

Возраст – спорный индикатор

К транспортным приоритетам государства остаются вопросы

Обновлённый вариант Транспортной стратегии до 2030 года по сравнению с его предыдущей версией сильно отличается в лучшую сторону. Тем более чётко сформулированы понятия и расставлены акценты. Улучшилась часть, связанная с распределением финансирования.



Софья Каткова,
руководитель проектов инжиниринговой компании
«Морстройтехнология»

В прежних стратегиях развития морской инфраструктуры и железнодорожного транспорта были несоответствия в масштабах развития подходов к морским портам. Эти вопросы ещё открыты, но они выносятся за рамки документа и это отдельно оговаривается.

Однако остались и неясности в самом документе. Это связано с транзитным потенциалом России. Совершенно непонятно, откуда возьмутся такие большие транзитные объёмы. Взять тот же Транссиб: стратегия предполагает рост объёмов перевозок по нему ни много ни мало в 14,6 раза. Но, на мой взгляд, Россия не сделала этого «транзитного прорыва» в прошлом веке и маловероятно, что за ближайшие 15 лет она приобретёт новый статус. И вопрос не только в дешёвых тарифах, которые теперь ОАО «РЖД» имеет право устанавливать самостоятельно. Чтобы конкурировать по скоростям и сервису, необходимо построить новое сознание у нового поколения специалистов. Это невозможно сделать за десять лет. Аналогична проблема и с логистическими хабами: при сырьевом развитии экономики 48 хабов, скажем так, многовато.

Перевозки 70 млн тонн на Северном морском пути возможны, но вектор вывоза с северных труднодоступных месторождений ещё не совсем ясен. При этом ледокольная поддержка и инфраструктура СМП, безусловно, требуют обязательного развития.



Вопросы пропорционального развития портов и подходов к ним так и не решены

К сожалению, государство опаздывает с реконструкцией единой глубоководной системы внутреннего водного транспорта. Однако послабления, обещанные частному сектору в этом сегменте, обнадеживают и закладывают уверенность в том, что эти пути всё-таки смогут возродить и реанимировать свои прежние объёмы и занять достойную долю среди других видов транспорта.

Введение в документ положения информационно-технологического сопровождения – это важный прорыв в целях. Это достойно скорейшего внедрения. Здесь мы сильно отстаём от западных транспортных систем, и уже пора вынести это в индикаторы развития.

Между тем есть спорный индикатор – возраст транспортных средств. Стоит ли гнаться за новыми транспортными средствами? Можно использовать и паровозы – там, где это эффективно. Ведь главное, чтобы соблюдались требования по безопасности их эксплуатации. Поэтому возраст – индикатор, на мой взгляд, не совсем корректный. Если же речь идёт о новых проектах транспортных средств, которые показывают инвестиционную активность бизнеса в рамках технического прогресса, то надо найти более корректные формулировки.