

**РОЛЬ ГОСУДАРСТВА В ОБЕСПЕЧЕНИИ ДОСТАТОЧНОГО
ФИНАНСИРОВАНИЯ СОДЕРЖАНИЯ И РАЗВИТИЯ
ИНФРАСТРУКТУРНОГО КОМПЛЕКСА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ**

Владимир Савчук

руководитель департамента
исследований железнодорожного транспорта
АНО «Институт проблем
естественных монополий»

**РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ
ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ДОБЫВАЮЩЕЙ И ПЕРЕРАБАТЫВАЮЩЕЙ
ПРОМЫШЛЕННОСТИ:**

ФИНАНСОВО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ

19-20 июня 2012 г.

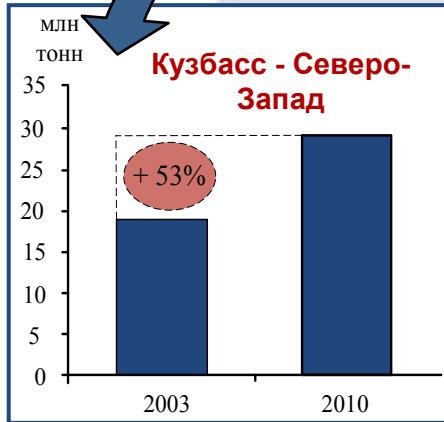


Долгосрочная программа развития угольной промышленности России на период до 2030 года

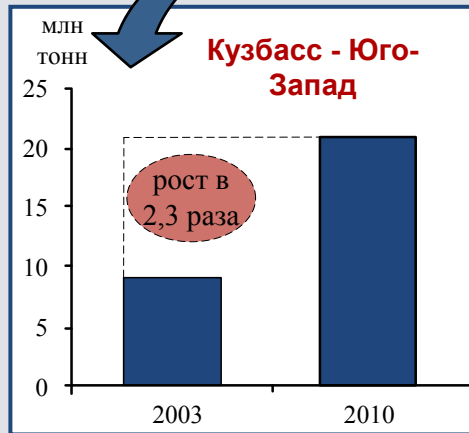
утверждена распоряжением Правительства РФ от 24 января 2012 года № 14-р

Основная цель Программы:
реализация
потенциальных конкурентных
преимуществ российских угольных
компаний в рамках осуществления
долгосрочной государственной
энергетической политики и перехода
к инновационному социально
ориентированному типу
экономического развития страны

Экспорт угля через
порты СЗ РФ:
2003 г. – 18,9 млн т
2010 г. – 29 млн т



Экспорт угля через
порты ЮЗ РФ:
2003 г. – 8,96 млн т
2010 г. – 20,7 млн т



Экспорт угля через
порты ДВ РФ:
2003 г. – 5,2 млн т
2010 г. – 20,1 млн т

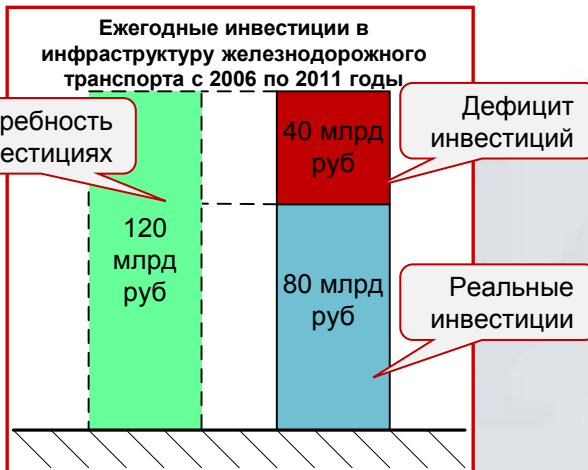


Прогноз добычи угля в Сибирском федеральном округе								
Наименование	2010 (факт)		2015		2020		2030	
	млн т.	%*	млн т.	%*	млн т.	%*	млн т.	%*
Минимальный вариант	270,8	84%	236,7	82%	240	81%	255,7	79%
Максимальный вариант	270,8	84%	289,3	81%	298,6	79%	331,9	77%

* - доля добычи угля в Сибирском федеральном округе от общей добычи угля в Российской Федерации



Ограничение пропускных способностей инфраструктуры железнодорожного транспорта



С 2006 по 2011 гг. в развитие железнодорожного комплекса ежегодно инвестировалось около 300 млрд руб., что в общем составило 1,8 трлн руб.

Ежегодные инвестиции в развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта согласно «Генеральной схеме развития железных дорог ОАО «РЖД» на периоды до 2010 и 2015 годов», принятой на заседании Правления ОАО «РЖД» 27 июля 2006 года, должны были составлять **120 млрд руб.**

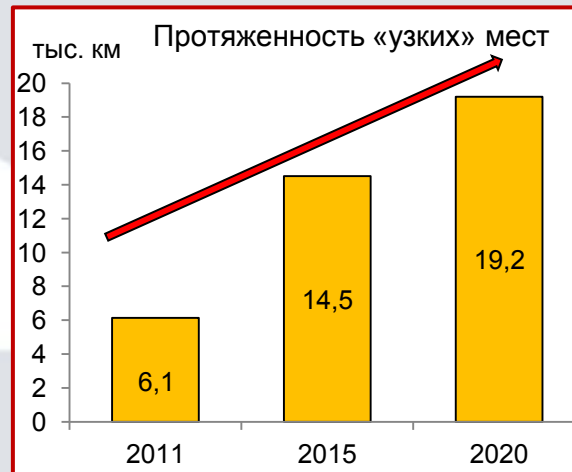
В развитие инфраструктуры ежегодно инвестировалось немногим более **80 млрд руб.**, что составило 490 млрд руб. или 28% от суммарного объема инвестиционного бюджета.

недофинансирование содержания и развития инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в период с 2006 по 2011 гг. - 40 млрд рублей ежегодно

Доля участков с ограничением пропускной способности («узких мест») составляет – **7,2%** от общей эксплуатационной длины сети ОАО «РЖД» (на 1 января 2011 года протяженность «узких мест» составляла **6145,1 км.**).

«Узкие места» преимущественно находятся на основных направлениях железнодорожной сети, по которым перевозится 80% грузопотока.

Если экономика Российской Федерации будет развиваться запланированными темпами, а объем инвестиций в железнодорожную инфраструктуру не будет повышен, то протяженность «узких мест» к 2015 году может составить **14,5 тыс. км.**, а к 2020 году – **19,2 тыс. км.**



Возможные негативные последствия недофинансирования инфраструктурного комплекса железнодорожного транспорта - 2015 год :

- железнодорожный транспорт не сможет освоить 230 млн тонн;
- недополученный доход ОАО «РЖД» – 35 млрд руб.;
- потери бюджета страны – 223 млрд руб.



Основные источники и инструменты финансирования инвестиций в инфраструктуру железнодорожного транспорта общего пользования

Согласно прогнозам ОАО «ИЭРТ» на развитие и обновление инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в 2012 – 2020 гг. потребуется **3,4 трлн руб.**

- выделение субсидий, дотаций
- государственное проектное финансирование

Государственное финансирование

- проектное финансирование
- выпуск облигаций и еврооблигаций
- размещение акций на бирже (IPO/SPO) и частное размещение

Частные и другие инвестиции



ГЧП - способ консолидации средств из различных источников финансирования

Государственно - частное партнерство

- концессионные соглашения
- проектное финансирование
- арендные отношения с инвестиционными обязательствами

Собственные средства ОАО «РЖД»

- повышение уровня тарифов
- увеличение объема инвестиций путем сокращения собственных издержек

Финансовые средства для развития и обновления инфраструктуры железнодорожного транспорта могут привлекаться из различных источников



Препятствия решения проблемы недофинансирования путем привлечения средств только из одного из источников

Собственные средства ОАО «РЖД»

Чрезмерно высокий размер индексации тарифа может привести к увеличению совокупной транспортной нагрузки на грузоотправителя и потере конкурентоспособности его продукции на внутренних и мировых рынках.

Сокращение собственных издержек компании не сможет обеспечить объем средств, достаточный для покрытия инвестиционных потребностей, кроме того эффект от программ, направленных на сокращение издержек, проявляется не сразу.

Государственное финансирование

Средства, направляемые владельцу инфраструктуры государством, выделяются не системно - по проектному принципу .

При выделении субсидий и дотаций отсутствуют взаимные обязательства между владельцем инфраструктуры и государством.

Частные инвестиции

Использование инструментов привлечения средств независимых инвесторов приводит к увеличению объема общей стоимости обслуживания долга, снижению кредитных рейтингов инфраструктурной компании или к полной или частичной потере контроля над частью железнодорожных активов.

Государственно-частное партнерство

Несовершенство нормативно-правовой базы (в частности, Бюджетного кодекса) вынуждает применять «экзотические» схемы реализации инфраструктурных проектов, основанных на принципах ГЧП.

Решение проблемы дефицита инвестиций в инфраструктуру путем активизации привлечения средств из одного из источников невозможно. Необходимо использование совокупности источников.



На реализацию «Генеральной схемы развития сети железных дорог ОАО «РЖД» на период до 2020 года» суммарная потребность в инвестициях составляет **4,1 трлн руб.**

Тип проекта Источники инвестиций	Не окупаемые проекты	Проекты с окупаемой операционной деятельностью	Окупаемые проекты
Собственные средства ОАО «РЖД»		✓	✓
Государственное финансирование	✓	✓	
Частные инвестиции			✓
Государственно-частное партнерство		✓	✓



Недофинансирование проектов по развитию инфраструктурного комплекса приводит к ограничению пропускных способностей. Ограничение пропускных способностей влечет за собой прямые и косвенные негативные мультипликативные эффекты для экономики страны.

Прямые эффекты

- снижение ВВП из-за потери стоимости не произведенных грузов;
- недополученный ОАО «РЖД» доход от грузовых перевозок.

Косвенные эффекты

- недополученный заказ промышленности при реализации инвестиционной программы ОАО «РЖД», сформированной по инерционному сценарию;
- недополучение финансовых ресурсов в бюджет;
- снижение инвестиций промышленных производителей.

Оценка АНО «ИПЕМ» макроэкономических последствий ограничения пропускной способности на Восточном полигоне.

Оценка проведена на базе «Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года», утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 года № 1662-р

Макроэкономические последствия от недоинвестирования проектов по расширению пропускных способностей

- стоимость непроизведенных массовых грузов в 2015 году может составить **179,9 млрд. руб.** (0,22% ВВП или 0,56% объема промышленного производства 2015 года);
- недополученный доход от грузовых перевозок ОАО «РЖД» в 2015 году – **13,9 млрд. руб.**;
- несформированный заказ промышленности на реализацию инвестиционной программы ОАО «РЖД» в период 2012-2015 годы – **182,8 млрд. руб.**;
- снижение инвестиций промышленных производителей массовых грузов в период 2012-2015 гг. – **373,9 млрд. руб.**;
- к 2015 году не будет создано 11 тыс. рабочих мест в отраслях промышленности, производящих массовые грузы;
- невыплаченная заработная плата в 2015 году составит **4,6 млрд. руб.**

Бюджетные последствия - для бюджетов всех уровней в 2015 году*

- непополнение таможенных пошлин от экспорта продукции в размере **54,5 млрд. руб.**;
- невыплаченный НДС составит **0,56 млрд. руб.**;
- невыплаченные взносы в ПФР – **1,2 млрд. руб.**, ФСС – **0,13 млрд. руб.**, ФОМС – **0,23 млрд. руб.**;
- невыплаченный налог на прибыль предприятий – производителей массовых грузов в 2015 году может составить **4,32 млрд. руб.**;
- за период 2012-2015 годы региональные бюджеты недополучат **14,9 млрд. руб.** налога на имущество из-за недоинвестирования развития инфраструктуры ОАО «РЖД» и неосуществленных инвестиций предприятий – производителей массовых грузов.

* - оценка размера объема невыплаченного НДС в бюджет не проводилась, поскольку большинство грузов, проходящих через Восточный полигон, являются экспортными.



Создание благоприятных условий для привлечения инвестиций в инфраструктуру железнодорожного транспорта общего пользования

Собственные средства ОАО «РЖД»

Довести тарифы на перевозку грузов до экономически обоснованного или близкого к экономически обоснованному уровню.

Существенно сократить объем и пересмотреть механизм применения кодов исключительных тарифов.

Государственное финансирование

Внедрить в практику систему участия государства в финансировании содержания и развития инфраструктурного комплекса и взаимной ответственности государства и владельца железнодорожной инфраструктуры (регуляторный контракт).

Частные инвестиции

Обеспечить государственные гарантии при выпуске облигаций и кредитовании инфраструктурной компании.

Государственно-частное партнерство

Внести изменения в нормативно-правовую базу, в частности, удалить оговорки о «не допущении инвестирования бюджетных средств в объекты капитального строительства, которые не могут быть отнесены к бюджетной собственности».

Реализовать положения «Соглашения о развитии инфраструктуры железнодорожного транспорта, необходимой для реализации проектов территориального и промышленного развития».

Государство имеет возможность создания благоприятных условий для увеличения объема средств, инвестируемых в инфраструктуру железнодорожного транспорта из различных источников. Необходимо реализовать эту возможность осуществив ряд мероприятий, направленных на стимулирование инвестиций.



Достижение целей Долгосрочной программы развития угольной промышленности России на период до 2030 года возможно только при существенном увеличении объема инвестиций в инфраструктуру железнодорожного транспорта общего пользования.

Попытки решения проблемы дефицита инвестиций за счет привлечения средств из одного из источников не приведут к желаемому результату:

во-первых, объем требуемых средств настолько велик, что ни один из источников не способен обеспечить его самостоятельно;

во-вторых, привлечение средств из одного из источников в большом объеме может привести к негативным последствиям.

Для решения проблемы дефицита инвестиций необходимо использование совокупности источников.

Ликвидация накопленного недофинансирования инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в первую очередь выгодна государству, так как именно для него являются наиболее выгодными прямые и косвенные мультипликативные эффекты, возникающие при вложении средств в инфраструктуру.

Государство располагает инструментами увеличения объема средств, инвестируемых в инфраструктуру железнодорожного транспорта из различных источников и способно обеспечить создание сбалансированного по источникам инвестиционного портфеля.

Необходимо задействовать инструменты увеличения объема средств, инвестируемых в инфраструктуру железнодорожного транспорта.

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!