

Почему в России медленно развивается транспортная инфраструктура

Р.Н. ПАРШИНА, председатель совета директоров ОАО «Дальневосточная транспортная группа»

Все наши производственные и торговые компании мечтают о том, чтобы их грузы перевозились быстро, сохранно и недорого. В этом вопросе они находят полную поддержку у государства. Проблема снижения транспортных издержек в конечной цене продукции уже продолжительное время обсуждается руководством регионов и правительством России. От этого зависит социально-экономическое развитие субъектов федерации, экономическая стабильность всего государства.

деньги частных инвесторов? «Дальневосточная Транспортная Группа» (ДВТГ) знает о проблеме ввода новых железнодорожных терминалов на своем горьком опыте. Вот уже полгода в кабинетах ОАО «РЖД» не согласовывается ввод в эксплуатацию многофункционального терминала в Забайкальске —

И для кого не секрет, что подавляющее большинство грузов в России перевозится железнодорожным транспортом. Железная дорога, по сути, является «скелетом» российской экономики. Желая развивать экономику, мы естественным образом должны позаботиться о развитии «скелета». При этом важно отметить, что экономическое развитие сдерживается отсутствием возможностей транспортной инфраструктуры, которые должны появиться к 2010 году. К сожалению, именно такими сроками все чаще оперирует монополичный владелец железнодорожной инфраструктуры — «Российские железные дороги». Суммы инвестиционных проектов становятся все больше, а сроки их реализации — все отдаленнее.

Еще вчера необходимо было вложить средства в «расшивку» железнодорожных узлов восточных портов страны. Увы, наметившаяся активность «Российских железных дорог» по приобретению пакетов акций в портах России не позволяет надеяться на то, что ОАО «РЖД» приступит к развитию железнодорожной инфраструктуры в ближайшей перспективе. Ждать же, когда ОАО «РЖД» закончит фазу финансовых операций и перейдет к реальным проектам, чрезвычайно сложно не только железнодорожным операторам, но и владельцам грузов. Причем речь идет не только о российских, но и о международных компаниях, которые все чаще и чаще в случае транзитных перевозок используют альтернативный морской путь, а не Транссибирскую магистраль. Дошло до того, что даже предназначенные для дистрибуции в России грузы из Азии сначала идут морским путем в западные порты, а затем через западные

ДАЖЕ ПРЕДНАЗНАЧЕННЫЕ ДЛЯ ДИСТРИБУЦИИ В РОССИИ ГРУЗЫ ИЗ АЗИИ СНАЧАЛА ИДУТ МОРСКИМ ПУТЕМ В ЗАПАДНЫЕ ПОРТЫ, А ЗАТЕМ ЧЕРЕЗ ЗАПАДНЫЕ ГРАНИЦЫ РОССИИ ПОПАДАЮТ НА ТЕРРИТОРИЮ СТРАНЫ И РАСПРЕДЕЛЯЮТСЯ ПО РОССИЙСКИМ ГОРОДАМ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ.

границы России попадают на территорию страны и распределяются по российским городам автомобильным транспортом!

Таким образом, при неизменных расходах на поддержку железнодорожной инфраструктуры себестоимость перевозки грузов по железной дороге увеличивается. Получается своего рода замкнутый круг: транзит на Транссиб не идет вследствие высоких тарифов, а тарифы не уменьшаются вследствие высокой загрузки железнодорожной инфраструктуры.

В этой ситуации хочется задать простой вопрос: почему ОАО «РЖД» так неохотно развивает сегодня инфраструктуру? Ведь перевозки грузов должны являться основным источником доходов для монополиста.

Не менее важен и другой вопрос: почему так сложно вводить в эксплуатацию железнодорожные терминалы, построенные на частные средства? Не потому ли, что после оплаты акций в различных совместных предприятиях у ОАО «РЖД» не остается свободных средств не то что на строительство терминалов, но даже на укладку железнодорожных путей?

Спрашивается, что мешает «Российским железным дорогам» принимать инвестиционную помощь бизнес-структур и использовать новые терминальные возможности, построенные на

на самом загруженном сухопутном переходе российско-китайской границы. Стоит отметить, что за то время, пока ДВТГ дожидается документации, на китайской стороне вырос современный логистический комплекс. О взятых же на себя обязательствах по развитию российской части железнодорожного перехода Маньчжурия — Забайкальск в ОАО «РЖД», видимо, «позабыли».

Процессы глобализации, происходящие в мире, в полной мере проявляются в экономике России. Экономическая стабильность в стране позволяет динамично развиваться не только российским предприятиям, но и привлекать зарубежные инвестиции. Все большее количество международных компаний размещают свои производства в России. Российские федеральные и региональные власти уделяют большое внимание международным инвестиционным проектам.

Новые производства — это новые рабочие места, дополнительные налоговые сборы и, как следствие, повышение уровня социального развития регионов. Однако новые производства — это и новые проблемы. Для крупных проектов — и проблемы крупные. Так, например, большим успехом администрации Санкт-Петербурга стало привлечение в регион автомобильных производителей — компаний Toyota и Nissan. На следующий год намечено открытие произ-

водства компании Toyota, однако существующая инфраструктура не в полной мере отвечает требованиям логистики. При нынешнем уровне железнодорожной сети новый завод не сможет справиться с вывозом готовых автомобилей. Инвестиционный проект автомобильных производителей заставляет администрацию Санкт-Петербурга и руководство «Российских железных дорог» искать новые решения. Не хотелось бы, чтобы получение многомиллионных инвестиций от крупнейшего в мире автомобильного производителя зависело от проблем железнодорожной инфраструктуры региона.

При организации международных перевозок железнодорожным транспортом по территории России одной из основных проблем по-прежнему является неразвитая инфраструктура в районе портов и на сухопутных погранпереходах. Чрезмерно усложненный процесс согласования разрешительной документации не позволяет частным российским и международным компаниям в полной мере реализовать свой инвестиционный потенциал, вкладывая деньги в развитие логистической инфраструктуры. В то же время, именно порты и погранпереходы традиционно являются крупнейшими логистическими центрами во всем мире.

Инвестиционные проекты по развитию транспортной инфраструктуры в любой стране являются одними из самых капиталоемких. Механизм участия в таких проектах в разных государствах разный, однако основной принцип везде один и тот же: в первую очередь реализуются проекты на самых «узких» направлениях. Только после решения наиболее актуальных проблем приступают к реализации остальных проектов.

Уже многие годы в России говорится о нехватке железнодорожной инфраструктуры в восточных портах страны. Обсуждаются различные ситуации. Железнодорожники жалуются на нарушения графиков разгрузки и погрузки судов, на чрезмерное (по их мнению) использование портовых терминалов в качестве складов. Грузовладельцы в это же время говорят о непредсказуемых последствиях и непродуманности новых административных распоряжений «Российских железных дорог», о неопределенности инвестиционных планов



монополиста. По сей день единственным владельцем железнодорожной инфраструктуры остаются «Российские железные дороги». Поэтому удивляет тот факт, что компания не способна отследить проблемные точки в собственной инфраструктуре, как на национальном, так и на региональном уровне.

Окончательно убедившись, что монополист не в состоянии решить проблемы производственных предприятий и портовых терминалов, частные компании еще несколько лет назад предложили свои возможности для финансирования инвестиционных проектов по созданию новых и ремонту существующих подъездных путей к производственным объектам и складам. Это позволило бы ОАО «РЖД» сконцентрироваться на проектах, связанных с развитием и эксплуатацией магистральных железнодорожных путей. Казалось бы, вопрос не носит глобального характера, но лишь на первый взгляд. Посчитав количество предприятий с собственными железнодорожными путями по всей России, многие из которых являются экспортерами и импортерами, и умножив их на стоимость каждого из инвестиционных проектов, мы получим огромную сумму — денежное выражение нереализованных инвестиционных проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры. Для сравнения: в конце 2006 года руководство ОАО «РЖД» оценивало свои потребности в инвестициях в 2007–2009 годах в сумме 1 трлн. 72

млрд. рублей в ценах соответствующих лет без НДС. При этом оценка дефицита инвестиционных ресурсов за период 2007–2009 годов составила 281,4 млрд. рублей.

Процесс инвестирования в российскую транспортную инфраструктуру, по сути, только набирает темп. Крупнейшие мировые инвесторы пока присматриваются к нашему рынку, на котором продолжается процесс реформирования монополиста — «Российских железных дорог». В этих условиях представляется логичным создать благоприятные условия для инвестиционных проектов наших, российских частных компаний. Нелишним будет напомнить, что частные железнодорожные компании России за несколько прошлых лет, приобретая железнодорожный подвижной состав, уже вложили в экономику России более 130 млрд. рублей. Стоит ли удивляться, что более 70% из 250 000 вагонов, принадлежащих частным владельцам, являются новыми и были приобретены у отечественных производителей. Инвестиции российских частных железнодорожных компаний уже позволили вывести транспортное машиностроение на первое место в стране среди всех остальных отраслей.

Не вызывает сомнений, что, создав условия для развития транспортной инфраструктуры, Россия не только сможет предложить международным инвесторам новые инвестиционные проекты, но и значительно пополнит бюджет прибылью от предоставления транспортных и логистических услуг российским и международным компаниям. Разумеется, при условии, что мы наконец избавимся от причин, тормозящих и затягивающих этот важнейший процесс.

СУММЫ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ СТАНОВЯТСЯ ВСЕ БОЛЬШЕ, А СРОКИ ИХ РЕАЛИЗАЦИИ — ВСЕ ОТДАЛЕННЕЕ.