

Формирование транспортной стратегии России на период до 2030 года



В целях подготовки «Стратегии развития транспортной системы России до 2030 года» Минтрансом России было принято решение о вынесении вышеназванного проекта на широкое обсуждение. В связи с этим редакцией журнала «Транспорт Российской Федерации» заочно был проведен круглый стол. В нем приняли участие президент ОАО «РЖД» В.И. Якунин, президент Союза транспортников России В.Б. Ефимов и вице-президент Международной академии транспорта О.Н. Дунаев.

— Миссия транспорта России (в том числе и крупных корпораций) в развитии рынка.

— (В.И. Якунин) В современных условиях транспорт становится все более важной составляющей в жизни людей. В частности, транспорт рассматривается не только как отрасль, перевозящая грузы и людей, а как межотраслевая система, преобразующая условия жизнедеятельности и хозяйствования. Транспорт, наряду с другими инфраструктурными отраслями, является важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических и других целей, обеспечивая повышение качества жизни людей.

Без решения проблем в транспортной отрасли невозможно добиться коренных изменений в хозяйственной деятельности в целом. Гарантированные ст. 8 Конституции РФ единство экономического пространства и свободное перемещение товаров и услуг сегодня возможны только на основе целенаправленного устойчивого развития транспорта.

Одной из важнейших экономических задач является устранение инфраструктурных ограничений экономики роста. Вторая важнейшая для экономики задача — повышение эффективности использования природных ресурсов. И, наконец, третье — это модернизация и развитие высокотехнологичных промышленных производств.

Очевидно, что деятельность железнодорожного транспорта самым непосредственным образом влияет или может повлиять на решение поставленных задач.

Исходя именно из данных стратегических направлений, была разработана долгосрочная программа развития железных дорог России — Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года.

— (О.Н. Дунаев) Сегодня важно определить, какую модель развития транспорта России мы выбираем? Какие стратегические приоритеты будем реализовывать и как? Какой эффект от выбранных приоритетов получит население (пассажиры), товаропроизводитель и перевозчик, обеспечивающий интересы потребителей транспортной продукции; экономика регионов и страны в целом?

Ответы на данные вопросы требуют научного обоснования и во многом определяются тем, как понимается миссия транспорта на рынке товаров и услуг, в чем заключаются ценности и приоритеты. С моей точки зрения, миссия национального транспорта России — обеспечение мобильности людей и товаров как основы повышения качества жизни, экономического роста и конкурентоспособности страны.

Реализация данной миссии связана с развитием качества перевозок (безопасность и сроки доставки); обеспечением скоростного движения (транспортная сеть, обеспечивающая скоростное автомобильное и железнодорожное движение); снижением транспортных издержек за счет развития интермодальных перевозок по национальным транспортным коридорам; подготовкой и переподготовкой кадров, способных решать новые задачи; развитием единой национальной транспортной сети и модерниза-

цией транспортно-логистической инфраструктуры в ведущих транспортных узлах страны.

— Приоритетные цели стратегии развития транспортной системы страны на период до 2030 г.

— (В.И. Якунин) Целью Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года является формирование условий для транспортного обеспечения социально-экономического роста в России. В Стратегии выделены два ключевых этапа.

Первый, инновационный, рассчитан до 2015 года и предполагает коренную модернизацию отрасли, что позволит ликвидировать узкие места в инфраструктуре, заменить изношенную технику, выработавшую свой ресурс (в частности, подвижной состав), интегрировать российские железные дороги в Евроазиатскую транспортную систему.

Второй этап предусматривает динамичное расширение сети стальных магистралей: должны быть построены важнейшие стратегические, социально значимые и грузообразующие линии протяженностью 20 550 километров. На основе внедрения новейших технологий до 10 887 километров будет расширен полигон скоростного пассажирского движения, существенно увеличены скорости грузовых поездов и грузоподъемность подвижного состава.

Надо заметить, что в истории отрасли еще не было столь масштабных и четко спланированных преобразований. Стратегия развития до 2030 года призвана объединить усилия государ-



ства и бизнеса для решения перспективных экономических задач и достижения крупных социально значимых результатов. В активном вовлечении в процесс всех заинтересованных сторон — железнодорожников, транспортных строителей, грузовладельцев, инвесторов, представителей федеральных и региональных органов власти, научного и экспертного сообщества, конечных потребителей услуг — залог успеха.

— (В.Б.Ефимов) Стратегия до 2030 года должна обеспечить переход:

- От экстенсивного на интенсивный методы развития, то есть от механического расширения провозных и пропускных способностей к повышению фондоотдачи и производительности как для общегосударственных, так и внутритранспортных экономических интересов на базе новейших достижений.
- Осуществить переход от понятий плановой экономики — перевозок грузов, к формированию модели рынка

транспортных услуг с качественными характеристиками, обеспечивающей конкурентоспособность с лучшими мировыми аналогами, логистику товародвижения в интересах национальной экономики, общества и государства.

Мировая практика сформировала, что потребитель хочет иметь на рынке транспортную услугу, которая бы обеспечивала доставку товара «от двери до двери», и никто не может навязать ему часть услуги, если он этого не хочет.

- Необходимо перейти от формирования логистики по видам транспортной деятельности к обеспечению транспортной деятельностью потребности логистики товародвижения.
- К созданию конкурентного рынка транспортных услуг на базе соревновательности цены и качественных критериев услуг транспортной индустрии. Этот один из эффективнейших рыночных механизмов практически исключен для транспортных систем на внутреннем рынке.
- От измерителя плановой экономики транспортной работы в тоннах не-

обходимо перейти к рыночному измерителю — партиям товара.

Товаровладельцу для производства продукции или продаже на рынке требуются не тонны, а партии, которые обеспечивают ему гарантии функционирования его производства до прихода следующей партии. Тонны и объемы переходят в разряд характеристики партии товаров.

- Необходимо перейти от тонно-километров к коммерческой скорости товара в пути — это не рыночная категория и даже, как выяснилось не категория плановой экономики.

Тонно-километры должны остаться важнейшим аналитическим критерием для моделирования пропускных и провозных способностей транспортного баланса на всех его срезах, а также для аналитики транспортных фирм.

- К сожалению, у нас, единственной из развитых стран, в государственной политике и Стратегии пока отсутствует экономическо-технологическая категория — ритмичность поставок товаров, которая бы гарантировала опти-

мальные складские запасы для гарантированного товарного производства и торговли.

Это один из основных параметров потребностей и требований экономики к транспортным системам.

— (О.Н. Дунаев) Стратегия развития транспорта — это система приоритетов, включающих создание и удержание конкурентных преимуществ на рынке, своеобразная «модель действий», необходимых для достижения поставленных целей и задач путем координации и распределения ограниченных ресурсов на рынке транспортных услуг. Стратегия определяет приоритетные цели развития транспортной отрасли и представляет собой совокупность взаимосвязанных по задачам, срокам осуществления и ресурсам целевых программ, отдельных проектов и программных мероприятий, обеспечивающих эффективное решение системных социально-экономических проблем.

Приоритетные стратегические цели:

- безопасность и качество перевозок пассажиров и грузов;
- устранение транспортных пробок и модернизация транспортной инфраструктуры;
- развитие транзитного потенциала и взаимосвязь регионов;
- внедрение инновационных технологий и скоростного движения в транспортный процесс;
- рост производительности труда и человеческого капитала на транспорте.

— **Приоритетные показатели реализации целей стратегии развития транспортной системы страны.**

— (В.И. Якунин) Реализация Стратегии развития железнодорожного транспорта будет способствовать формированию инфраструктурного базиса для обеспечения территориальной целостности и обороноспособности страны, созданию транспортных условий для ускорения роста российской экономики.

Реформирование обеспечит оптимизацию структуры отрасли и приток инвестиций для модернизации и расширения национальной сети железных дорог.

Плотность железнодорожной сети к 2030 г. будет увеличена на 23,8% при полной ликвидации ограничений пропускной и провозной способности.

Будут в полном объеме обеспечены растущие потребности экономики страны в перевозках с одновременным доведением их качества до мирового уровня. Грузооборот вырастет в 1,7 раза. Скорость доставки грузов в среднем возрастет более чем на 26%, при этом по контейнерным отправкам, требующим ускоренной доставки — в 3,7 раза.

Повышение скорости и надежности доставки грузов будет способствовать снижению потребностей товаропроизводителей в оборотном капитале и, тем самым, удешевлению производства и сбыта товаров, повышению конкурентоспособности российской экономики.

Будет решена задача использования уникального географического положения России в качестве трансконтинентального транспортного «моста». Железнодорожный транспорт Российской Федерации будет органично интегрирован в мировую транспортную систему. Экспорт транспортных услуг за счет роста транзитных перевозок возрастет более чем в 3,6 раза.

На магистральном полигоне в 13,8 тыс. км будет организовано тяжеловесное грузовое движение, позволяющее снизить себестоимость перевозок массовых грузов.

В результате реализации Стратегии развития железнодорожного транспорта будут существенно улучшены условия для реализации потребности граждан в передвижении. При росте пассажирооборота на 30% будут существенно улучшены качественные показатели пассажирских перевозок. Маршрутная скорость пассажирских поездов в дальнем следовании возрастет на основных направлениях до 72 км/час.

Мощный импульс получит развитие скоростного пассажирского сообщения (со скоростями до 160 км/час и выше), полигон которого будет увеличен в 17 раз с 650 до 10849 км.

Будет создано высокоскоростное пассажирское сообщение (со скоростями до 350 км/час), полигон которого к 2030 году при выходе на максимальный вариант развития превысит 1,5 тыс. км.

Помимо скоростной линии Москва — Санкт-Петербург, в Стратегии предусмотрено строительство высокоскоростной линии Москва — Адлер с переносом трассы с побережья Черного моря. Кроме того, в Стратегии заложен проект трансконтинентальной железнодорожной магистрали с выходом к Берингову проливу, а также множество линий к ресурсным месторождениям.

Отдельно хотелось бы отметить тот факт, что уже на первом этапе реализации Стратегии железнодорожного транспорта до 2015 года в ОАО «РЖД» не останется подвижного состава с истекшим сроком эксплуатации. Значительная часть инвестиций будет направлена на обновление локомотивного парка.

— (О.Н. Дунаев) Общие показатели: удельный вес добавленной стоимости транспорта в ВВП; доля занятых на транспорте; рост (снижение) транспортных тарифов на пассажирские перевозки по сравнению с индексом потребительских цен; рост (снижение) грузовых тарифов; степень износа основного капитала на транспорте; рост (снижение) иностранных и частных отечественных инвестиций, рост (снижение) финансирования из государственного бюджета.

Финансовые показатели: рентабельность продаж и активов, производительность труда и транспортных средств, доходы от экспорта транспортных услуг, прибыль транспортных организаций.

Качественные показатели перевозки грузов: среднее расстояние перевозки грузов, средняя плотность (плотность) перевозок, средняя продолжительность доставки грузов, средняя скорость продвижения грузов.

Качественные показатели перевозки пассажиров: среднее расстояние перевозки пассажиров, среднее число поездов на одного жителя в год.

— **Возможная система государственного регулирования транспортных услуг.**

— (В.И. Якунин) Проблемы тарифного регулирования актуальны для всех естественных монополий. Сегодня все госкомпании, с одной стороны, живут в рыночных условиях, а с другой — выполняют ряд государственных задач за счет собственных ресурсов. Основная проблема ОАО «РЖД», как и всех естественных монополий, это государственное регулирование тарифа, которое ведет к низкой рентабельности перевозок. В свою очередь, недостаточная рентабельность не позволяет в необходимом объеме обновлять основные фонды. Но это скорее вопрос к регулирующим органам, которым стоит заранее побеспокоиться и не допустить кризиса в важных отраслях. В противном случае система затормозит и рост экономики, и рост промышленности.

Государство жестко регулирует железнодорожные тарифы. При этом цены у других участников транспортного рынка дерегулированы. Так, за период 2004-2007 годов цены в промышленности выросли в 2 раза, ценовое давление на издержки компании «РЖД» — в 1,8 раза, а железнодорожные тарифы проиндексированы только в 1,47 раза.

Это привело к недофинансированию компании на сумму свыше 390 млрд руб., занижению ее рентабельности и существенному дефициту инвестиционных ресурсов. Снизилась привлекательность частных инвестиций не только в инфраструктуру, но и в подвижной состав, что противоречит целям реформирования отрасли. Таким образом, государственное регулирование тарифов создает для ОАО «РЖД» неравные условия деятельности по сравнению с другими компаниями и отраслями.

— (В.Б. Ефимов) При государственном регулировании необходимо предусмотреть разработку модели рынка транспортных услуг, обеспечивающую потребности всех секторов экономики:

- с необходимыми критериями качества, конкурентоспособными с лучшими мировыми аналогами, обеспечивающими заказ и потребности всех экономических секторов по ритмичности и коммерческой скорости партии грузов от двери до двери;
- с законодательными нормами прямого действия, включающими быстродействующие механизмы реализации процедур, гарантирующими выполнение транспортными фирмами задекларированных качественных измерителей.

— (О.Н. Дунаев) Государственная система регулирования транспортных услуг должна быть направлена на формирование и поддержание конкурентных преимуществ транспортных организаций страны на внутреннем и международном рынках, в первую очередь, евроазиатского экономического пространства. Помимо приведения налоговой нагрузки на транспортный сектор в соответствие с параметрами, позволяющими повысить конкурентоспособность российских компаний на внутреннем и международном рынке транспортных услуг, нужны институциональные преобразования, направленные на совершенствование организационных и производственных основ деятельности транспорта. Требуется независимая экспертная оценка конку-

рентоспособности организаций различных видов транспорта на рынке товаров и услуг и ее мониторинг. Важно также проведение оценки капитализации акционерных транспортных организаций на отраслевых рынках и оказание мер по росту капитализации транспортных компаний. Министерству транспорта РФ следует обратить внимание на организацию мониторинга конкурентоспособности и найти формы поддержки инновационных транспортных компаний.

— Механизмы мотивации транспортных компаний для эффективной работы на рынке (механизм реализации стратегии).

— (В.И. Якунин) Масштабное развитие железнодорожной отрасли невозможно только за счет собственных инвестиционных ресурсов ОАО «РЖД». Ведь рентабельность компании в прошлом году составила чуть более 1%, что на порядок ниже, чем у других крупнейших компаний страны. Это, естественно, порождает дефицит инвестиционных ресурсов.

Поэтому ключевым механизмом реализации Стратегии должно стать объединение усилий всех заинтересованных в развитии железнодорожного транспорта сторон — государства, регионов, частного бизнеса и, конечно, ОАО «РЖД» — в соответствии с тем эффектом, который каждая из этих сторон получит от строительства конкретных линий.

В стратегии предусмотрено: стратегические линии протяженностью почти 4500 км предназначены для укрепления транспортной целостности Российской Федерации, социально значимые линии протяженностью свыше 1200 км — для улучшения транспортного обслуживания населения и регионов. Их строительство должно осуществляться на основе государственных источников финансирования. При этом, наряду с прямым бюджетным финансированием, государством могут быть задействованы и другие, рыночные, возможности формирования инвестиционных ресурсов. Например, продажа лицензий на освоение месторождений с направлением части вырученных средств на строительство необходимых железнодорожных линий к этим месторождениям.

Другими механизмами, по нашему мнению, могли бы стать продажа госу-

дарственных пакетов акций портов с частичным целевым направлением средств на строительство железнодорожных подходов к портам, использование части таможенных платежей для развития железнодорожной инфраструктуры пограничных переходов, направление дивидендов ОАО «РЖД» на развитие железнодорожного транспорта.

В перспективе для строительства новых линий государственного значения может быть рассмотрен вопрос и о выводе на фондовый рынок части акций самого ОАО «РЖД» при безусловном сохранении государственного контроля над железнодорожной инфраструктурой. Строительство технологических линий протяженностью более 8500 км, предназначенных для оптимизации железнодорожной сети в целях улучшения хозяйственных и межрегиональных связей, а также высокоскоростных линий протяженностью свыше 1500 км для перевозки пассажиров со скоростями свыше 350 км/ч, требует объединения средств государства, регионов и заинтересованных частных инвесторов. В реализации таких проектов государство может участвовать, в первую очередь, путем выделения средств из Инвестиционного фонда Российской Федерации.

— (В.Б. Ефимов) Для реализации механизма мотивации транспортных компаний для эффективной работы на рынке (механизм реализации стратегии) необходимо предусмотреть разработку целевой подпрограммы по мотивации государством развития транснациональных, национальных, региональных и профильных рыночных структур, конкурентоспособных с лучшими мировыми аналогами:

- способных гарантированно обеспечить задекларированный комплекс транспортных услуг с соответствующими качественными измерителями;
- способных применять высокоэффективные товаротранспортные технологии, позволяющие повысить уровень рентабельности транспортных систем, а также создать рынок услуг транспортной индустрии.

В ФЦП предусматривается разработать механизмы мотивации, которые позволили бы рыночными методами — административными, экономическими — в выбранном направлении провести государственную политику формирования рынка транспортных услуг для организации транспортного обслуживания логистики товарных потоков. В

такой форме, которые мотивировали бы применять самые передовые транспортно-логистические технологии.

1. Предусмотреть в административных методах регулирования условий доступа:

- владельцев транспортных средств к профессиональной деятельности, а затем к рынку транспортных услуг;
- к экспедиторской деятельности;
- к операторской деятельности;
- к фирмам, обеспечивающим на рынке экспедиторско-операторские и перевозочные функции все вместе или в любой конфигурации.

Предусмотреть, что эта сфера транспортной индустрии или лицензируется, или декларируется.

Декларация — форма добровольного уведомления официального государственного органа (Ространснадзора Минтранса РФ), в которой содержится обязательства владельца транспортных средств, что он обеспечивает сам или на договорной основе весь комплекс профилактических мер персонала и подвижного состава, гарантирующих безопасность работы транспортных средств на линии.

1.1. Экономические методы

1.1.1. Налоговая политика

Существующая в настоящее время налоговая система оказывает негативное влияние на формирование необходимых для экономики рыночных, транспортно-экспедиторских и перевозочных структур.

В этой связи предполагается в ФЦП разработать такие режимы налогообложения, в том числе прогрессивные, которые бы стимулировали такие структурные образования, которые могли бы обеспечить высокоэффективные товаро-транспортные логистические технологии для достижения основных целей государственной транспортной политики, в том числе:

- создание экспедиторских, операторских и экспедиторско-перевозочных фирм всех уровней, в том числе национальных и транснациональных;
- продажу на рынке транспортной услуги «от двери до двери» с обязательными измерителями критериев ее качества;
- обеспечение товарных цепей с коммерческой скоростью товаров, соответствующей лучшим международным технологиям;
- восстановление основного рыночного закона по транспортным ус-

лугам «цена услуги зависит от ее качества»;

- создание транспортно-технологической инфраструктуры, обеспечивающей увеличение коммерческой скорости прохождения грузов и увеличение производительности транспортных систем.

В целях повышения конкурентоспособности национальных товаров целесообразно рассмотреть механизм применения вмененного налога без ограничения численности подвижного состава, персонала и величины дохода или вмененного налога на каждый автомобиль, поставленный на государственный учет вне зависимости от типа и грузоподъемности.

Федерации и регионам принять консолидированное решение о минимальных ставках налога на землю и собственности для участников реализации проектов предполагаемой подпрограммы.

Это международно принятая практика допускается и постоянно применяется в государственной политике по косвенной протекции конкурентоспособности национальных товаров.

1.1.2. Тарифная политика

В первую очередь на рынке необходима открытая информация о цене товара и его качестве, если этот механизм на рынке не действует, то цена и качество не становятся предметом конкуренции.

Покупателю трудно оценить качество услуги до того, как она будет осуществлена. Это может привести к тому, что будут предлагаться услуги только низкого качества, не смотря на то, что рынок готов потреблять за большую плату, но более высококачественные услуги.

В настоящее время стихийное развитие рынка транспортных услуг в нашей стране создало механизм стимулирования низкокачественной транспортной продукции. Предлагаемая услуга от продавца не требует инновационных, организаторских и финансовых затрат для производства более высококачественной продукции.

В этой связи, учитывая огромное влияние транспорта на социальную жизнь, эффективно используется механизм ценообразования транспортных услуг в интересах как самих транспортников, грузовладельцев, так и экономики своих стран.

В международной практике принимается активная рыночно-государственная политика в направлении

свободно-контролируемого ценообразования в транспортной индустрии.

Построение подобной системы требует организации федерально-территориальных структур, что, естественно, нам пока непривычно, но исключать опыт развитых рыночных стран, в том числе и США, непрагматично.

С целью формирования цивилизованного транспортного рынка в ФЦП предусмотреть разработку комплекса мер по введению механизма «объявленного тарифа» на всей территории РФ, что позволит:

- создать равные условия для экспедиторов, операторов, перевозчиков;
- обеспечит защиту экономических интересов потребителей транспортных услуг;
- создаст условия восстановления на рынке транспортных услуг основного рыночного механизма «цена/качество»;
- ограничит использование демпинговых тарифов и выведет транспортную сферу из функционирования в серой экономической зоне.

1.1.3. Инвестиционная политика

Имеет одно из основных значений в создании транспортно-логистической инфраструктуры и перевооружение современным подвижным составом, техническими и информационными средствами, в том числе на принципах государственно-частного партнерства.

В транспорте следует выделить следующие инвестиционные группы.

1. Создание технологической базы под логистику товаропотоков:

- региональные и межрегиональные логистические парки общего назначения.

2. Переоснащение современным подвижным составом и транспортно-технологическими средствами, участвующими в реализации утвержденных товаро-транспортных проектов, производится через транспортную лизинговую компанию, компенсации по опыту авиационного транспорта около 30% стоимости.

3. В соответствии с планом мероприятий о реализации транспортной стратегии до 2010 года.

Разработать в рамках научного обеспечения проектов подпрограммы системные предложения по вопросам совершенствования механизмов привлечения инвестиций в транспортные проекты.

4. Информационное обеспечение создается за счет целевой программы «Электронная Россия», подпрограммы «Информатизация транспортных систем».

5. Предусмотреть выделение из государственного инвестиционного фонда на возвратной основе инвестиций для образования оборотных средств экспедиторско-транспортным фирмам, реализующим проекты по экспедиторским функциям по всему транспортному циклу с выкупом продукции у товаровладельцев.

Окончательную отработку административных и экономических методов по мотивации целей государственной политики, а также изменения в законодательно-правовой и нормативной базе по созданию конкурентного рынка транспортных услуг, предполагается отработать в процессе реализации экспериментальных проектов.

— (О.Н.Дунаев) Основной механизм мотивации транспортных компаний для их эффективной работы на рынке — это вложение инвестиционных средств в объекты транспортной инфраструктуры общественного пользования на основе создания государством правовых и экономических условий и стимулов для повышения инвестиционной привлекательности объектов транспортной инфраструктуры, реализуемых в рамках Стратегии. Соответствующими инструментами являются: налоговые преференции при налогообложении объектов и систем транспортной инфраструктуры; повышение доступности кредит-

ных ресурсов для реализации инвестиционных инфраструктурных проектов за счет субсидирования части банковских процентных ставок из средств государственного бюджета, а также государственных гарантий по займам; предоставление государственных гарантий по капиталам, привлекаемым для финансирования наиболее значимых инвестиционных проектов; содействие в организации консорциумов и других объединений инвесторов для финансирования капиталоемких проектов, в том числе с участием иностранных инвесторов.

При реализации Стратегии развития транспорта до 2030 г. следует особое внимание обратить на механизмы:

- гармонизации и унификации нормативно-правовой базы, соответствующей международным стандартам перевозки грузов и пассажиров. Целью является установление равных условий для всех субъектов рынка транспортных услуг, унификация параметров и основных требований к технологическим перевозочным системам и обеспечение безопасности движения, гармонизация нормативно-правовой базы с международными транспортными стандартами и нормами;

- воздействия на рост производительности труда и стоимости транспортных компаний на основе формирования институциональных условий, благоприятно воздействующих на финансовые, стратегические и оперативные факторы стоимости транспортных компаний, в том числе через создание стимулов кооперации транспортных организаций;

- расширение экспорта транспортных услуг на основе использования транзитного потенциала путем замыкания грузо- и пассажиропотоков на российские транспортные коридоры: «Восток — Запад» и «Север — Юг»;

- частно-государственное партнерство. Взаимодействие с бизнес-организациями и общественными организациями для привлечения средств иностранных и российских инвесторов, в том числе владельцев транспортных организаций в создание стратегических объектов. В рамках частно-государственного партнерства определяются вопросы распределения рисков, уровень обязательств государственного и частного секторов, продолжительность во времени, право собственности на активы. Формами частно-государственного партнерства являются концессия, сдача в аренду, BOOT (built, own, operate, transfer / построй, владей, эксплуатируй, передай), BOT (built, operate, transfer / построй эксплуатируй, передай), BOO (built, own, operate / построй, владей, эксплуатируй), обратный BOOT (государственный сектор финансирует и создает инфраструктуру, передает ее в эксплуатацию частной компании, которая постепенно приобретает ее в собственность). Частно-государственное партнерство может осуществляться на государственном, межгосударственном и региональном уровнях;

- региональная политика повышения конкурентоспособности транспортной инфраструктуры и компаний на основе ликвидации неравномерности в территориальном размещении транспортных сетей с повышением качества их размещения.

АЭРОФЛОТ ДОН



«Аэрофлот-Дон» — крупнейшая авиакомпания Юга России, надежный и динамично развивающийся авиаперевозчик.

Донские авиаторы выполняют рейсы из четырех базовых аэропортов (Ростов-на-Дону, Шереметьево-1, Внуково, Сочи) в города России, страны СНГ, Западной Европы, Азии и Африки.

Парк воздушных судов ОАО «Аэрофлот-Дон» включает в себя Боинг-737-500, Ту-154, Ил-86, Ту-134. Авиакомпания в 2007 году открыла филиал в Шереметьево с обширной программой полетов из Москвы.

Девиз ОАО «Аэрофлот-Дон»: «Все для пассажиров!».



тел. +7 (863) 200 19 19

www.aeroflot-don.ru