

АУДИТОРСКО-КОНСУЛЬТАЦИОННАЯ ФИРМА «ФБК»

Департамент стратегического анализа

АНАЛИТИЧЕСКАЯ ЗАПИСКА

**Инвестиционные планы МПС:
оценка ФБК**



Автор: И.А. Николаев

Тел.: 737-53-53
Факс: 737-53-47
E-mail: NikolaevaN@fbk.ru

Москва, январь 2002 г

Содержание

ИНВЕСТИЦИИ – КЛЮЧЕВАЯ ПРОБЛЕМА В РЕАЛИЗАЦИИ СТРУКТУРНОЙ РЕФОРМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА.....	3
ДИСКУССИИ ВОКРУГ РЕФОРМЫ (ПРЕДЫСТОРИЯ). ПРЕДОПРЕДЕЛЕННОСТЬ НЕДОСТАТКОВ ПЕРВОНАЧАЛЬНЫХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПЛАНОВ	6
ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЕ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПЛАНЫ	8
ПРОЕКТ ОРГАНИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ МАТЕРИК – О. САХАЛИН.....	11
ПОСЛЕДНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРОГРАММЕ.....	14
ВЫВОДЫ	16

Инвестиции – ключевая проблема в реализации структурной реформы железнодорожного транспорта

Необходимость повышения инвестиционной привлекательности железнодорожного транспорта указывалась в качестве одной из основных причин для реализации нового этапа структурных преобразований в отрасли. Справедливость такой оценки требовала соответствующего обоснования.

В качестве обоснования, как правило, назывались удручающие цифры по динамике износа основных фондов. Износ пассажирских вагонов с 1993 года к 2000 году увеличился с 18,1 до 49,4%, верхнего строения пути – с 42 до 68,8%, тепловозов – с 46,4 до 71,3%. Общий уровень износа по всем основным производственным фондам вырос с 1992 года с 36,5 до 55,1%.

В 2001 году ситуация не изменилась, что уже поспешили назвать достижением инвестиционной политики последних лет на железнодорожном транспорте. И это несмотря на отмечаемую в последние годы активизацию инвестиционной деятельности на железнодорожном транспорте: если в 1998 году инвестиции на железнодорожном транспорте составили 15 млрд руб., то в 1999 году – 38 млрд руб., в 2000 году – более 80 млрд руб., а в 2001 году – более 110 млрд руб. Колоссальный рост (только за 2001 год – 36%), который, однако, никоим образом не сказался на состоянии основных производственных фондов отрасли. Высокий уровень износа (55–57%), несмотря на значительные инвестиционные затраты последних трех лет, остался прежним. Одно это ставит под сомнение эффективность реализуемых инвестиционных проектов, большинство из которых являются переходящими с прошлых лет.

Общий объем необходимых инвестиций, определенный МПС России, составляет на ближайшие 5 лет 785 млрд руб., на 9 лет – 1350 млрд руб. Однако известно, что компания «Артур Андерсен», которая проводила аудит МПС России и которая как раз и оценила инвестиционные потребности в 785 млрд руб., дала такую оценку в отношении основных фондов, требуемая восстановительная стоимость которых составляет данную сумму. Совершенно очевидно, что это – важная информация для выработки решений, но принимать в качестве руководства к действию такие проектировки экономически неправильно. Стратегически важно в определении перспективных направлений инвестиций ориентироваться не на восстановление и поддержание старых мощностей и соответственно не на их восстановительную стоимость, а на реализацию качественно новых высокоэффективных проектов. Объем требуемых инвестиций в этом случае совсем не обязательно должен совпадать с восстановительной стоимостью основных фондов, выбывающих в планируемом периоде.

Тем не менее за некий ориентир данные цифры принять можно. Во всяком случае, он хоть как-то обоснован.

Если бы железнодорожники попробовали решить столь объемные инвестиционные задачи собственными силами, то это потребовало бы 3-кратного увеличения тарифов на внутригосударственные грузовые железнодорожные перевозки. Совершенно очевидна **нереальность решения инвестиционных задач за счет повышения тарифов.**

Данный вывод одинаково справедлив для системы железнодорожного транспорта, в какой бы организационно-правовой форме он не был представлен. Будь то МПС России с совмещением функций государственного и хозяйственного управления и с государственными предприятиями на праве хозяйственного ведения, будь то хозяйственное общество ни в том ни в другом случае столь резкого роста доходности работы (за счет повышения тарифов) добиться не удастся.

Остается путь привлечения внешних инвестиций. Однако факты свидетельствуют о том, что федеральный железнодорожный транспорт развивался прежде всего за счет собственных источников. По данным Госкомстата России, проводившего свое последнее специальное статистическое исследование использования инвестиций в основной капитал в отраслях естественных монополий по итогам первого полугодия 1999 года, собственные средства железнодорожного транспорта в общем объеме инвестиций в основной капитал составляли 93,8%. Соответственно доля привлеченных средств равнялась 6,2%. Это наибольший и наименьший показатели, если сравнивать железнодорожный транспорт с другими отраслями естественных монополий. Для примера можно привести данные по газовой промышленности: собственные средства в общем объеме инвестиций в основной капитал в ней составили 67,4%, а привлеченные – 32,6%.

Спустя два года ситуация изменилась незначительно, но что примечательно, в худшую сторону. В 2001 году почти 100% инвестиций на железнодорожном транспорте – средства отрасли.

Из изложенного выше следует: **инвестиционная привлекательность железнодорожного транспорта в настоящем виде невелика.** Причем невелика она не по причине неудовлетворительных финансовых результатов работы отрасли – здесь как раз железнодорожный транспорт демонстрирует хорошие результаты (рентабельность по итогам 1999–2001 годов составляла 15–25%), а по причине фактического отсутствия условий и механизма привлечения сторонних инвестиций.

Необходимо также принимать во внимание следующее обстоятельство. По окончании кризисного периода развития российской экономики и с началом экономического роста схожие проблемы с привлечением инвестиций имеют практически все отрасли экономики России. Это означает, что конкуренция на рынке инвестиций будет высокой. **Но если другие отрасли в организационно-экономическом плане уже готовы к привлечению капиталов, то железнодорожному транспорту только еще предстоит это сделать.**

С перспективой привлечения бюджетных средств в качестве инвестиций в основной капитал так же не все просто и однозначно. Доля бюджетных средств (из федерального бюджета и из бюджетов субъектов Федерации) в общем объеме инвестиций в основной капитал составляет на железнодорожном транспорте не более 1–2%, а, к примеру, в нефтедобывающей промышленности – порядка 6–7%. Сравнение с другими отраслями также подтверждает напрашивающийся парадоксальный вывод: наиболее огосударствленная структура (МПС России) получает от государства наименьшую сумму средств на инвестиции, и, напротив, наиболее разгосударствленные отрасли получают от государства относительно больше финансовых средств на инвестиции. Детальный анализ позволил бы выявить причины такого состояния дел, но вывод однозначен: **государственный статус отрасли однозначно негативно сказывается не только на привлечении частных инвестиций, что в общем-то естественно, но даже и бюджетных.** Однако специфика железнодорожной отрасли, выполняющей значительный объем перевозок специального назначения (прежде всего воинских и т. п.), социально значимых перевозок, объективно требует значительного участия государства, регионов страны в обновлении материально-производственной базы отрасли.

Таким образом, оставался путь реформирования самого железнодорожного транспорта. При этом реформами косметического характера не обойтись. Встал вопрос об изменении основной организационно-правовой формы предприятий железнодорожного транспорта. Таковой в настоящее время является государственное унитарное предприятие на праве хозяйственного ведения. Было принято решение о переходе к форме открытого акционерного общества, 100% акций которого будет принадлежать государству.

Дискуссии вокруг реформы (предыстория).

Предопределенность недостатков первоначальных инвестиционных планов

Весной 2000 года первоначальные замыслы либералов-реформаторов не шли дальше разделения на железнодорожном транспорте функций государственного и хозяйственного управления и сосредоточения хозяйственных функций в государственном унитарном предприятии.

Заметим, что такие планы не выдерживали никакой критики. Если оставалась неизменной основная организационно-правовая форма – государственное унитарное предприятие на праве хозяйственного ведения, то было бы верхом безответственности выводить такой ГУП из МПС России. По-видимому, не все тогда, да и сейчас тоже, разделяют точку зрения, согласно которой лучшая форма управления для государственных унитарных предприятий – министерская вертикаль.

В такой ситуации планы МПС России по созданию единого акционерного общества, а не государственного унитарного предприятия были значительно более радикальными и первоначально получили однозначную поддержку. Утвержденный в июле 2000 года План действий Правительства Российской Федерации в области социальной политики и модернизации экономики на 2000–2001 годы предусматривал создание акционерной компании «РЖД». Однако осенью 2000 года торпедировать концепцию МПС России все-таки удалось.

Вопрос о реформировании железнодорожного транспорта встал в чрезвычайно неудобный для железнодорожников момент. Вспомним начало 90-х годов. Тогда акционировалось, приватизировалось все и вся. Нефтяники занимались своей отраслью, газовики – своей, металлурги – тоже не помышляли о других отраслях и т. д. Успели, что называется. Дело сделано. Стратегически все правильно, монополия общенародной государственной собственности разрушена окончательно и бесповоротно.

Но были отрасли, где тогда это было категорически противопоказано. Железнодорожный транспорт – одна из них. Хватило ума, воли, интуиции не приватизировать железнодорожный транспорт в начале 90-х. Величайшая заслуга в этом тогдашнего и нынешнего министра путей сообщения Геннадия Фадеева, который, думается, и не предполагал, что то, что он, наверное, тоже ставит себе в заслугу, обернется для отрасли почти через 10 лет огромными трудностями. Сейчас на железнодорожный транспорт, как на лакомый кусок пока еще не поделенной федеральной собственности, обращены взгляды очень многих. И не дают железнодорожникам

делать то, что сами делали почти десятилетие назад. Так что не повезло в этом отношении труженикам стальных магистралей.

Конечно, наивно было бы думать, что чиновники МПС озабочены исключительно государственными интересами. Что поделаешь, личный интерес в рыночной экономике – мощнейший стимул. Но железнодорожные чиновники, имеющие хотя бы моральное право на что-то претендовать, похоже, стали претендовать на слишком многое. Именно об этом свидетельствуют первоначальные предложения МПС России по инвестиционным планам на 2002 год. Это же предопределило и то, что данные планы были в итоге отвергнуты.

Первоначальные инвестиционные планы

Первоначальные инвестиционные планы МПС России, вынесенные на заседание Правительства Российской Федерации 28 ноября 2001 года, оценивались в 161 млрд руб. Причем эта цифра росла чуть ли не до самого начала заседания правительства.

Программа была раскритикована. Приводились разные доводы: что это не инвестиционная программа, а набор капиталовложений, что некоторые инвестиционные проекты нельзя отнести к профильным и т. д. Но главные, принципиальные недостатки видятся в другом.

1. Нерациональная структура инвестиций определялась намерениями вложения средств в хозяйствующие субъекты, которые после создания ОАО «РЖД» стали бы рано или поздно независимыми от него. Таким образом, Инвестиционная программа была ориентирована на мощную финансовую накачку будущих частных структур, независимых от ОАО «РЖД». Это означает фактически начавшийся процесс приватизации пока еще федерального железнодорожного транспорта. Такой вывод был бы совсем очевиден, если бы были указаны исполнители отраслевых программ. Однако это по понятным причинам сделано не было, что не снимает следующего серьезного замечания: формат Программы обязывает давать информацию по исполнителям программных мероприятий.

К 2001 году МПС России, железные дороги выступили учредителями (соучредителями), участвовали в капитале около 150 акционерных обществ и других хозяйствующих субъектов. Многие из них были созданы в форме ЗАО. Известное ЗАО «Транстелеком», к примеру, – одна из таких хозяйствующих структур (создана 17 железными дорогами России, по 3% акций – у каждой дороги). С созданием ОАО «РЖД» последнее вправе будет распоряжаться принадлежащими ему акциями, которые достанутся от железных дорог России.

Многие капиталоемкие проекты первоначального варианта Инвестиционной программы железнодорожного транспорта на 2002 год персонифицируются с определенными подрядчиками:

- программа развития информатизации, модернизации технологической связи, радио, телекоммуникаций, обновление средств ЖАТ (запланированный объем капиталовложений – 30,1 млрд руб.) – «Транстелеком»;
- логистический центр российских железных дорог на станции Богумин (Чехия) (515,9 млн руб.) – компания «ШИРАН»;
- жилье и другие объекты непромышленного назначения (9,7 млрд руб.) – «Желдорипотека» и т. д.

В Инвестиционной программе была, по-видимому, «по неосторожности», представлена информация о ЗАО «Желдорипотека». Простой анализ свидетельствует о том, что средства в объеме 2,25 млрд руб., предусмотренные на развитие платного строительства жилья с применением механизмов ипотечного жилищного кредитования, предназначались именно этому обществу.

Подходы к реализации других капиталоемких программ аналогичные: подъездной путь к Эльгинскому месторождению угля – 10 млрд руб., подъездной путь к Чинейскому месторождению руд – 1,36 млрд руб., железнодорожное сообщение Шереметьево – Москва – 2 млрд руб. и т. д.

Экспертная оценка позволяла сделать вывод о том, что не менее 40 млрд руб. – это были планы по инвестициям в структуры, которые максимум через 4 года не имели бы к ОАО «РЖД» никакого отношения, с юридической и правовой точки зрения они были бы абсолютно независимыми. Это называется, как известно, выводом активов.

Профильность вкладываемых средств при таком подходе не является бесспорной. К примеру, не более 20 % мощностей оптико-волоконных сетей связи, протяженность которых в 2002 году должна составить уже 46 тыс. км, в полном объеме удовлетворят соответствующие производственные потребности железнодорожного транспорта. Возникает закономерный вопрос о целесообразности запланированных инвестиций по Программе развития информатизации, модернизации технологической связи, радио, телекоммуникаций, обновление средств ЖАТ.

2. Технико-экономическое обоснование по большинству проектов отсутствовало. Это в полной мере согласуется с изложенным выше подходом к выбору объектов инвестирования. Тем не менее сам факт отсутствия ТЭО уже является настолько существенным недостатком, что одно только это категорически отрицает возможность принятия Инвестиционной программы в представленном виде. К примеру, из 34,5 млрд руб., выделяемых на объекты государственного значения, обеспечивающие повышение экспортного потенциала страны, размещение производительных сил, утвержденное ТЭО было только на подъездной путь к Чинейскому месторождению руд (1,36 млрд руб.) и на Тарманчуканский тоннель (0,3 млрд руб.)

Таким образом, если взять данное соотношение (из 34,5 млрд руб. ТЭО было на 1,66 млрд руб. (1,36 + 0,3)) для анализа в целом по программе, то можно сделать вывод: только порядка 5% планируемых инвестиций имело технико-экономические обоснования. Ссылки на то, что ТЭО по множеству проектов находятся на утверждении, нельзя признать удовлетворительными. Точно так же, как и положительные решения коллегии МПС России и даже Правительства РФ

по тем или иным программам (проектам), принятым без ТЭО и только лишь принципиально одобряющим необходимость реализации той или иной программы (проекта), не могут являться основанием для включения соответствующих проектов в сводную Инвестиционную программу. Это в полной мере относится в том числе и к проекту организации железнодорожного сообщения Материк – о. Сахалин с железнодорожным переходом через пролив Невельского (4 млрд руб.). Тем более что в отношении последнего проекта такая позиция было заявлена и Председателем Правительства Российской Федерации М.М. Касьяновым.

Проект организации железнодорожного сообщения

Материк – о. Сахалин

Помимо проектов, реализация которых означала бы вывод активов из будущей компании – ОАО «Российские железные дороги» (компания пока не создана, а процесс вывода активов фактически запущен), существуют другого рода проекты, целесообразность реализации которых далеко не бесспорна. Яркий пример – проект организации железнодорожного сообщения Материк – о. Сахалин.

Правительство Российской Федерации рассматривало данный вопрос на своем заседании 4 октября 2001 года. Было решено провести государственную комплексную экспертизу обоснования инвестиций строительства железнодорожной линии Комсомольск-на-Амуре (Селихино) – Ныш с постоянным переходом через пролив Невельского. Экспертиза поручена Экспертному совету при Правительстве Российской Федерации. Результаты экспертизы пока не обнародованы.

Если оценивать обоснование данного проекта в количестве томов и т. п. критериях, его убедительность не должна вызывать сомнение. Всего получилось 44 тома обоснования и 9 папок чертежей. В работе было задействовано более 30 институтов и организаций. Это организации Минэкономразвития России, РАН, МПС России, Минтранса России и др. Общее руководство работой осуществлял Межведомственный центр интегрированных регионально-транспортных проектов СОПС Минэкономразвития и РАН.

Аналитическая оценка того, как с экономической точки зрения обосновывается необходимость инвестиций, позволяет сделать следующие выводы.

Анализ полноты, достоверности и корректности применения выбранных исходных параметров, соответствующих посылок и допущений, исходя из которых рассчитывается экономическая эффективность проекта, свидетельствует о серьезных недостатках в проведенной работе.

Планируемые доходы от перевозок (715,1 млрд руб.) в сопоставлении с эксплуатационными затратами (205,1 млрд руб.) и капвложениями (74,3 млрд руб.) позволяют, казалось бы, говорить о высокой рентабельности проекта даже в его пессимистической версии. В пользу такого вывода свидетельствуют и названные в качестве исходных параметров средняя ставка тарифа на общий грузопоток – 831,3 руб. и текущие издержки – 540 руб./т, однако совершенно очевидно, что в качестве исходных параметров такие данные принимать нельзя, так как, во-

первых, в настоящее время внутренние грузовые перевозки (в целом по сети железных дорог) балансируют на грани прибыльности-убыточности. Во-вторых, в Дальневосточном регионе эксплуатационные затраты минимум в 1,5 раза выше, чем по сети. Это означает, что внутренние грузовые железнодорожные перевозки (а именно такие мы должны рассматривать применительно к варианту «Сахалинский тупик») являются в настоящее время убыточными. Доходы от них не могут покрыть даже текущие эксплуатационные затраты, не говоря уже о возврате сделанных инвестиций. В обосновании же говорится об исключительно высокой доле прибыли в выручке от перевозки грузов. Простейший расчет дает совершенно нереалистичную цифру – 60%. Таким образом, **исходные параметры для расчета доходов от перевозок неверны**. Кроме того, возникает вопрос: почему авторы обоснования не используют общепринятый показатель средней доходной ставки, выражаемый в руб./10 ткм.

Столь же неудовлетворительным является принятие в качестве исходных параметров данных по инфляции, темпу роста тарифов, доли капиталовложений на инфраструктуру, нормативу налога на прибыль, темпу роста текущих затрат и т. д.

В ситуации, когда принятые в качестве исходных параметров данные являются по преимуществу неполными, недостоверными, некорректными, не имеет практического смысла проводить оценку правильности произведенных расчетов и тем более оценку правильности сделанных выводов. Следует отметить к тому же, что примеры расчетов отсутствуют. В особенности не хватает расчетов по таким ключевым характеристикам, как доходы от перевозок и эксплуатационные затраты.

Не выдерживает критики и подход, принятый при оценке проекта в сценарии «Евразийский мост» (когда железнодорожное сообщение продлевается до Японии). С учетом возросшего в несколько раз грузопотока для расчетов принимаются и возросшие соответствующим образом доходы от грузоперевозок (от 715,1 млрд руб. до 2988 млрд руб.) Однако капвложения практически не увеличиваются (74,3 млрд руб. и 84,5 млрд руб.). Таким образом, фактически не учитываются затраты на сооружение перехода через пролив Лаперуза, что следует квалифицировать как грубейшую ошибку.

Получается, что тоннель под проливом Лаперуза будет стоить чуть более 10 млрд рублей, или немногим более 300 млн долл. Заметим, что стоимость тоннеля под Ла-Маншем составила 21 млрд долл. Не думается, что на преодоление пролива Лаперуза потребуется в 70 раз меньше средств.

Неудивительно, что срок окупаемости в этом случае сокращается до 11–12 лет¹.

Возникает закономерный вопрос: такого рода заведомо убыточные проекты зачем надо было включать в Программу? Ответ: чтобы иметь инструменты давления на правительство с целью реализации амбициозных планов по повышению тарифов. Предугадать достаточно скорую постановку вопроса со стороны МПС несложно: проект одобрили – надо повышать тарифы в целях его реализации.

Проект, по оценке ФБК, однозначно убыточен. Ни о какой его окупаемости, даже в ближай-шие 40 лет, не может идти и речи. Но это не означает, что его не надо реализовывать. Существуют другие мотивы – политические, геостратегические, социальные, экологические, военно-оборонительные и т. д. По ним (отдельным или в совокупности) проект вполне может быть перспективным. Но тогда государство должно взять на себя основное бремя расходов. Такая постановка вопроса, а не желание иметь механизм давления в тарифной политике обусловила бы более правильную экономическую оценку проекта².

¹ Общий срок, принимаемый для оценки проекта во всех вариантах – 40 лет.

² Проект железнодорожного перехода Материк – о.Сахалин не является уникальным в том смысле, чтобы использовать необходимость его реализации в качестве инструмента давления на правительство с целью осуществления намерений по ускоренному росту тарифов. Затраты на строительство уже введенной в строй железнодорожной линии Кизляр – Карлан-Юрт (в обход Чечни) оцениваются МПС России в 1438 млн руб. и постоянно включаются им в потери, которые должны быть компенсированы государственной тарифной поддержкой.

Последние изменения в Инвестиционной программе

Объем заявляемых инвестиций на 2002 год сокращается со 161 млрд руб. до 114,7 млрд руб.

Принципиально важным является то, что в проекте Инвестиционной программы теперь представлены проекты, финансирование которых обеспечено собственными средствами отрасли.

Из проекта программы исключены проекты, реализация которых фактически означала бы вывод активов из будущего ОАО «Российские железные дороги»:

- подъездной путь к Эльгинскому месторождению углей (10,0 млрд руб.);
- железнодорожное сообщение «Шереметьево–Москва (2,0 млрд руб.) и др.

Следует отметить, что реализация таких корректировок чрезвычайно важна и сложна. Включение проектов в первоначальные инвестиционные планы явилось результатом мощных лоббистских усилий. Уже есть и определенные обязательства. Более того, определенные проекты уже активно реализуются. Так, по проекту строительства подъездного пути к Эльгинскому месторождению к началу 2002 года из 320 км железнодорожного пути 60 км были уложены. Планировалось, что в текущем году будет уложено 150 км пути. С учетом общей стоимости проекта (32–33 млрд руб.) срок окупаемости оценивается в 10–12 лет.

Расходы, выделяемые на реализацию международных проектов, также сокращаются существенным образом. Прежде всего это касается реконструкции восточного участка Транскорейской магистрали (первоначально планировался объем инвестиций в 3,0 млрд руб.) и строительства логистического центра российских железных дорог и грузового терминала на ст. Бугумин (Чехия).

МПС России демонстрирует иное отношение и к проекту организации железнодорожного сообщения Материк – о. Сахалин. Заявлено о том, что проблематичным будет изыскать 300 млн руб. на подготовку в 2002 году полноценного технико-экономического обоснования по данному проекту.

По мнению ФБК, проект железнодорожного сообщения Материк – о. Сахалин можно и нужно предлагать со стороны МПС России в качестве инвестиционной стройки, финансируемой за счет бюджетных средств. Это позволит, во-первых, создать необходимый прецедент, когда важнейшие стройки, имеющие огромную социальную, геостратегическую и т. п. значимость, финансировались бы из бюджета.

Во-вторых, это позволит уйти от порочной практики реализации проектов, нужных лишь для того, чтобы оказывать давление на правительство с целью реализации планов по ускоренному росту тарифов.

Таким образом, последние изменения инвестиционных намерений МПС России следует оценивать как позитивные. Важно, что эти намерения были поддержаны Правительством Российской Федерации.

Выводы

1. В настоящее время объективно существуют обстоятельства, значительным образом осложняющие реализацию инвестиционных планов железнодорожного транспорта:
 - отрасль продолжает оставаться непривлекательной для инвесторов;
 - правительство, озабоченное решением задачи сдерживания инфляции, проводит ограничительную тарифную политику в отраслях естественных монополий;
 - продолжает оставаться высокой вероятность вывода активов в форме реализации инвестиционных планов.
2. Эволюция инвестиционных планов МПС России позволяет отметить в качестве позитивных следующие изменения:
 - значительным образом сокращается объем инвестируемых средств в объекты, строительство которых фактически означало бы вывод активов из будущего ОАО «РЖД»;
 - инвестиционные планы перестают быть аргументом в реализации намерений по ускоренному росту железнодорожных тарифов.
3. Настало время для того, чтобы государство оказало прямую финансовую помощь в реализации инвестиционных планов МПС России. Прежде всего это касается проектов высокой социальной значимости. По оценке ФБК, объем такой помощи на 2003 год мог бы составить до 300 млн.долл.
4. МПС России сейчас чрезвычайно заинтересовано в поддержке своих инвестиционных планов со стороны Правительства РФ. Такая поддержка, несмотря на сохраняющиеся отдельные недостатки, должна быть оказана.