

УДК 336.64

**И.Д. Летюхин**

## **ФИНАНСИРОВАНИЕ ПРОЕКТОВ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РОССИИ**

**I.D. Letyukhin**

### **FINANCING OF THE PROJECTS OF RUSSIAN RAILWAYS'S INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT**

---

Описываются механизмы финансирования железнодорожного строительства в России в XIX – начале XX века. Рассматривается проблема дефицита инвестиций в строительство и модернизацию железнодорожной сети современной России и описываются механизмы решения проблемы дефицита инвестиций через допуск частного капитала к строительству и эксплуатации железных дорог по аналогии с опытом Российской Империи.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ; РЖД; ИНВЕСТИЦИИ; УПРАВЛЕНИЕ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ; ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА.

This article describes financing mechanisms of the railway construction in Russia in the 19th and in the early 20th century. We have considered the problem of the lack of investment in the construction and modernization of the railway network in Modern Russia. We have also described the solution to the problem of the lack of investment using the admission of the private capital to the construction and railway maintenance, on the analogy with the experience of the Russian Empire. As an example, the project of the railway network reconstruction around Novgorod has been described.

RAIL TRANSPORT; RUSSIAN RAILWAYS; INVESTMENT; MANAGEMENT ON RAILWAY TRANSPORT; ECONOMY OF TRANSPORT.

---

Российские железные дороги – третья по протяженности транспортная система мира, уступающая по общей протяженности лишь сетям США и Китая. Доля железнодорожного транспорта в общем объеме грузоперевозок в России – свыше 80 % [13], в общем объеме перевозок пассажиров – 29 % [15].

Начиная еще с 1980-х гг. железные дороги в России сталкиваются с проблемой исчерпания своей пропускной способности, которую стало затруднительно решать дальнейшей интенсификацией использования существующих линий. Сегодня эта проблема никуда не исчезла, более того, с восстановлением нарушенных связей она снова стала актуальной. В то же время проблема повышения пропускной способности железных дорог в ведомственных изданиях по-прежнему продолжает рассматриваться преимущественно с позиций интенсификации использования существующих мощностей. Так, повышению пропускной способности железных дорог за счет увеличения веса поездов полностью посвящен № 9 журнала

«Железнодорожный транспорт» за 2014 г. Экономический эффект от повышения веса поездов рассматривается в этом номере в статье В.Н. Морозова «Важный фактор повышения эффективности перевозок» [8]. Новое железнодорожное строительство рассматривается, в основном, как инструмент развития малоосвоенных районов России, но не как способ повышения пропускной способности существующих линий, о чем, к примеру, свидетельствует статья С.Б. Постникова «Проблемы и перспективы развития железнодорожной инфраструктуры на современном этапе» [11]. Возможность же развития железнодорожной сети в уже освоенных районах за счет постройки новых линий за крайне редкими исключениями не рассматривается в принципе, что отмечено Ю.А. Щербаниным в статье «Некоторые проблемы развития железнодорожной инфраструктуры в России» [12]. Поскольку дальнейший рост грузо- и особенно пассажиропотоков при использовании только существующей сети становится затруднительным, все актуальнее

массовое строительство новых железнодорожных линий различного назначения: при этом рассчитывать только на государственные инвестиции нам представляется нецелесообразным.

В связи с вышеизложенным следует рассмотреть уже имеющийся опыт финансирования крупных проектов в других сферах экономики. Так, в статье «Инфраструктурные проекты и способы их финансирования» рассматривается возможность финансирования строительства и реконструкции инфраструктурных объектов за счет концессионных соглашений, однако при этом исследуется опыт только реализуемых проектов, охватывающих ограниченное количество отраслей [9]. В статье Н.А. Полякова «Опыт и перспективы финансирования инфраструктурных проектов в Российской Федерации» исследован вопрос финансирования строительства и реконструкции инфраструктуры за счет средств Инвестиционного фонда России, но практически не рассмотрены потенциальные механизмы финансирования за счет частных инвестиций [10]. Что касается финансирования железнодорожного строительства, то данный опыт в литературе рассмотрен недостаточно, прежде всего, это касается финансирования за счет частных инвестиций. Отсутствие частных инвестиций в значительной степени связано с особенностями развития отрасли, в которой в настоящее время практически отсутствует частная собственность на объекты инфраструктуры. В то же время в связи с перегрузкой существующих железных дорог и недостаточностью государственного финансирования их развития, представляется актуальным исследовать возможность и перспективы привлечения частных инвестиций в данную отрасль.

В рыночной экономике имеет смысл применять механизмы привлечения частных инвестиций в строительство новых железных дорог. В связи с этим представляется важным изучить российский опыт финансирования проектов железнодорожного строительства, накопленный к началу XX в. Российская империя к этому моменту смогла создать достаточно протяженную сеть железных дорог, значительная часть которых построена с привлечением частных инвестиций.

### **Финансирование проектов железнодорожного строительства: исторический аспект**

Первая в России железная дорога общего пользования, связавшая Санкт-Петербург с Царским селом, построена в 1837 г. Для финансирования данного проекта создано акционерное общество Царскосельской железной дороги, на уставной капитал которого выпущено 15 тыс. акций, раскупленных 700 акционерами. Изначально планировалось, что пассажиропоток составит около 300 тыс. чел. в год, что принесет чистый доход до 500 тыс. р.: в реальности эти цифры оказались превышены вдвое [2].

Несмотря на очевидный успех в этом деле, вопрос о строительстве линии Петербург – Москва решился не сразу. После долгих споров Николай I утвердил проект с плановой чистой прибылью 6 % от первоначального капитала, и железная дорога в результате была сдана к 1851 г., став самой протяженной в мире двухпутной магистралью.

В связи с дефицитом средств в казне расширение железнодорожной сети происходило медленно. К 1856 г. в Российской империи эксплуатировалось всего порядка 1000 км линий. В результате для сооружения 4000 км железных дорог, которые должны были охватить основные направления, было решено заключить концессию с иностранными предпринимателями. В рамках заключенной концессии создано Главное общество железных дорог (ГОЖД). Учредители общества должны были в течение 10 лет соорудить сеть указанной выше протяженности, после чего содержать ее в течение 85 лет с гарантией правительства – 5 % с определенных на сооружение сумм (275 млн р.) [2].

В то же самое время строительство небольших железных дорог было разрешено отечественным предпринимателям. В отличие от ГОЖД, их устроители не имели никакой гарантии дохода на вложенный капитал.

Опыт создания ГОЖД все же оказался не слишком удачным. Прилива иностранных инвестиций в сооружение железных дорог оно не обеспечило. Более того, разделив между собой ценные бумаги общества по цене ниже нарицательной и создав искусственный бум на рынке, учредители перепродали затем ак-

ции и облигации общества российским предпринимателям. Кроме того, ГОЖД, пользуясь бесконтрольностью затрат, излишне раздуло свои административные структуры, на содержание которых только за первые полтора года было потрачено 1 млн 665 тыс. р.

1867 г. можно считать годом начала активного железнодорожного строительства, связанного с первыми успехами в строительстве и эксплуатации рельсовых путей. Появились предприниматели, желающие вкладывать свои средства в данное направление. В 1866 г. правительство выдало всего одно разрешение на изыскание линий, а спустя три года – уже 139 [2]. Возникли 53 новых железнодорожных сообщества с акционерным капиталом 698,5 млн р., что в 5,4 раза превышало акционерный капитал промышленных предприятий. Около 65 % всего акционерного капитала приходилось на долю железнодорожного транспорта.

Для поддержки железнодорожного бума правительством был образован специальный фонд для кредитования частного железнодорожного строительства. Поскольку государство не располагало необходимыми средствами, было решено продать магистраль Петербург – Москва Главному обществу железных дорог и в 1868 г. Николаевскую магистраль уступили ГОЖД на 84 года. В течение всего срока оно обязано было уплачивать ежегодные проценты и погашать 7,2 млн по облигациям, выпущенным под доходы дороги на общую сумму 132 млн р. В течение первых 10 лет общество обязывалось отдавать три четверти дохода в казну, в остальные годы – половину. На вырученные средства создали Железнодорожный фонд, который пополнялся за счет все новых займов. В результате только в 1871–1875 гг. казна получила доход в 350 млн р.

С 1868 по 1872 г. для движения открылось примерно 9,6 тыс. км линий, что в два раза больше, чем за предыдущие 30 лет [2].

Однако частный капитал в экономике железных дорог имел не только положительные стороны. Частные предприниматели заботились о получении собственной прибыли, а не о совершенствовании эксплуатации построенных линий. Не согласовывались действия соседних дорог, отсутствовали единые нормы и правила технической эксплуатации,

происходили постоянные сбои в движении поездов. К тому же постоянная выплата дивидендов отягощала государственный бюджет. Впоследствии межведомственной комиссией было принято решение об обратном выкупе железных дорог за счет государственной казны.

К концу 80-х гг. государство вводит монополию и устанавливает железнодорожные тарифы. В ходе проведения реформы был создан Департамент железнодорожных дел, в чьи обязанности входил финансовый надзор за деятельностью всех частных дорог.

Из числа частных железных дорог, строящихся в Сибири в предреволюционный период, одной из крупнейших по протяженности стала Алтайская линия, соединившая быстро развивавшийся город Новониколаевск (ныне – Новосибирск) через Барнаул с Семипалатинском. Финансирование осуществлялось рядом крупных отечественных и иностранных банков по следующей схеме: банк кредитует железнодорожное общество под 7,5 % годовых, однако поначалу деньги остаются на текущем счете, и уже банк платит 3,5 % годовых за депозит. Поскольку строительство занимает длительный период времени, то деньги остаются в банке довольно продолжительное время. Одна эта операция могла давать банку в абсолютном исчислении 6 % от всего или 60 % от акционерного капитала [1]. Еще одной статьей дохода могла быть экономия на стоимости постройки. Сочетание двух этих статей доходов уже делало финансирование банком железной дороги делом если не прибыльным, то, во всяком случае, безубыточным. После этого банки имели возможность продать часть акций публике и заработать чистую прибыль. Такой финансовый механизм приводил к тому, что банки считали для себя благом финансировать любую новую частную дорогу, даже если ее будущая доходность была более чем сомнительной.

#### **Проблема дефицита инвестиций в железнодорожном секторе**

После Октябрьской революции с прекращением частных инвестиций в железнодорожное строительство сооружение новых линий существенно замедлилось. За 73 года существования СССР было построено меньше



железных дорог, чем за аналогичный период в Российской империи. Расширение сети не успевало за ростом грузопотоков. В итоге особенностью железных дорог в позднем СССР и современной России стала крайне высокая интенсивность их эксплуатации. Если средний вес товарного поезда в Германии составляет 500 т [14], то в России – 3912 т [5], при этом на отдельных грузонапряженных направлениях практикуется и отправка более тяжеловесных составов. В результате на целом ряде направлений пропускная способность действующих линий оказывается использованной практически полностью.

Высокая интенсивность эксплуатации железных дорог влечет за собой целый ряд проблем. Это:

– полная остановка или резкое удлинение маршрутов движения при любой аварии. Подтверждением этому стали аварии пассажирского поезда «Невский экспресс» в Новгородской области в 2007 и 2009 гг., а также пожар грузового поезда на станции Поздино рядом с городом Киров. В первом случае пассажирским поездам пришлось в течение нескольких дней делать крюк в 450 км через сравнительно загруженные линии (не ориентированные, однако, на пропуск большого количества пассажирских поездов), во втором случае длина трассы объезда составила более 1000 км;

– невозможность активизации использования железных дорог для пассажирского сообщения без значительных затрат на их реконструкцию. Здесь наиболее характерным примером являются линии Московского и Петербургского железнодорожных узлов. Потребность в наращивании объемов пассажирских перевозок там есть (в особенности пригородных, способных снять часть нагрузки с автомобильных дорог), но оно требует снижения объемов грузового движения по линиям. Это, в свою очередь, приводит либо к удорожанию перевозок грузов (которые приходится пускать обходным путем), либо же требует дорогостоящей реконструкции линий для увеличения их пропускной способности, либо и то и другое вместе;

– ухудшение условий доставки грузов. Не в последнюю очередь из-за перегруженности Российских железных дорог большинство грузов приходят к потребителю с опозданием;

– наращивание пропускной способности существующих линий вместо строительства параллельных приводит к тому, что новые территории не получают «мотор для развития». Если рассматривать ситуацию только со стороны экономики железных дорог, то прокладка вторых путей на существующей линии является более выгодной, чем постройка новой линии. Кроме того, пропускная способность двух параллельных однопутных линий будет ниже, чем у одной двухпутной. Но если смотреть с точки зрения интересов страны в целом и регионов в частности вариант прокладки двух однопутных линий оказывается предпочтительнее, так как он дает доступ к удобному транспортному сообщению ряду новых районов. Например, именно этими соображениями руководствовались Министерство путей сообщения в 1907 г., когда для увеличения пропускной способности Транссибирской магистрали вместо укладки второго пути на участке от Челябинска до Омска было решено построить новую параллельную железную дорогу Тюмень – Омск [1].

В связи с вышеизложенным, для дальнейшего улучшения качества грузоперевозок в России необходима постройка значительного числа новых железнодорожных линий. Несмотря на быстрое развитие альтернативных видов транспорта, новые железные дороги сейчас требуются для следующих нужд:

– разгрузки существующих магистралей и узлов, несущих значительную нагрузку;

– сокращения избыточных пробегов грузов за счет «срезания углов»;

– организации пригородного сообщения рядом с крупнейшими городами;

– организации скоростного пассажирского железнодорожного сообщения;

– освоения новых территорий и обустройства регионов, не охваченных в данный момент железнодорожным транспортом.

Следует отметить, что для части нужд привлечение частных инвесторов представляется маловероятным. Так, частные инвестиции будут практически невозможно привлечь для строительства пригородных железнодорожных линий, ориентированных исключительно на пассажирские перевозки. Особенностью эксплуатации городских транспортных систем является то, что пригородные

железнодорожные линии потребуются интегрировать в них с распространением на них действия сравнительно недорогих проездных билетов. Это приведет к значительному увеличению срока окупаемости линий, а в некоторых ситуациях может сделать их и вовсе убыточными. Для экономики региона убыточность одной линии пригородных поездов может оказаться приемлемой в связи с тем, что она позволяет сократить затраты на чем-нибудь другом (например, на строительстве и содержании крупной автомагистрали по тому же направлению), но частного инвестора для такого строительства привлечь будет нельзя.

Среди первоочередных проектов железных дорог, которые следует реализовать в России в ближайшие годы, имеет смысл выделить следующие линии:

- Беркамит – Томмот – Якутск;
- Кызыл – Курагино;
- Лосево – Каменногорск;
- Урал промышленный – Урал полярный (первая очередь включает в себя линию Обская – Салехард – Надым – Пангоды – Коротчаево, вторая – линию Полуночное – Обская);
- Белкомур (линии Карпогоры – Вендига и Сыктывкар – Соликамск в рамках проекта коридора Архангельск – Пермь).

В связи с дефицитом инвестиционных ресурсов из перечисленных проектов сейчас строятся только линии Кызыл – Курагино (за счет средств Инвестиционного фонда РФ) и Лосево – Каменногорск. Проблема недофинансирования усугубляется еще и тем, что инвестиции в строительство железных дорог потребуют не только затрат на их сооружение, но и на развитие линий на подходах к ним. Так, прогнозируемая стоимость строительства линии Салехард – Надым (с учетом возведения мостов через реки Обь и Надым) должна составить около 110 млрд р. При этом стоимость реконструкции, связанной с новой магистралью линии Лабытнанги – Чум – Коноша, составит около 50 млрд р., на достройку линии Коротчаево – Новый Уренгой – Пангоды – 18 млрд р. При общей стоимости нового строительства Белкомура в 118 млрд р. развитие прилегающих участков Архангельск – Карпогоры, Вендига – Микунь – Сыктывкар и отдельных линий Свердловской железной дороги потребует еще порядка

60 млрд р. [11]. В результате и без того небольшие возможности для сооружения новых линий сокращаются еще больше.

Выходом в данном случае могло бы стать привлечение частного капитала для строительства железнодорожной инфраструктуры, тем более что в отечественной практике успешный опыт этого уже был.

#### **Привлечение частных инвестиций в развитие железнодорожной инфраструктуры**

Для привлечения частных инвестиций в железнодорожное строительство на первом этапе было бы целесообразно привлекать их к постройке линий для спрямления маршрутов и разгрузки сильно загруженных веток и узлов. Частный капитал вполне бы мог заняться постройкой коротких перемычек и завершением реализации проектов, строительство на которых было ранее прервано по тем или иным причинам. К таким проектам можно отнести завершение строительства ряда линий в Северо-Западном регионе, начатых еще до революции. Их достройка не только позволит создать недостающие транспортные связи, но сможет избавить РЖД от необходимости содержания убыточных малодейственных железнодорожных линий. К таковым можно отнести направления Весьегонск – Суда, Крестцы – Новгород, Овнинце – Рыбинск (в связи с затоплением части исторической трассы Рыбинским водохранилищем данную линию можно будет вывести к ст. Волга, реализовав проект 1930 г.), Новгород – Сольцы.

Формы взаимодействия государства, ОАО РЖД и частных инвесторов в сфере строительства железных дорог должны различаться в зависимости от типа реализуемого проекта. Особой категорией может быть полностью новое железнодорожное строительство на новых направлениях, где за счет частного инвестора полностью создается вся необходимая инфраструктура: в этом случае могут быть допустимы абсолютно любые формы работы частного инвестора.

Более сложной проработки требует вопрос привлечения инвесторов к железнодорожному строительству в уже освоенных районах, в особенности в случае передачи инвесторам каких-либо участков действующих линий. В данном случае единственной



приемлемой формой работы с инвестором становится государственно-частное партнерство. Возможную схему реализации такого проекта мы можем рассмотреть на примере Новгородского железнодорожного узла.

Сейчас к Великому Новгороду подходят три железнодорожные линии (Чудово – Новгород, Новолисино – Новгород, Новгород – Батецкая – Луга), из которых две последние относятся к категории малодеятельных. Городская промышленность представлена производством минеральных удобрений ОАО «Акрон», который дает основной объем доставки грузов в город по линии Чудово – Новгород. Пассажирское движение на узле в данный момент малоактивно. В то же время Новгородский железнодорожный узел обладает хорошим потенциалом для развития. Линии, идущие в южном направлении от города, начали строиться еще в годы Первой мировой войны [4]. Сооружением проходящей через Новгород железной дороги Царское Село-Орел вместе с перпендикулярной ей широтной ветвью Валдай – Новгород – Луга – Тапс (ныне г. Тапа, Эстония) тогда занималась одна из крупнейших частных железнодорожных компаний Российской империи – Общество Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги. Основной задачей этой линии было обеспечение перевозок каменного угля и хлеба из района Донбасса в Петербург, а также перевозка лесоматериалов, заготавливаемых на территории Новгородской и Тверской губерний. Широтная линия Валдай Тапс должна была обслуживать морские порты на территории Эстонии. К сожалению, эти линии по большей части остались незаконченными; строительство участка Новгород – Орел так и не было начато, линия Валдай – Новгород оказалась достроена только до г. Крестцы, от соединения ее с Новгородом окончательно отказались в 1926 г. из-за отсутствия средств и сложностей с достройкой двух крупных мостов через Волхов и Мсту [3]. В результате, несмотря на хороший транзитный потенциал, Новгород так и не превратился в транзитный узел, зато Октябрьская железная дорога получила три убыточные малодеятельные линии.

Развитие Северо-Западного экономического района России снова делает актуаль-

ными старые проекты, реализовать которые планировалось сто лет назад. На Финском заливе активно развиваются новые морские порты, которые требуют постройки подъездных путей. Сейчас единственный подъезд к ним может быть сделан только через перегруженную линию Мга – Волховстрой – Вологда, куда после запуска скоростного движения по линии Москва – Петербург оказались выведены практически все поезда, идущие к городу на Неве. Достройка же линии Новгород – Крестцы, работы на которой были прекращены в 1926 г., с одновременной реконструкцией участка Валдай – Крестцы и постройкой нового участка Луга – Веймарн (последнее может быть заменено восстановлением ветки Мшинская – Волосово) позволит создать полностью новый транспортный подход к порту Усть-Луга, а также сократит расстояние до него со стороны Ярославской области. Перспективу привлечения грузов на новую линию можно оценить как хорошую: если в 2012 г. объем грузов, доставляемых по железной дороге к порту Усть-Луга, составил 31 млн т, то к 2020 г. в соответствии с генеральной схемой развития он должен превысить 80 млн т [6]. С учетом первоначальной функции порта Усть-Луга, а именно перевода грузопотока из портов Прибалтики в российские порты, новая линия возьмет на себя тот грузопоток, который сейчас направляется в порты Латвии. Кроме того, ее постройка позволит создать дублирующую линию железной дороги, что позволит увеличить надежность сообщения.

В перспективе возможно бы было расширить проект за счет постройки дважды начинавшегося и дважды останавливавшегося строительства железной дороги в направлении Орла. Первоначально ее постройка планировалась с целью вывода на нее грузопотоков с Московского железнодорожного узла, идущих с юга России в направлении Петербурга. В данный момент ее достройка является актуальной в связи с выводом грузового движения с главного хода Октябрьской железной дороги: доставка грузов по этой линии будет значительно короче, чем через Вологду.

При реализации данного проекта можно применить ту же схему, по которой частные компании строили новые железные дороги в

начале XX в., с небольшой ее адаптацией к особенностям Новгородского узла и современным экономическим реалиям. Оптимальным форматом здесь будет концессия типа ВВО (Buy – Build – Operate). В рамках концессионного соглашения с инвестором проводится передача ему трех прилегающих к Великому Новгороду линий (Новолисино – Новгород, Чудово – Новгород, Новгород – Батецкая – Луга) за сравнительно невысокую плату с обязательством достроить несколько перечисленных выше участков. Линии передаются со всей инфраструктурой; перевозки на участке Новгород – Чудово при этом обеспечиваются локомотивами РЖД на условиях, прописанных в договоре о передаче линий [7]. Также там прописываются условия выхода поездов и локомотивов создаваемой частной компании на пути общего пользования ОАО РЖД.

В соглашении по аналогии с уставами частных железных дорог фиксируется стоимость проекта, срок его реализации, срок эксплуатации линии инвестором (после которого железная дорога должна будет поступить в распоряжение государства), а также условия досрочного выкупа дороги казной с методикой расчета ее стоимости. Отдельным пунктом должно быть прописано то, что дорога должна быть в любом случае достроена и поддерживаться в эксплуатации.

Основной причиной, по которой для внедрения модели частного инвестирования в железнодорожное строительство было бы целесообразно передать именно Новгородский узел, является наличие на нем одного крупного грузоотправителя – ОАО «Акрон», который и станет первым претендентом на заключение концессии. Поскольку данный завод является частью холдинга, в который входят достаточно крупные предприятия, имеющие опыт эксплуатации собственных

железнодорожных сетей, проблемы с такой диверсификацией бизнеса возникнуть не должно.

На первом этапе «Акрон» должен будет модернизировать существующие линии для себя, попутно зарабатывая дополнительные деньги за счет транзитных перевозок, а также организации полноценного пассажирского сообщения Великого Новгорода с другими городами. Вторым этапом должно будет стать собственно сооружение новых линий, которое позволит повысить качество грузовых перевозок на Северо-Западе России.

Итак, несмотря на проводимые в железнодорожной отрасли реформы, с их помощью пока так и не удалось решить проблему недостатка инвестиций в развитие существующих линий и особенно – в постройку новых магистралей. В результате транспортная система страны развивается недостаточными темпами, в частности это не позволяет обеспечить транспортной инфраструктурой вновь вводимые объекты, вынуждает мелких грузоотправителей искать альтернативных перевозчиков. Все это удорожает транспортные услуги, что является особенно болезненным для России с ее большими расстояниями.

В то же время, несмотря на открытие доступа частного капитала в сферу управления вагонным парком, частные инвестиции в инфраструктуру пока так и не были допущены. В связи с этим имеет смысл обратиться к опыту Российской империи, активно привлекавшей частный капитал для постройки новых железных дорог. В современной России частные средства можно было бы привлечь как для нового строительства, так и для реконструкции и достройки передаваемых частным инвесторам линий ОАО РЖД, для развития которых у компании нет средств.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Давыдова Л.А., Ильин Ю.Л., Колесов А.В., Лукьянин В.П., Погодин С.Л. Создание Великого Сибирского пути. Т. 2. СПб.: Группа компаний «Евросиб», 2005. 456 с.
2. История железнодорожного транспорта в России. Т. I: 1836–1917 гг. СПб., 1994. 336 с.
3. Достройка участка Новгород – Крестцы. ЦГА СПб. Ф. 1993 О. 6. Д. 236.
4. О постройке железнодорожной линии Санкт-Петербург – Орел. РГИА. Ф. 268. О. 3. Д. 1244.
5. Доклад президента ОАО «РЖД» В.И. Якунина // Железнодорожный транспорт. 2014. № 1.
6. Специальный проект. Инвестиционные проекты года. Октябрьская железная дорога // Железнодорожный транспорт. 2014. № 1.

7. **Мирошниченко О.Ф., Писаревский Г.Е., Морозова М.В., Четверикова Е.Е.** Арендная плата за предоставление локомотивов в пассажирском движении дальнего следования и методы ее расчета // Экономика железных дорог: [журнал для руководителя]. 2010. № 3.

8. **Морозов В.Н.** Важный фактор повышения эффективности перевозок // Железнодорожный транспорт. 2014. № 1.

9. **Орлова Е.Р., Бочарова И.Е., Клименко С.И.** Инфраструктурные проекты и способы их финансирования // Проблемы региональной экономики. 2009. Т. 1.

10. **Поляков Н.А.** Опыт и перспективы финансирования инфраструктурных проектов в Российской

Федерации // Вестник СПбГУ. Сер. 5. 2010. № 1.

11. **Постников С.Б.** Проблемы и перспективы развития ж-д инфраструктуры на современном этапе // Экономика железных дорог: [журнал для руководителя]. 2011. № 11.

12. **Щербанин Ю.А.** Некоторые проблемы развития железнодорожной инфраструктуры в России // Проблемы прогнозирования. 2012. № 1.

13. URL: <http://neprussia.ru/news/maximum/1610> (дата обращения: 15.10.2014).

14. URL: <http://media.rspp.ru/document/1/5/5/5541c8c174bb6ea99420b2c980c3831a.pdf> (дата обращения: 15.07.2014).

15. URL: [http://rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE\\_ID=628](http://rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=628) (дата обращения: 15.10.2014).

## REFERENCES

1. **Davydova L.A., Il'in Iu.L., Kolesov A.V., Luk'ianin V.P., Pogodin S.L.** Sozdanie Velikogo Sibirskogo puti. T. 2. SPb.: Gruppy kompanii «Evrosib», 2005. 456 s. (rus)

2. Istoriiia zheleznodorozhnogo transporta v Rossii. T. I: 1836–1917 gg. SPb, 1994. 336 s. (rus)

3. Dostroika uchastka Novgorod-Kresttsy: TsGA SPB, F. 1993 O. 6. D. 236. (rus)

4. O postroike zheleznodorozhnoi linii Sankt-Peterburg – Orel. RGIA, F. 268, O. 3, D. 1244. (rus)

5. Doklad prezidenta OAO «RZhD» V.I. Iakunina. *Zheleznodorozhnyi transport*. 2014. № 1. (rus)

6. Spetsial'nyi proekt. Investitsionnye proekty goda. Oktiabr'skaia zheleznaia doroga. *Zheleznodorozhnyi transport*. 2014. № 1. (rus)

7. **Miroshnichenko O.F., Pisarevskii G.E., Morozova M.V., Chetverikova E.E.** Arendnaia plata za predostavlenie lokomotivov v passazhirskom dvizhenii dal'nego sledovaniia i metody ee rascheta. *Ekonomika zheleznykh dorog: zhurnal dlia rukovoditelia*. 2010. № 3. (rus)

8. **Morozov V.N.** Vazhnyi faktor povysheniia

effektivnosti perevozok. *Zheleznodorozhnyi transport*. 2014. № 1.

9. **Orlova E.R., Bocharova I.E., Klimenko S.I.** Infrastrukturnye proekty i sposoby ikh finansirovaniia. *Problemy regional'noi ekonomiki*. 2009. Т. 1. (rus)

10. **Poliakov N.A.** Opyt i perspektivy finansirovaniia infrastrukturykh proektov v Rossiiskoi Federatsii. *Vestnik SPBGU. Seriiia 5*. 2010. № 1. (rus)

11. **Postnikov S.B.** Problemy i perspektivy razvitiia zh-d infrastruktury na sovremennom etape. *Ekonomika zheleznykh dorog: zhurnal dlia rukovoditelia*. 2011. № 11. (rus)

12. Shcherbanin Iu.A. Nekotorye problemy razvitiia zheleznodorozhnoi infrastruktury v Rossii // Problemy prognozirovaniia. 2012. № 1.

13. URL: <http://neprussia.ru/news/maximum/1610> (data obrashcheniia: 15.10.2014). (rus)

14. URL: <http://media.rspp.ru/document/1/5/5/5541c8c174bb6ea99420b2c980c3831a.pdf> (data obrashcheniia: 15.07.2014). (rus)

15. URL: [http://rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE\\_ID=628](http://rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=628) (data obrashcheniia: 15.10.2014). (rus)

---

**ЛЕТЮХИН Иван Дмитриевич** – старший преподаватель Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики», Санкт-Петербургский филиал, кандидат экономических наук.

190008, ул. Союза Печатников, д. 16, Санкт-Петербург, Россия. E-mail: [iletukhin@yandex.ru](mailto:iletukhin@yandex.ru)

**LETIUKHIN Ivan D.** – National Research University Higher School of Economics.

190008. Soyuz Pechatnikov str. 16. St. Petersburg. Russia. E-mail: [iletukhin@yandex.ru](mailto:iletukhin@yandex.ru)

---