



Выступление
вице-президента ОАО «РЖД»

С.М. БАБАЕВА

О проблемах освоения возрастающих объемов перевозок

г. Москва,

2 сентября 2011 г.



ОАО «РЖД» КАК ИНТЕГРАТОР ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА



Вклад в ВВП России - 1,9%

Доходы
государства

НДС

Налог на
прибыль

Соц. налог

НДФЛ

Занятость
населения



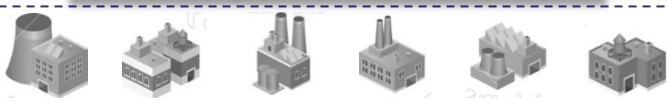
> 1,2 млн. человек
холдинг «РЖД»

Системо-
образующий
элемент
транспортного
комплекса

Выполняет около 85% грузооборота (без учета
трубопроводного транспорта) и порядка 33%
пассажиروборота

Промышленное
производство

**Каждый инвестированный ОАО «РЖД» рубль не
просто возвращается в российскую экономику, а значимо
влияет на рост национального благосостояния**



ПОГРУЗКА ГРУЗОВ В 2006-2010 гг., ОЦЕНКА НА 2011 г. И ПРОГНОЗ НА 2015 г. (млн. тонн)

В результате риска значительного влияния инфраструктурных ограничений темп роста погрузки с 2012 году может составить +2,3%.



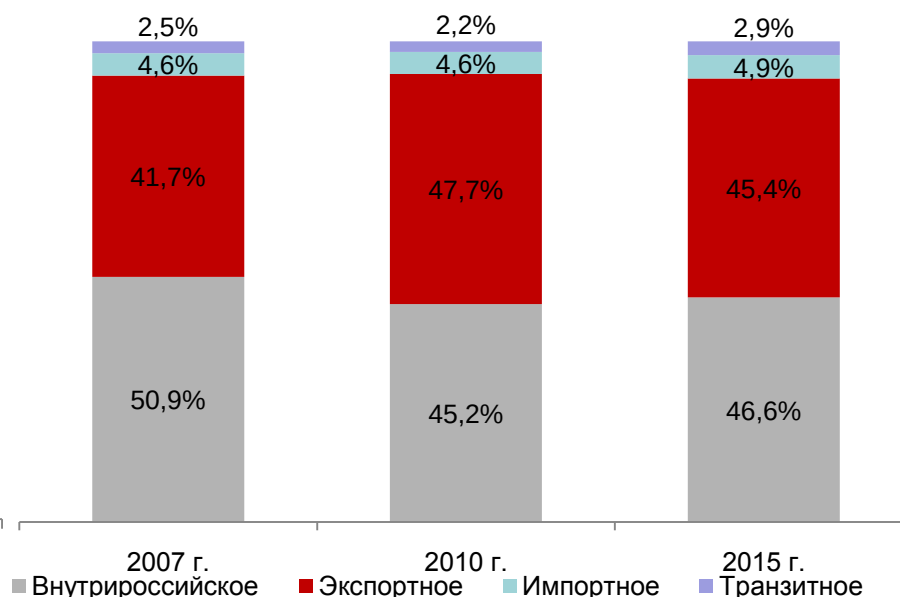
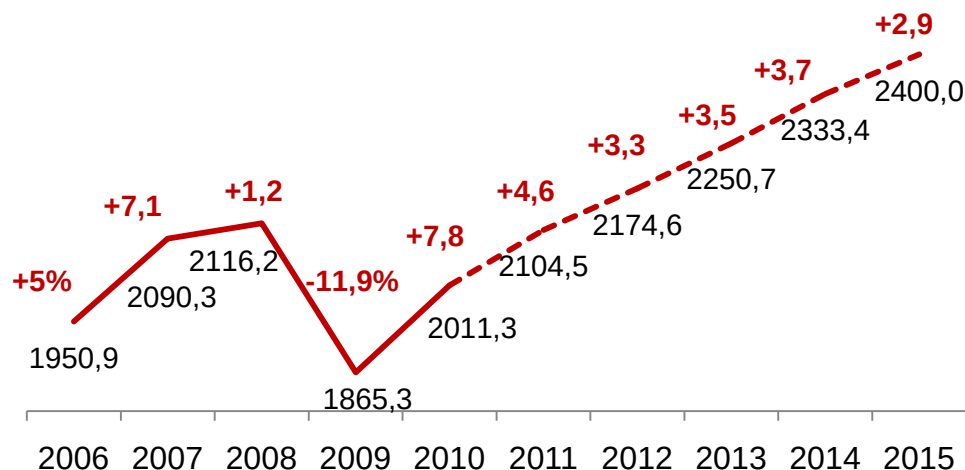
С учетом снижения оценок роста экономики, рассматривается вариант сокращения прогноза погрузки до 1246 млн. т (+3,3%) в 2011 г.

Согласно основному варианту прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на среднесрочную перспективу (умеренно-оптимистичному варианту 2b), разработанному Минэкономразвития России, в 2012-2014 гг. темпы экономического роста составят в среднем 104,1% в год с ускорением к 2014 г. Учитывая, что в последние годы динамика объемов железнодорожных грузовых перевозок отстает от динамики ВВП, годовые темпы роста погрузки на 2012-2015 гг. прогнозируются в среднем на уровне 3,4%. В соответствии с прогнозом, к 2015 г. общий объем погрузки увеличится относительно уровня 2010 г. на 19%.

Докризисный уровень (2007 г.) будет достигнут в 2013 г.

ПРОГНОЗ ГРУЗООБОРОТА ДО 2015 г.

Грузооборот нетто, млрд. ткм



* С учетом перевозок грузобагажа

Виды сообщения

Темп прироста грузооборота в 2011-2015 гг. прогнозируется в среднем 3,6% в год.

Согласно прогнозу, уже в 2011 г. грузооборот (без учета пробега вагонов иных собственников в порожнем состоянии) превысит уровень докризисного 2007 г., в то время как объемы погрузки в 2011 г., согласно прогнозу, превысят лишь уровень 2004 г. Это обусловлено ростом средней дальности перевозки грузов (с 1395 км в 2007 г. до 1495 км в 2010 г.).

Рост средней дальности перевозок произошел из-за увеличения доли экспорта в структуре грузооборота при снижении доли внутрироссийских перевозок.

В перспективе ожидается постепенное восстановление докризисной структуры грузооборота по видам сообщения. Доля экспортного сообщения будет снижаться, а внутрироссийского – постепенно расти. Кроме того, прогнозируется динамичный рост грузооборота в транзитном сообщении.

РОСТ СПРОСА НА ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ПОТРЕБНОСТИ В ВАГОНАХ В 2011 ГОДУ

В результате роста дальности перевозок на +12,2%, грузооборот в 2010 г. возрос к уровню 2004 г. на +11,6%.

При сопоставимых объемах погрузки в 2004 г. и 2010 г. (темп рост погрузки - 98,8%), парк грузовых вагонов, которым располагает перевозчик и операторы, возрос более, чем на 20%.



Опережающий рост парка грузовых вагонов по сравнению с выполняемым грузооборотом свидетельствует о снижении эффективности использования подвижного состава и повышении нагрузки на инфраструктуру.

ПОТРЕБНОСТИ В ИНВЕСТИЦИЯХ В РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ИСХОДЯ ИЗ ПРОГНОЗА ОБЪЕМОВ И НАПРАВЛЕНИЙ ПЕРЕВОЗОК

МЛН. ТОНН В ГОД

Основные полигоны сети железных дорог России	Объем грузовых перевозок за 2010 год	в 2015 г.		
		Объем грузовых перевозок, принятый в Генеральной схеме	Существующие параметры инвестиционного бюджета	
			Прогнозируемый объем перевозок	Неосвоенный объем грузовых перевозок
Кузбасс – Северо-Запад	172,1	260,0	212,0	48,0
Кузбасс – Азово-Черноморский бассейн	131,7	183,6	138,6	45,0
Кузбасс – Дальний Восток	81,5	123,6	92,6	31,0
Остальные основные участки сети железных дорог	956,8	1099,8	993,0	106,8
Итого	1 342,1	1 667,0	1 436,2	230,8

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

ОСНОВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Развитие инфраструктуры на подходах к портам Северо-Запада и Юга России:

- комплексная реконструкция участка *Им. М.Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская* со строительством обхода Краснодарского железнодорожного узла – **32,2** млрд. рублей (из требующихся **80** млрд. рублей)
- комплексная реконструкция со строительством второго пути и электрификацией участка *Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород* – **46,9** млрд. рублей (из требующихся **70** млрд. рублей)

Развитие Восточного полигона:

- *Тайшет – Комсомольск (БАМ)* – **6,4** млрд. рублей (из требующихся **151,7** млрд. рублей)
- *Комсомольск – Ванино* – **24,5** млрд. рублей (из требующихся **34,4** млрд. рублей)
- *Междуреченск – Тайшет* – **7,3** млрд. рублей (из требующихся **24,5** млрд. рублей)

Комплексная реконструкция участка *Карымская - Забайкальск* с электрификацией участка *Карымская – Борзя* – **14,6** млрд. рублей (из требующихся **24** млрд. рублей)

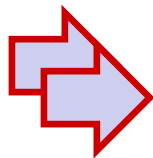
Развитие линии *Тобольск – Сургут* – **14,6** млрд. рублей (из требующихся **24** млрд. рублей)

ЗАДАЧИ ПО ПОВЫШЕНИЮ ДОХОДОВ И СОКРАЩЕНИЮ УБЫТКОВ ХОЛДИНГА ПО КОНСЕРВАТИВНОМУ СЦЕНАРИЮ В 2015 Г. ПО СРАВНЕНИЮ С 2010 Г. (в ценах соответствующих лет, млрд. руб.)

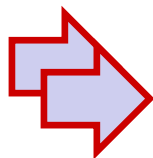
Повышение доходов и сокращение убытков холдинга «РЖД» за счет:



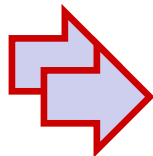
ПУТИ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ ВОСПОЛНЕНИЯ ДЕФИЦИТА ИНВЕСТИЦИЙ В РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА



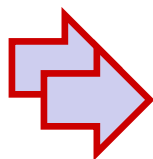
Выпуск инфраструктурных облигаций Российской Федерации с последующим внесением привлеченных средств в уставный капитал ОАО «РЖД»



Активизация работы по приведению тарифов на грузовые перевозки к экономически обоснованному уровню и настройке тарифной системы под современные экономические реалии



Генерирование части средств для развития инфраструктуры за счет реализации внутренних оптимизационных мер холдинга «РЖД»



Использование потенциала внутреннего рублевого рынка, в частности, средств пенсионного фонда Российской Федерации

ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ОБЛИГАЦИИ: МЕХАНИЗМ РЕАЛИЗАЦИИ

Размещение облигаций



Облигации

Денежные средства



Рынки заемного
капитала



Вклад в уставный
капитал



Инвестиции в
инфраструктуру



❖ Сроки окупаемости инфраструктурных проектов при финансировании за счет средств Российской Федерации составляет около 10 лет

❖ Сложности выпуска ОАО «РЖД» инфраструктурных облигаций:

- Необходимость внесения существенных изменений в действующее законодательство о порядке владения и оперирования жд инфраструктурой
- Необходимость выделения денежных потоков по проекту и перевод их на специальную компанию-эмитента для обеспечения выпуска
- Отсутствие в РФ ликвидности в секторе «сверхдлинных» обязательств сроком более 20 лет
- Стоимость облигаций с государственной гарантией такая же или незначительно ниже обычных необеспеченных облигаций ОАО «РЖД»

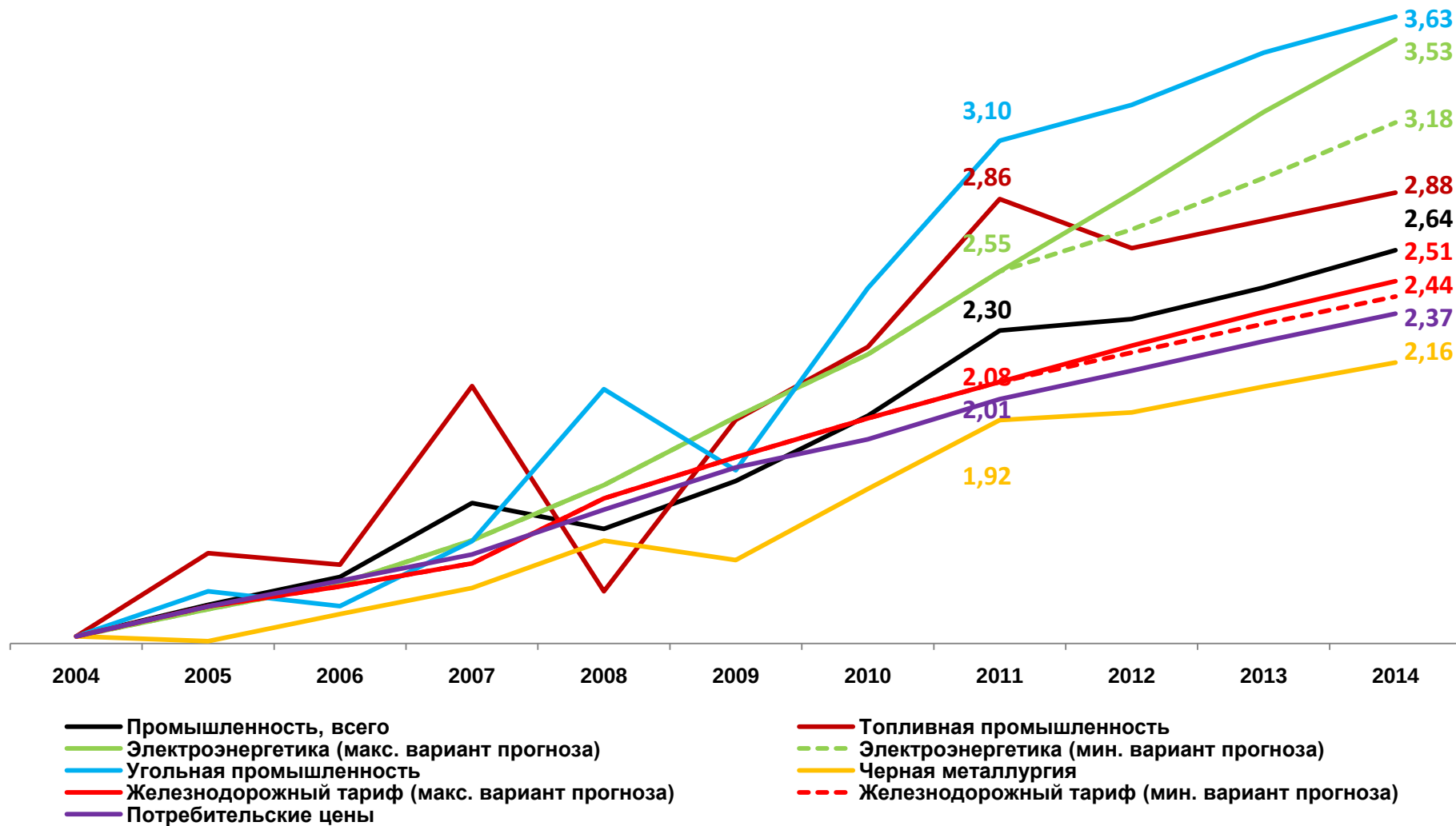
❖ Схема целевого финансирования инфраструктурных проектов Российской Федерацией:

- Российская Федерация размещает суверенные облигации
- Полученные денежные средства вносятся в уставный капитал ОАО «РЖД»
- ОАО «РЖД» целевым образом расходует средства на строительство новой инфраструктуры

❖ Преимущества схемы:

- Более низкая стоимость финансирования
- Получателями выгод от реализации инфраструктурных проектов за счет совокупного бюджетного эффекта является экономика Российской Федерации

ДИНАМИКА ИНДЕКСОВ ЦЕН И ТАРИФОВ С 2004 Г. ПО 2014 Г., раз (по данным Росстата и прогнозным параметрам Минэкономразвития)*



* - 2011 г. – оценка, 2012-2014 гг. – прогноз Минэкономразвития от апреля 2011 г.

ПОДПРОГРАММА «ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ» ФЦП «РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ (2010-2015 ГГ.)»

млрд. рублей

Источники	Всего средств на 2010-2015 годы		Всего средств на 2010-2011 годы	
	Предусмотрено ФЦП	Факторы, влияющие на источник	Предусмотрено ФЦП	Выделено по факту
Средства ОАО «РЖД»	2999,3	Сокращение инвестиционных ресурсов компании	713,7	590,1
Инвестиционная составляющая в тарифе на грузовые ж.д. перевозки	954,0	Ограничения на рост тарифов естественных монополий	89,5	0,0
Средства федерального бюджета	407,0	Сокращение бюджетных расходов	63,9	15,2 ¹
Средства субъектов федерации	186,0	Сокращение бюджетных расходов	48,5	2,2 ²
Средства частных инвесторов	1289,7	Уменьшение доступности кредитов	236,9	140,4 ³
Итого	5836,0		1152,5	747,9

1- средства федерального бюджета на строительство пускового комплекса Томмот - Якутск (Нижний Бестях) ж.-д. линии Беркакит -Томмот - Якутск в Республике Саха (Якутия), реконструкцию (расширение) учебно-лабораторного корпуса Уральского гос. Университета путей сообщения в г. Екатеринбурге

2- средства Республики Саха (Якутия) на строительство пускового комплекса Томмот - Якутск (Нижний Бестях) ж.-д. линии Беркакит -Томмот - Якутск в Республике Саха (Якутия)

3- средства ДЗО ОАО «РЖД»: ОАО «ФПК» на обновление пассажирских вагонов, средства ОАО «ПГК» и ОАО «ВГК» на обновление грузовых вагонов, привлеченные средства на присоединение подъездных путей