочные объемы инвестиций: по минимальному варианту они составят 11447,3 млрд руб., а по максимальному – 13812,4 млрд руб.

Значительная часть инвестиций запланирована на модернизацию действующих железнодорожных линий, инфраструктуры и обновление подвижного состава. На строительство новых путей до 2015 года предусмотрено выделить 1330,2 млрд руб.

Денежные средства государства, направляемые на инвестиции в соответствии со Стратегией, складываются из средств, выделяемых на строительство объектов железнодорожной инфраструктуры по федеральным целевым программам «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года», «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)»; средств федерального бюджета, предусмотренных в проектах, реализуемых с участием Инвестиционного фонда Российской Федерации, и другие средства государственной поддержки в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Развитие пригородного сообщения и строительство железнодорожных объектов регионального значения предполагается осуществить за счет средств субъектов Российской Федерации. Финансирование обновления действующих железнодорожных линий, инфраструктуры и технического перевооружения осуществляется в большей степени за счет средств ОАО «РЖД» с привлечением средств федерального бюджета и средств бюджетов субъектов Российской Федерации.

Денежные средства ОАО «РЖД», направляемые на инвестиционные проекты формируются за счет: амортизационных отчислений, чистой прибыли, доходов от эмиссии и размещения облигаций, а также долгосрочных и краткосрочных займов. Возможность использования прибыли транспортной компании (в том числе дохода от продажи акций) в качестве источника инвестирования зависит от размера налоговых платежей, от дивидендной политики компании и от того, какая часть прибыли направляется на развитие.

Ежегодные инвестиции в модернизацию и развитие железнодорожного транспорта общего пользования, необходимые для достижения целевого состояния железнодорожных линий России к 2015 г., должны составлять не менее 520 млрд руб.

Фактический размер инвестиций, направляемых на реализацию инвестиционных проектов, существенно ниже предусмотренного размера.

Последствия мирового экономического кризиса обусловили снижение интереса крупных инвесторов к масштабным инвестиционным проектам, осуществляемым в целях развития отечественного железнодорожного транспорта. Это существенно ограничило финансовые возможности ОАО «РЖД», вынудив сократить инвестиционную программу 2009 года по сравнению с 2008 годом на 116 млрд руб. или на 30,4 %. Инвестиционная программа 2009 года составила всего 265,7 млрд руб. (за счет всех источников финансирования). В 2010 г. инвестиции в развитие ОАО «РЖД» достигли 315 млрд руб. и выросли по сравнению с первоначальным планом (270,5 млрд руб.). Это связано с существенным размером инвестиций, направленных на реализацию государственного проекта подготовки к Олимпийским играм 2014 г. После кризисного периода программа инвестиционного развития в ОАО «РЖД» получила новый импульс. Общий размер инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» в 2011 г. составил 396,3 млрд руб. (+25,8 % к 2010 г.), а на 2012 г. – запланирован в размере 428,4 млрд руб. Инвестиционный бюджет 2012 года является самым масштабным и превышает бюджет 2011 года на 32,1 млрд руб., но остается меньше необходимого.

Большая часть инвестиционного бюджета будет профинансирована за счет собственных средств ОАО «РЖД», а также государственной поддержки

в виде целевых взносов в уставный капитал. За счет внешних заимствований предполагается профинансировать проекты инвестиционного бюджета на сумму порядка 100 млрд руб., что составит 27–39 % всех источников финансирования.

Основной причиной снижения размера собственных средств, направляемых хозяйствующими субъектами железнодорожного транспорта на инвестиции в форме капитальных вложений, является относительно низкая рентабельность отрасли. При этом следует отметить, что транспортные компании рассматривают только один путь повышения рентабельности – повышение тарифов и не уделяют достаточного внимания вопросам снижения себестоимости единицы продукции, о чем свидетельствуют результаты изучения динамики этого показателя.

В то же время реализуемая Правительством политика по стимулированию развития отраслей экономики за счет сдерживания тарифов на железнодорожные перевозки привела к существенному снижению прибыли ОАО «РЖД» и ограничению его инвестиционных возможностей. За период с 1991 г. по декабрь 2009 г. железнодорожные тарифы были проиндексированы лишь в 84 раза при росте цен в промышленности в 116 раз. Размер неполученной за этот период прибыли оценивается в размере около 2,3 трлн руб.

Почти 87 % доходов ОАО «РЖД» обеспечивают грузовые перевозки, за счет которых покрываются убытки пассажирских перевозок, и других нерентабельных, но социально-значимых сфер деятельности транспортной компании.

Динамика финансовых результатов показывает, что несмотря на замедленный рост тарифов, прибыль компании в 2010 году по сравнению с 2009 годом возросла почти в 2,3 раза, в то же время степень убыточности пассажирских перевозок не изменилась. Это указывает на то, что компании все же не уделяют достаточного внимания вопросам снижения себестоимости единицы продукции видов деятельности относимых к производственной, и в частности пассажирских перевозок.

Управление капитальными вложениями на железнодорожном транспорте имеет отраслевые особенности. Инвестиционные проекты, реализуемые на железнодорожном транспорте, отличаются менее привлекательными характеристиками: большим периодом реализации, долгим сроком полезного использования, высокой стоимостью, большими техническими, маркетинговыми и экономическими рисками.

В 2008–2011 гг. на модернизацию инфраструктуры и обновление подвижного состава ОАО «РЖД» было привлечено более 150 млрд руб. от продажи пакетов акций дочерних обществ и свыше 300 млрд руб. в результате заимствования без риска для его финансовой устойчивости.

Вместе с тем, в отличие от предшествующих лет в 2012 г. и последующие годы у ОАО «РЖД» практически не остается внутренних резервов на финансирование инвестиционной программы.

Выход из создавшегося положения, по нашему мнению, заключается в том, чтобы повысить экономическое обоснование целесообразности реализации инвестиционных проектов. Это означает, что в первую очередь следует намечать реализацию тех проектов, которые создадут условия для снижения себестоимости единицы продукции компаний. Наряду с этим следует организовать работу по использованию создаваемых таким образом резервов.

Таким образом, одной из важнейших проблем, возникающих в сфере железнодорожного транспорта, и препятствующих социально-экономическому развитию страны, является с одной стороны ограниченность инвестиционных ресурсов, а с другой – отсутствие надлежащего экономического обоснования целесообразности реализуемых проектов, которые должны создавать условия для снижения себестоимости единицы продукции, что является одним из законов обновления основных средств.

Для полного освоения прогнозируемых на 2015 г. объемов перевозок грузов необходимы дополнительные средства на развитие железнодорожной инфраструктуры в размере более 400 млрд руб.

В настоящее время дефицит инвестиций в развитие железнодорожного транспорта составляет 400 млрд. руб., и в случае, если недостаточность инвестиционных ресурсов в инфраструктуру будет расти, то уже в 2015 году ОАО «РЖД» будет не в состоянии перевезти почти половину того, что будет дополнительно произведено в России. В этих условиях одним из направлений является снижение себестоимости единицы продукции компании, и в частности себестоимости единицы продукции перевозок (грузовых и пассажирских) в процессе текущей производственной деятельности, а также повышению степени экономического обоснования инвестиционных проектов, которые должны создавать условия для повышения эффективности производства.

Кроме того, для реализации поставленных планов транспортной компании придется существенно нарастить кредитный портфель, занимая в среднем более 100 млрд руб. в год. На внутреннем рынке кредитные организации готовы предоставлять заемные средства ОАО «РЖД» на срок до 10 лет, однако срок полезного использования объектов железнодорожного транспорта составляет порядка 20 лет, поэтому погашение таких кредитов возможно только за счет прибыли. При совпадении сроков кредитования и сроков полезного использования инвестиционных проектов погашение займов гарантируется самим процессом амортизации. Если же срок предоставления кредита короче, чем срок полезного использования объекта, то на выплату кредита следует направлять прибыль.

План мероприятий по реализации Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2015 года предполагает инвестирование в развитие железнодорожного транспорта 1 трлн руб. на основе использования различных инструментов привлечения денежных средств.

Первым и основным источником инвестиций железнодорожного транспорта, по мнению руководства ОАО «РЖД», может стать государственное финансирование инфраструктуры за счет выпуска инфраструктурных облигаций государственного займа.

Потребность инфраструктуры в инвестициях и масштабность программы развития железнодорожного транспорта РФ ставят задачи с одной стороны совершенствования взаимоотношений ОАО «РЖД» с кредитно-финансовыми институтами, а с другой стороны, усилить экономическое обоснование целесообразности реализации инвестиционных проектов, что по-существу означает рациональное использование привлекаемых средств.

По нашему мнению, решение задачи модернизации железнодорожного транспорта можно обеспечить путем снижения себестоимости единицы продукции, и на этой основе роста прибыли; изменения дивидендной политики, а также путем организации экономического обоснования инвестиционных проектов, которые должны создавать условия для снижения себестоимости единицы продукции.

S. OSTAPENKO

Moscow Institute of transport engineers, railway engineer

WAYS TO SOLVE THE TASKS OF DEVELOPMENT OF THE INFRASTRUCTURE OF RAILWAY TRANSPORT OF RUSSIA

In article are considered questions of the development of the infrastructure of the railway transport in modern conditions. The scale of investment required and the limited resources of the task of finding its own reserves, which are rooted in reducing the unit cost of production of railway transport. This can be, in particular, ensured the implementation of investment projects, the expediency of which is economically justified, i.e. creates the conditions for cost reduction.

Получено 20.09.2012