

России нужны высокоскоростные магистрали



В. В. Косой,
канд. экон. наук,
президент
общества с ограниченной
ответственностью
«Центр экономики
инфраструктуры»

В существующей модели российской экономики рост бюджетных доходов невозможен без роста государственных инвестиций. Развитие скоростного железнодорожного транспорта – важная составляющая переориентации экономики страны на несырьевую модель развития.

В прессе не утихают спорадические разговоры о необходимости оценить, нужен или не нужен в России скоростной и высокоскоростной железнодорожный транспорт. Правительство обсуждает направления секвестра бюджета и сокращение государственных инвестиций в инфраструктурные проекты. Казалось бы, все против того, чтобы начинать новые и продолжать запущенные работы по реализации проектов развития транспортной инфраструктуры.

По нашему мнению, несмотря на короткий горизонт планирования, выбранный сегодня правительством, отраслевые игроки, к счастью, не потеряли перспективности мышления и смотрят в более далекое будущее, в 2030–2035 гг. Это касается и ОАО «РЖД», и ГК «Автомобиль», и отраслевых агентств Минтранса РФ.

Движение вперед представляется единственно верной позицией. Цикл реализации таких проектов, как высокоскоростная магистраль (ВСМ) «Москва – Казань», ЦКАД, автотрасса М11, составляет порой более 10 лет. Сроки ввода объектов в эксплуатацию выходят далеко за рамки периода макроэкономической конъюнктуры 2016–2018 гг., а полученные социально-экономические эффекты будут наблюдаться на протяжении многих десятилетий. Эксплуатация таких объектов укрепит экономический потенциал страны как глобального мирового игрока и обеспечит условия для высокой подвижности населения, т. е. повышение качества жизни не только нам, но и нашим детям и внукам.

Динамика развития общества, развитие несырьевой (да и сырьевой) экономики, повышение качества жизни (читай – социальной защищенности) – все это возможно только если развиваются коммуникации: связь и Интернет как каналы общения и взаимодействия,

все виды дорог, аэропорты, трубопроводы как каналы перемещения пассажиров и грузов, причем это относится ко всем ступеням развития общества, а не только к периодам технологических революций.

Россия должна думать о транспортной инфраструктуре, которая обеспечит связанность территорий РФ. Это вопрос не только экономики, но и безопасности страны. Новое время, технологическая революция требуют современного транспорта. Заморозив развитие инфраструктуры, мы не экономим бюджетные ресурсы, а лишаем себя дополнительных бюджетных доходов на ближайшие годы, сокращая потенциал экономического роста. Внедрение современных технологий опирается на высокую степень коммуникации, базируется на возможностях связи и транспорта.

Возможность высококвалифицированного работника свободно и быстро перемещаться между Москвой, Санкт-Петербургом, Воронежем, Нижним Новгородом и Казанью – это и есть рост производительности труда и эффективности экономики, способности к гибкой трансформации в технологическом и в пространственном разрезе.

В рамках статьи мы не будем погружаться в теорию оценки бюджетных эффектов транспортных инфраструктурных проектов, разбирать параметры проектируемой трассы ВСМ «Москва – Казань» или углубляться в вопросы научно-технического прогресса. Вопрос эффективности управления проектами, который волнует общество, также выходит за рамки нашего сегодняшнего разговора. Попробуем представить два новых кейса, находящихся на стадии предпроектной разработки, и обсудить их основные экономические и социальные параметры. Речь идет о проектах, заложенных как мероприятия первой очереди Программы

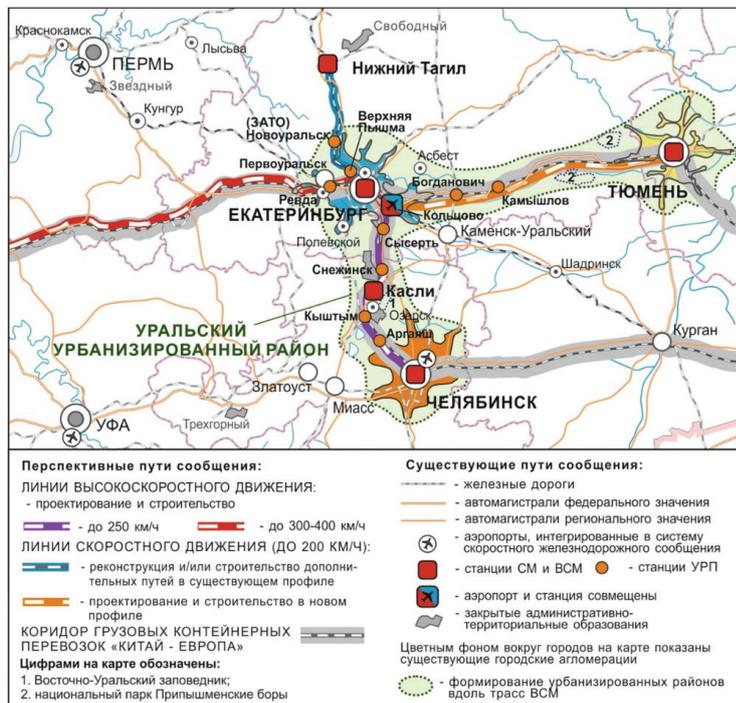


Рис. 1. Трасса высокоскоростной магистрали «Екатеринбург – Челябинск»

организации скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в РФ на перспективу до 2030 г. ОАО «РЖД».

Нам кажется очень важным, что один из проектов ведет Хозяйственное партнерство «Уральская скоростная магистраль», созданное по инициативе ОАО «ФЦПФ» (ВЭБ) и администрации Челябинской области, а не ОАО «РЖД». Тем самым демонстрируется растущее в обществе и в структурах власти понимание важности скоростного пассажирского транспорта для развития регионов. Речь идет о проекте ВСМ «Екатеринбург – Челябинск» и о более масштабном проекте, затрагивающем значительную часть центральной России: реализации высокоскоростного железнодорожного сообщения на участке Москва – Тула ВСМ «Москва – Ростов-на-Дону – Адлер».

Екатеринбург – Челябинск

Главная идея трассы ВСМ «Екатеринбург – Челябинск» (рис. 1; табл. 1) – создание Уральской агломерации как альтернативы Санкт-Петербургской и Московской агломерациям.

Развитие транспорта способствует интеграции экономического пространства, в которые вовлекается все больше экономических агентов (людей, фирм). Развитие транспорта сокращает «эффективное расстояние», т. е. прямые и косвенные издержки транспорта, которые несут экономические агенты. На-

лаживается связь населенных пунктов с центром агломерации, в нее вовлекаются новые населенные пункты.

Выгода от концентрации экономической активности давно известна, она служит первопричиной формирования городских агломераций. В центрах агло-

мераций, как правило, выше производительность факторов производства (труда, капитала), выше конкуренция на рынках товаров и труда. Как результат выше средняя заработная плата. Выше спрос и цены на недвижимость и земельные участки.

При объединении двух агломераций, как в случае Екатеринбурга и Челябинска, растут значения экономических показателей в обоих центрах и в прилегающих областях. Кроме того, населенные пункты на пути скоростного сообщения становятся доступнее обоим центрам, получают дополнительную выгоду. Согласно общепринятым в мировой практике оценкам, при времени в пути между центрами до 1,5–2,0 ч происходит сращивание двух агломераций в единое пространство (рис. 2).

Ускорение пассажирского транспорта свяжет Екатеринбургскую и Челябинскую агломерации. Фактически будет образована новая, более крупная агломерация с удвоенным населением (табл. 2). Интеграция приведет к росту производительности факторов и выпуска продукции на территории будущей агломерации.

При удвоении населения агломерации производительность факторов

Таблица 1. Маршрут скоростного поезда Екатеринбург – Челябинск

Остановки на маршруте	Время в пути от Екатеринбурга	Время в пути от Челябинска
Екатеринбург	—	1 ч 10 мин
Аэропорт «Кольцово»	10 мин	1 ч 00 мин
Касли	37 мин	33 мин
Челябинск	1 ч 10 мин	—

Экономические показатели (производительность, цена активов, заработная плата)

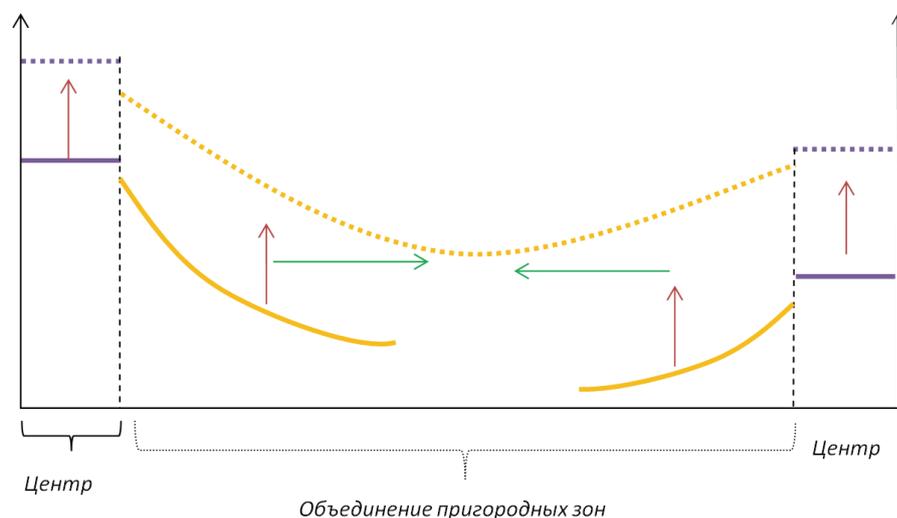


Рис. 2. Объединение агломераций при модернизации пригородного сообщения

Таблица 2. Рост валового продукта при объединении агломераций Екатеринбурга и Челябинска

	Численность населения, тыс. чел.	Оценка текущего годового валового продукта, млн руб	Рост валового продукта, %	Рост годового валового продукта, млн руб
Свердловская область, суммарно		1 586 228,7	4,12	65 366,9
Екатеринбург	1412,3	724 422,1	8,5	61 499,8
Арамиль	14,7	3028,6	4,2	127,8
Сысерть	20,8	15 333,4	5,2	800,1
Верхняя Пышма	64,1	35 308,9	5,7	1997,5
Берёзовский	55,2	19 176,8	4,9	941,7
Размеры нынешней агломерации	1588,8			
Челябинская область, суммарно		879 274,0	3,37	29 643,7
Челябинск	1169,4	405 800,8	6,9	28 033,7
Снежинск	49,5		Нет данных	
Касли	16,7	6197,2	4,1	256,3
Озёрск	80,6		Нет данных	
Кыштым	38,5	8533,1	4,5	384,4
Аргаяш	10,1	7392,0	1,6	119,1
Копейск	141,9	22 453,1	3,8	850,1
Размеры нынешней агломерации	1537,9			
Размеры новой агломерации	3126,7			95 010,6

в различных отраслях экономической деятельности растет в среднем на 15 %.

Кроме того, при увеличении размеров агломерации растет стоимость земли и недвижимого имущества. Так, влияние удвоения размеров агломерации на рыночную стоимость земли во французских городах оценивают как 30–70 % начальной стоимости

Данные по занятости в ЗАТО Снежинск и Озерск Росстат не публикует. Таким образом, оценка эффектов неполная, полученные значения следует рассматривать как нижнюю границу возможных экономических эффектов.

Москва – Тула – Белгород

Проект реализации высокоскоростного железнодорожного сообщения на участке Москва – Тула (с ответвлением на Белгород) включает две части. Предполагается строительство ВСМ в новом профиле от Курского вокзала Москвы до Тулы протяженностью 194 км с максимальной скоростью движения до 400 км/ч. Это первый этап ВСМ «Москва – Ростов-на-Дону – Адлер». Кроме того, планируется реконструкция и модернизация существующей железнодорожной инфраструктуры в направлении Тула – Белгород для движения со скоростью до 200 км/ч. Протяженность линии 503 км.

Данный проект выбран, поскольку при создании высокоскоростной линии

протяженностью менее 200 км могут быть достигнуты максимальные экономические и бюджетные эффекты (на 1 км нового пути). К тому же существующая железнодорожная линия на участке Тула – Белгород значительно разгрузилась после снижения размеров движения пассажирских и грузовых поездов в Украину. В связи с этим организация скоростного движения на участке Москва – Белгород потребует меньшего объема инвестиций и линия может быть введена в эксплуатацию до 2020 г.

Схемой территориального планирования РФ в области федерального транспорта предусмотрена трассировка хода на Тулу через Подольск и Серпухов в створе трассы М2 «Крым». По результатам сравнительных расчетов эффективности проекта определено, что целесообразно скорректировать трассировку участка ВСМ «Москва – Тула» через аэропорт Домодедово и Ступино (рис. 3). Корректировка трассы позволит в перспективе сократить время в пути до Липецка, Воронежа, Ростова и Адлера по ВСМ-3. Наконец, создание новой линии ВСМ через Домодедово и Ступино обеспечит позитивные социально-экономические эффекты для многих территорий Московской области, так как на Курском направлении Московской железной дороги также произойдет существенное ускорение железнодорожного сообще-

ния вследствие разгрузки линии.

Целевое время в пути составляет на высокоскоростных поездах от Москвы до аэропорта «Домодедово» 15 мин., от Москвы до Тулы – 1 ч; на скоростных поездах от Москвы до Орла – 2 ч 21 мин., от Москвы до Курска – 3 ч 27 мин., от Москвы до Белгорода – 4 ч 35 мин. Время в пути на ускоренном региональном поезде Москва – аэропорт «Домодедово» 22 мин., Москва – Ступино – 50 мин., Москва – Тула – 1 ч 28 мин., Тула – Орел – 1 ч 41 мин., Орел – Курск – 1 ч 22 мин.

Реализация проекта окажет значительное воздействие на эффективность и развитие существующих линий железных дорог Московского транспортного узла, в частности Курского и Павелецкого направлений Московской железной дороги. После переключения части пассажиропотока на скоростной и высокоскоростной железнодорожный транспорт указанные линии разгрузятся. Соответственно появятся дополнительные возможности для ускорения движения пригородных поездов по существующим ходам. На Курском направлении возможна организация движения дополнительных экспрессов с остановками в Подольске, Чехове, Серпухове и в других крупных населенных пунктах. На Павелецком направлении разгрузится участок Москва – Ступино, появится

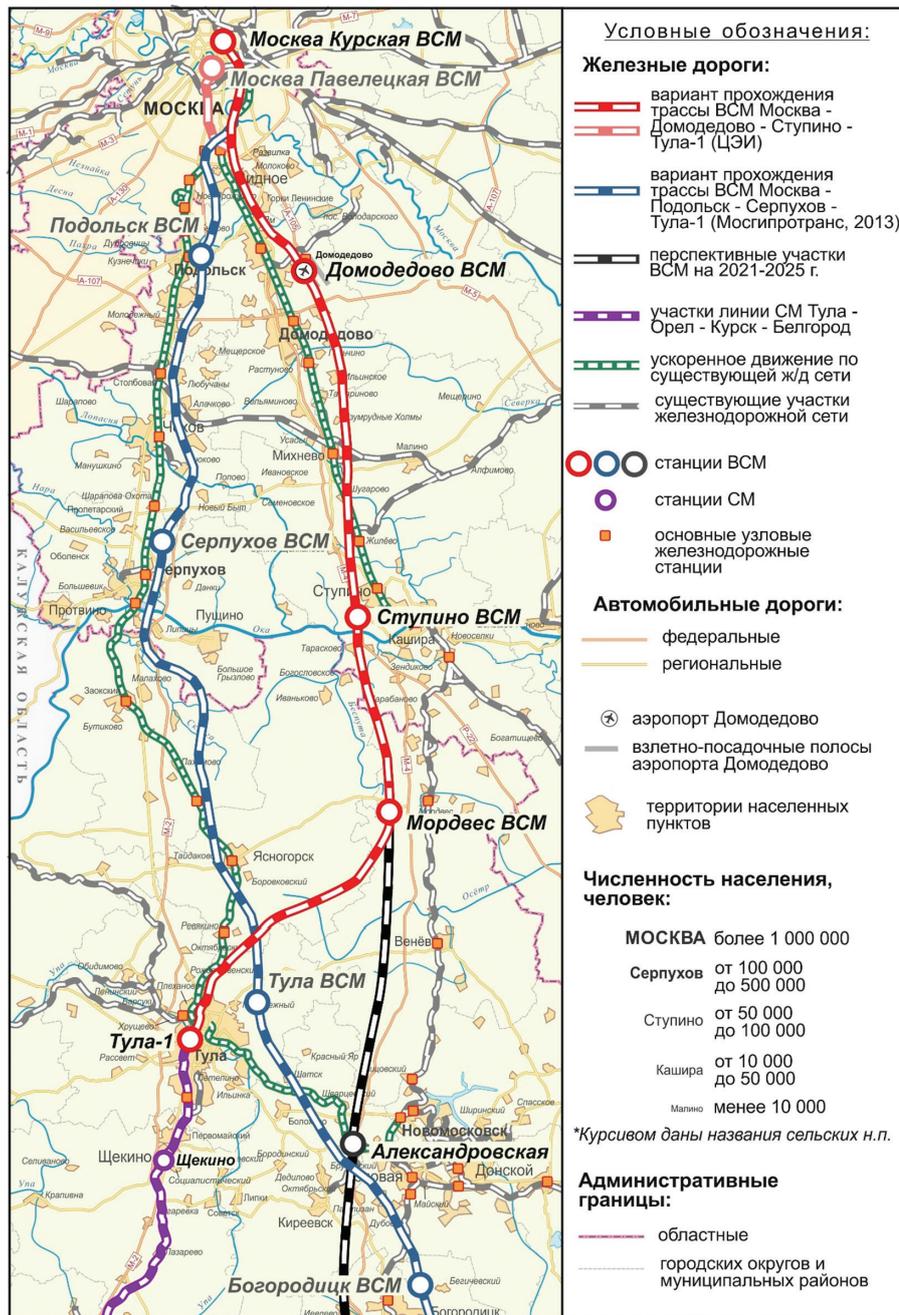


Рис. 3. Сценарии трассировки участка линии ВСМ Москва – Тула (с ответвлением на Белгород)

возможность ввести дополнительные экспрессы для вывоза пассажиров с тех станций, где не предусмотрена остановка высокоскоростных поездов, и ускоренные региональные поезда на новой выделенной линии.

Предполагается, что пассажиропоток на линии ВСМ/СМ «Москва – Тула – Белгород» через год после ввода в эксплуатацию составит 8,44 млн. пассажиров в год. Средневзвешенная стоимость проезда по маршруту Москва – аэропорт «Домодедово» составит 500 руб., Москва – Тула – 575 руб., Москва – Орел – около 900 руб., Москва – Курск – 1 300 руб., Москва – Белгород – 1 700 руб. (цены 2016 г.). Стоимость строительства

участка ВСМ «Москва – Тула» по предварительным расчетам составит около 360 млрд руб. в действующих ценах. На модернизацию линии Тула – Белгород до стандарта скоростной магистрали потребуется около 92 млрд руб.

Цель проекта – повышение скорости и доступности железнодорожного сообщения между Московской агломерацией и регионами южной части Центрального федерального округа (ЦФО) для эффективного экономического роста.

К задачам проекта следует отнести:

- создание новой выделенной инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного сообщения в южном секторе Московского транспортного

узла как осуществление первого этапа проекта высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва – Ростовна-Дону – Адлер»;

- повышение эффективности использования существующей железнодорожной инфраструктуры на участке Тула – Белгород;

- обеспечение современной высокоскоростной связи Москвы с крупнейшим аэропортом России «Домодедово»;

- реализация крупнейшего в России проекта формирования мультимодального транспортно-пересадочного узла, интегрирующего межрегиональные и пригородные железнодорожные перевозки с авиационными;

- повышение темпов и качества социально-экономического развития как можно большего числа южных районов Московской области и новой Москвы;

- повышение темпов и качества социально-экономического развития регионов южной части ЦФО (Тулской, Орловской, Курской, Белгородской областей, в перспективе – Липецкой и Воронежской) за счет их более тесной интеграции друг с другом; формирование городских агломераций – «противовесов» Москве в ЦФО.

Прогнозируемая величина переключения пассажиропотоков с железнодорожного транспорта на ВСМ и СМ составляет более 50 % на всех маршрутах. Организация скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения по линии «Москва – Тула – Белгород» приведет к существенным изменениям в транспортной системе во всех регионах, где проходит трасса, в результате переключения части пассажиропотока с автобусного и личного автомобильного транспорта.

Доля переключений пассажиров с автобусного транспорта сокращается по мере удаления от Москвы. Если на корреспонденции Москва – Тула она составит 61 %, то на корреспонденции Москва – Курск – около 15 %. На корреспонденции Москва – Орел и Москва – Курск переключение с личного автомобильного транспорта составит 20 и более %.

Удельная загруженность автодорожной сети сократится, особенно в Московском транспортном узле.

Строительство выделенной высокоскоростной линии «Москва – Тула» и реконструкция существующей линии «Тула – Орел – Курск – Белгород» сопряжены с появлением социально-экономических и бюджетных эффектов.



Рис. 4. Схема формирования бюджетных эффектов

Отметим, что бюджетные эффекты от реализации проекта обусловлены ростом инвестиционного спроса (строительством инфраструктуры и закупкой подвижного состава), агломерационными и мультипликативными эффектами на стадии эксплуатации (рис. 4).

Совокупный объем дополнительных доходов бюджетов всех уровней от строительства объектов инфраструктуры составит более 102 млрд. руб. (за период с 2017 по 2020 г.)

Помимо прироста бюджетных доходов реализация проекта приведет к росту значений показателя «отгру-

женная продукция и оказанные услуги в денежном эквиваленте» на 440 млрд руб. (расходы на строительство и мультипликативные эффекты на смежные отрасли).

Если эффекты инвестиционного спроса максимальны в период строительства, то агломерационные эффекты возникают после ввода проекта в эксплуатацию. Прирост ВРП регионов, на территории которых реализуется проект, составит более 3,1 трлн руб. от строительства новой выделенной линии «Москва – Тула» и 342 млрд руб. – от реконструкции

линии «Тула – Орел – Курск – Белгород».

Большая часть прироста ВРП приходится на Тульскую область как на регион, в наибольшей степени выигрывающий от создания новой линии ВСМ вследствие более тесной интеграции в Московскую агломерацию (рис. 5).

Итогом реализации проекта станет изменение качества жизни в крупных городах центральной и центрально-черноземной полосы России, где сконцентрирована значительная часть населения страны и отмечается значительный потенциал роста экономики. ■

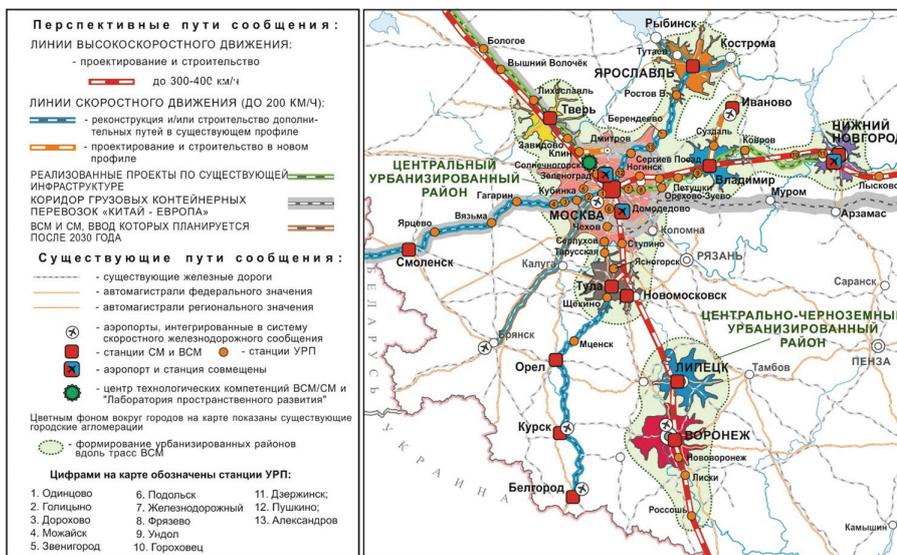


Рис. 5. Перспективные конурбации в результате реализации проектов скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в Центральном федеральном округе

Литература

1. Распоряжение правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р «Развитие скоростного и высокоскоростного железнодорожного движения URL: <http://www.zakonprost.ru/content/base/part/581256>.
2. Распоряжение правительства РФ от 19.03.2013 № 384-р «Схема территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения». URL: <https://rg.ru/2013/04/01/sxema-site-dok.html>.
3. Оценка крупных инфраструктурных проектов: задачи и решения. М., 2013. 108 с.