

# ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**ОЛЕГ АМЕЛИН,**  
РЭУ им. Г.В. Плеханова,  
аспирант

## АННОТАЦИЯ

Региональный проект «Комплексное развитие Южной Якутии» предполагает развитие производительных сил, транспорта и энергетики Якутии на природно-ресурсном потенциале и формирование на принципах ГЧП нового крупного промышленного района на Дальнем Востоке до 2020 г. Однако этим проектом не предусматривается создание терминально-логистической инфраструктуры, которая объединит всех участников бизнес-процессов и переведет точку прибыльности из процесса физической добычи, перевозки и продажи сырья, в сферу развития услуг добавленной стоимости

## КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

региональная инфраструктура транспорта, терминально-логистические центры, механизмы государственно-частного партнерства

## ANNOTATION

The regional project «Complex development of Southern Yakutia» assumes development Productive forces, transport and power of Yakutia on natural resource potential and formation on principles SPP of new large industrial region in the Far East till 2020. However this project doesn't provide creation of a terminal and logistical infrastructure which will unite all participants of business processes and will translate a point of profitableness from process of physical extraction, transportation and raw materials sale, in sphere of development of services of the added cost.

## KEYWORDS

regional transport infrastructure, terminal and logistical centers, state and business partnership

Российская Федерация не страдает от отсутствия амбиций по вопросам развития экономик регионов. Ежегодно в правительство РФ представляются различные инвестиционные проекты с предполагаемым механизмом реализации с использованием инструментов ГЧП.

Некоторые проекты даже планируется реализовывать на основе стратегий развития транспортного и энергетического потенциала регионов. Однако развитие магистральных путей сообщений (авто и жд) не решает вопросов развития экономик, поскольку во всех без исключения проектах отсутствует такая важная составляющая транспортного процесса как терминальная и складская переработка и логистическое обслуживание процессов товародвижения.

В современном формате грузов и товародвижения, которым предполагается использование прогрессивных логистических технологий, невозможно реализовать ни один проект без наложения на транспортную инфраструктуру терминально-логистических центров.

В качестве примера рассмотрим инвестиционный проект «Комплексное Развитие Южной Якутии».

Схемой комплексного развития производительных сил, транспорта и энергетики Якутии до 2020 года предусмотрено создание на Дальнем Востоке Российской Федерации многоотраслевого промышленного региона, основанного на природно-ресурсном потенциале Южной Якутии и развитии транспортной и энергетической инфраструктуры.

Для реализации указанной Схемы правительство республики Саха (Якутия) при поддержке Минрегиона России инициировало разработку и реализацию инвестиционного проекта «Комплексное Развитие Южной Якутии». Целью проекта является формирование на принципах государственно-частного партнерства нового крупного промышленного района на Дальнем Востоке России на базе имеющихся в регионе гидроэнергетических и ми-

нерально-сырьевых ресурсов: природного газа, апатитов, угля, железных и урановых руд и других.

Проектом предусматривается создание следующих промышленных кластеров, основанных на природно-ресурсном потенциале региона:

— Южно-Якутский гидроэнергетический комплекс;

— Урановый комплекс — на основе Эльконского горнометаллургического комбината;

— Химический кластер, включающий Селигдарский горно-химический комбинат, Якутский газоперерабатывающий и газохимический комплекс, Алданский завод по производству моторных топлив;

— Угольно-металлургический кластер — Южно-якутское металлургическое объединение и Инаглинский металлургический комплекс.

Реализация и дальнейшее развитие инвестпроекта невозможно без соответствующего развития эффективной транспортно-логистической системы Южной Якутии, интегрированной в российскую и международную транспортные системы.

В соответствии с заявленными к реализации инвестиционными проектами предполагается развитие транспортной и энергетической инфраструктуры.

Развитие транспортных систем является основополагающим фактором развития экономики и торговли.

Сегодня рынок транспортных услуг стал усложняться, все сегменты транспортного процесса и логистики интегрируются. Закончен период протекции по отношению к видам транспорта и перевозчикам.

Транспортные системы трансформируются. Из совокупности железнодорожных, автодорожных и водных путей сообщений они преобразуются в систему транспортных коридоров, управляющих центров перевозок и транспортных узлов.

Рынок товаров и транспортных услуг невозможен без развития инфраструктуры нового типа — транспортно-логистической, создания многофункциональных терминально-логис-

тических и информационных центров (ТЛЦ), которые образуют объединенную сферу взаимодействия участников бизнес-процессов и приведут к переходу точки прибыльности из процессов физической добычи, перевозки, продажи сырья в сферу развития услуг добавленной стоимости.

Российская Федерация уже опаздывает с созданием опорной транспортной сети и сети внутренних коридоров, основу которых должны составлять терминально-логистические центры, с соответствующей современным форматам торговли инфраструктурой, позволяющей использовать логистические технологии товародвижения. Отсутствие такой инфраструктуры снижает экономическую активность регионов и увеличивает стоимость транспортных услуг.

Поэтому задача создания такой инфраструктуры на полигоне инвестпроекта «Комплексное развитие Южной Якутии» может стать пилот-проектом в этой сфере.

В рамках инвестпроекта в части строительства железнодорожной инфраструктуры Росжелдор планирует построить 270 км железнодорожных путей. По своему назначению это будут подъездные пути к производственным-промышленным предприятиям.

Проектами развития железнодорожной инфраструктуры предусмотрены и соответствующие грузовые дворы на железнодорожных станциях общего пользования. Эти объекты инфраструктуры предназначены исключительно для осуществления начально-конечных операций по погрузке/выгрузке грузов с нормативным хранением грузов на грузовом дворе железнодорожных станций.

При рассмотрении инвестиционно-географической карты Южной Якутии, необходимо наложение на инвестиционные проекты, не просто железнодорожных и автодорожных магистралей, а создание полноценной опорной транспортно-логистической сети региона с терминально-логистическими и информационно-логистическими центрами, способными генерировать новые бизнесы и отвечать поставленным целевым задачам увеличения экспорта из региона, развития кластера предприятий и производств по глубокой переработке добываемого минерального сырья и ресурсов.

При правильном расположении терминально-логистических объектов инфраструктуры на одних и тех же магистральных транспортных путях можно располагать и соответствующие производства по переработке грузов.

В основу для разработки транспортно-логистической системы региона должны быть положены следующие принципы.

1. При создании объектов транспортно-логистической системы основное внимание должно уделяться сокращению издержек, занимающих наибольшие доли в сумме всех логистических издержек. Как показывает практика, основными составляющими логистических издержек являются транспортно-заготовительные расходы (до 60%) и затраты на содержание запасов (до 35%).

2. Строительство новых транспортных коммуникаций должно вестись в точном соответствии с графиками строительства объектов и компаний, заинтересованных в строительстве новых инфраструктурных проектов. Строительство транспортных коммуникаций и терминально-логистических объектов целесообразно начинать опережающим графиком за определенный период времени до ввода очередного промышленного объекта. Для этого необходима координация и увязка планов всех компаний — участников инвестиционного процесса.

3. Важнейшей характеристикой организации региональной транспортно-логистической системы является мотивация участников освоения природных ресурсов региона к интеграции своей деятельности в сложных условиях Севера. Это создает возможности сокращения затрат на формирование и содержание терминально-складской инфраструктуры снабжения, стоимости закупаемых материальных ресурсов, а также доставку их к местам непосредственного потребления. Такие предпосылки могут быть реализованы за счет следующих факторов:

а) По совпадающей части ассортимента происходит укрупнение заказов поставщикам, сокращение мелкопартионных заказов;

б) При совпадении грузопотоков на входе во внутреннюю транспортно-логистическую систему региона улучшаются условия перевалки (как правило, с железной дороги на автотранспорт) и дальнейшей доставки грузов;

в) Большая часть формируемой терминально-логистической инфраструктуры используется компаниями-участниками проекта совместно, что увеличивает необходимость объединения их усилий в этом направлении;

г) При строительстве производственной инфраструктуры и обустройстве месторождений должны учитываться особые требования в условиях Край-

него Севера к номенклатуре материалов и оборудования, необходимых для ввода объектов, а также качество этого оборудования и материалов. Это усиливает позицию интегрированных заказчиков перед поставщиками по вопросам специальных требований, как по качеству, так и доставке этих ресурсов. Аналогичная ситуация возникает при целесообразной унификации применяемого оборудования и материалов при обустройстве и строительстве инфраструктурных коммуникаций;

д) Улучшаются условия формирования сезонных запасов на входных перевалочных пунктах и маршрутах доставки материалов на месторождения с учетом природно-климатических условий района строительства, наличия всепогодных или сезонных транспортных путей. В частности это относится и к схемам комплектировки маршрутов необходимым ассортиментом.

С точки зрения логистического обеспечения проекта все участники должны быть заинтересованы в сокращении стоимости его реализации за счет рационализации схем доставки материальных ресурсов для освоения, а затем использования и глубокой переработки природного сырья региона.

Таковы объективные факторы, которые способствуют интеграционному взаимодействию основных производственных участников в области логистической деятельности. Помимо этого все участники проекта вынуждены взаимодействовать между собой при решении общерегиональных вопросов развития своего бизнеса.

Решение о форме организации опорной транспортной сети ТЛЦ должны принимать участники проекта. Однако, в любом случае, сеть ТЛЦ проектируется как самостоятельные (возможно чьи-то дочерние или зависимые) коммерческие предприятия, рассчитанные на оказание востребованных рынком услуг и получение прибыли в долгосрочной перспективе. При этом клиентами владельца ТЛЦ могут являться все предприятия его зоны деятельности.

#### **Библиографический список:**

1. Концепция развития терминально-складской деятельности ОАО «РЖД»
2. Программа развития сети терминально-складских комплексов
3. Финансирование создания и модернизации инфраструктурных объектов транспорта и коммунального хозяйства (французский опыт)
4. В.Г. Варнавский. Концессионный механизм партнерства государства и частного сектор