



РИА НОВОСТИ



«С нашей точки зрения, распределение госинвестиций идет неправильно, но чтобы дать этому объективную оценку, необходимо разработать межтранспортный баланс», — полагает Федор Пехтерев. — Это даст возможность реально оценить вклад каждого вида транспорта в экономику, эффективное соотношение между ними и, соответственно, переоценить доли вложений».

В Минтрансе сейчас обсуждают возможность создания межтранспортного баланса, но здесь, очевидно, есть определенные трудности, связанные как раз опять с автомобильным транспортом. В этой отрасли очень большая доля «серых» перевозок (по оценкам экспертов, до 60%), которые нынешняя статистика просто не учитывает.

Эксперты сходятся в том, что при инвестировании в железнодорожный транспорт смотреть нужно как раз на эффекты в целом для экономики.

«Специфика инвестиций в железнодорожную отрасль такова, что сами по себе они имеют достаточно длительные сроки окупаемости, а рентабельность на инвестированный капитал невысока», — говорит генеральный директор «Трансфин-М» Дмитрий Зотов. — Но в силу географической специфики России железные дороги являются стратегически важным связующим звеном между регионами страны и отраслями промышленности. Тогда как, например, в Европе, где экономические центры расположены достаточно близко, более важными являются автомобильные дороги. Эффект от инвестиций в железнодорожную отрасль надо оценивать по совокупности факторов, как макроэкономических, так и социальных».

Ликвидация проблемных мест инфраструктуры, по его мнению, приведет к росту инвестиций в промышленность, выравниванию экономического и социального

ОЦЕНИТЬ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ВЛОЖЕНИЙ В ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ ИЛИ АВТОМОБИЛЬНУЮ ТРАССУ СЛОЖНО ПО ЕДИНОЙ МОДЕЛИ

состояния регионов, развитию обширных и малоосвоенных территорий. Возможность выбора оптимального маршрута удешевляет себестоимость товаров для конечного пользователя. В данном случае опасен как раз недостаток инвестиций. В перспективе он может стать сдерживающим фактором для роста производства и ВВП страны, полагает эксперт.

В том, что касается расчетов мультипликативных эффектов, с коллегой согласна и генеральный директор АНО «Центр стратегии и совершенствования управления транспортным комплексом» Елена Мясоедова. Именно оно разрабатывает федеральную целевую программу развития транспортной инфраструктуры до 2020 года. Пока, по ее словам, финансовые параметры инвестиций хотя и уменьшились, но не выбиваются из консервативного прогноза Стратегии развития транспорта РФ до 2030 года. Ранее параметры ориентировались на инновационный сценарий. Государство намерено построить железную дорогу Беркажит—Томмот, финансировать Московский транспортный узел, уже выделило средства на ускорение проекта железнодорожного обхода Краснодарского транспортного узла, учитывая необходимость увеличения перевозок в Крым. Тем не менее из уточненного варианта Стратегии-2030 из консервативного варианта исчезло финансирование ВСМ. Оно осталось в инновационном варианте, который пока в рамках текущего бюджета до 2016 года не просматривается. Как говорит Елена Мясоедова, на ВСМ необходимо очень много средств, которых в бюджете пока нет. ■

В МИНТРАНСЕ СЕЙЧАС ОБСУЖДАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ СОЗДАНИЯ МЕЖТРАНСПОРТНОГО БАЛАНСА, НО ЗДЕСЬ, ОЧЕВИДНО, ЕСТЬ ОПРЕДЕЛЕННЫЕ ТРУДНОСТИ, СВЯЗАННЫЕ КАК РАЗ ОПЯТЬ С АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ. В ЭТОЙ ОТРАСЛИ ОЧЕНЬ БОЛЬШАЯ ДОЛЯ «СЕРЫХ» ПЕРЕВОЗОК

