

# Экспорт транспортных услуг — на уровень мировых стандартов

Е.К. САМСОНОВА,

директор подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» ФГУ «Ространсmodernизация»



**Одна из приоритетных задач государственной политики в области транспорта — развитие его инфраструктуры. До недавнего времени в этой сфере отсутствовал комплексный подход. Реализация мероприятий по узкоотраслевому принципу привела к тому, что многие проекты были плохо состыкованы, бюджетные вложения в них не отличались эффективностью. Это предопределило необходимость новых подходов, адекватных потребностям современной экономики страны.**

31 мая 2006 г. постановлением Правительства РФ были внесены корректировки в программу «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)». Одно из принципиальных изменений — принятие подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг», призванной повысить транзитный потенциал страны и конкурентоспособность российских перевозчиков.

Транзит — одна из важных составляющих всех экспортных услуг отечественной экономики. Он напрямую зависит от состояния транспортной инфраструктуры, которая еще не во всем отвечает требованиям международного сообщества. Доля транзита в экспорте нашей страны составляет 0,3%, экспедирование контейнеров — без малого 0,5% общего объема контейнерных перевозок. Между тем, эксперты утверждают, что привлечение на российские коммуникации только 5% грузов евроазиатского транзита принесет стране до 1 млрд. долларов в год.

Понимая это, разработчики особое внимание уделили решению задачи интеграции российского транспортного комплекса в аналогичную евроазиатскую систему, а также развитию современной инфраструктуры, в том числе международных транспортных коридоров.

В рамках новой подпрограммы предусматривается реализация комплексных инвестиционных проектов общенационального значения на условиях государственно-частного партнерства. В их числе строительство мультимодальных логистических комплексов, сети высокоскоростных автомобильных дорог, аэропортов-хабов, развитие портовых

комплексов. Иными словами, обеспечены высококачественных и конкурентоспособных транспортных услуг.

В результате реализации такого рода мероприятий к 2010 г. должны быть обеспечены следующие показатели:

- вдвое увеличен объем экспорта отечественных транспортных услуг, что составит 13,1 млрд. долларов в год;
- прирост объема транзитных перевозок по территории Российской Федерации составит 25–30 млн. тонн;
- объем перевозок трансфертных пассажиров в аэропортах-хабах вырастет в 5–7 раз, достигнув 3–4 млн. человек;
- доля отечественных автоперевозчиков на российском рынке международных перевозок составит около 50%;
- доля тоннажа торгового флота, зарегистрированного в национальном реестре и контролируемого Россией, возрастет до 56%.

Важной отличительной особенностью подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» является механизм ее финансирования. В общем виде он представляет собой совокупность долевого финансирования проектов частными инвесторами, правительством и регионами страны путем создания совместных акционерных обществ или благодаря передаче создаваемых объектов государственной собственности в длительное концессионное управление.

Предполагается, что финансирование проектов будет происходить в основном за счет частного капитала и недавно созданного Инвестиционного фонда, которому поручено финансирование крупных инфраструктурных проектов. Поскольку их отбор происходит на конкурсной основе, особое

внимание уделено качественной проработке новых идей еще на этапе подготовки. Таким образом, предлагается тщательное обоснование необходимых инвестиций, осуществляется конкурс на лучшее проектное решение, определяется потенциальный концессионер и заключается соответствующее соглашение.

Воплощение подпрограммы в жизнь и контроль ее выполнения Минтранс РФ возложил на федеральное государственное учреждение «Ространсmodernизация». Оно же обязано привлекать частных партнеров к реализации проектов и консультировать заинтересованных лиц по вопросам подготовки и реализации проектов.

В рамках своих полномочий учреждение координирует работу представителей государственного сектора (профильных министерств, отраслевых федеральных агентств, региональных администраций) и частного бизнеса.

В настоящее время ФГУ «Ространсmodernизация» разрабатывает несколько проектов, приоритетных для нашей страны, каждый из которых направлен на решение стратегических задач социально-экономического развития государства. На некоторых из них хотелось бы остановиться подробнее.

Одной из важных задач Минтранса России является повышение конкурентоспособности морских портов. В настоящее время большое влияние на создание привлекательности морских портов для пользователей и потенциальных инвесторов оказывает качество подъездных путей. Ряд проектов подпрограммы направлен на ликвидацию ограничений, которые накладывают на развитие российских портов и повышение их конкурентоспособности низкое качество транспортной инфраструктуры, связывающей порты с транспортными коммуникациями страны. К таким проектам относятся планы комплексного развития Мурманского, Дальневосточного и Новороссийского транспортных узлов.

Комплексное развитие Мурманского транспортного узла — ключевой эле-



мент в повышении всего экспортного потенциала страны, развитии будущей инфраструктуры Арктики и всей транспортной системы России. Реализация проекта включает в себя строительство и эксплуатацию нового торгового порта на западном побережье Кольского залива, создание комплексов по перевалке генеральных грузов: угля, нефти, контейнеров, объем которых к 2015 г. должен составить более 50 млн. тонн. В рамках проекта предусмотрено также строительство железнодорожного сообщения от станции Мурмаши до станции Лавна длиной 27 км и железнодорожных подходов к порту.

Перенесемся мысленно на другой конец страны.

Развитие транспортного узла Восточный — Находка в Приморском крае решит важную задачу повышения конкурентоспособности Транссибирской магистрали. Разгрузка существующих портовых мощностей и ликвидация заторов подвижного состава на припортовых железнодорожных путях, рост пропускной способности и грузооборота более чем вдвое, безусловно, повысят имидж Дальневосточного региона для перевозчиков и позволят осуществлять транзитный потенциал страны на более высоком уровне. В рамках проекта запланировано возведение современного терминального комплекса и складских сооружений, строительство второго железнодорожного пути от станции Находка-Восточная до развязки Хмыловский и объездной автодороги к Находке.

Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла будет

способствовать устранению несоответствия в развитии портовых мощностей и объектов железнодорожного и автомобильного транспорта.

Недостаточная мощность транспортной инфраструктуры сдерживает развитие портов и этого региона. Это в первую очередь касается самого крупного порта на побережье — Новороссийского морского порта (НМП). По прогнозам специалистов, его пропускная способность к 2007–2008 гг. не позволит в полной мере реализовать потенциал НМП. Железные и автомобильные магистрали не сумеют переработать прогнозируемый к 2009 г. объем портовых грузов, который составит до 55,5 млн. тонн.

Развитие транспортной инфраструктуры Новороссийского транспортного узла будет осуществляться комплексно, с учетом реализации планируемых инвестиционных проектов, включит в себя автотранспортную, железнодорожную и логистическую составляющие. Предусмотрено:

- проектирование и строительство терминала по перевалке мазута мощностью 3 млн. тонн;
- строительство контейнерного терминала мощностью 4 млн. тонн (350 тыс. TEU);
- увеличение мощности по перевалке сухих минеральных удобрений на 1,5 млн. тонн;
- строительство зернового терминала мощностью 3,6 млн. тонн;
- проектирование и строительство терминала по перевалке жидкой серы мощностью 1 млн. тонн.

Все это не исчерпывает перспективы модернизации Новороссийского

транспортного узла и является только одним из этапов его развития.

Безусловно, стратегическое значение имеет развитие Московского транспортного узла, который является центральным звеном в сложившейся системе распределения товарно-транспортных потоков на территории европейской части страны. В рамках подпрограммы предусмотрено развитие столичного авиационного комплекса, строительство Центральной кольцевой автодороги и разветвленной сети распределительных логистических центров.

Геополитическое положение Москвы обязывает добиваться существенного увеличения количества трансферных пассажиров и качественного улучшения их обслуживания в аэропортах. Сейчас, по данным экспертов, их участие в общем пассажиропотоке не превышает 1%.

Составители прогнозов не без оснований утверждают, что количество трансферных пассажиров в Московском авиационном транспортном узле будет постоянно расти и к 2020 г. достигнет 7 млн. человек. В рамках проекта предполагается строительство и модернизация объектов аэропортовой и аэродромной инфраструктуры, сооружение автомобильных и железных и дорог, линий метро, обеспечивающих посадку пассажиров на все виды транспорта в здании аэровокзала и на площади перед ним, гармонизацию всей системы воздушного движения.

Предполагается, что эти и другие проекты, вошедшие в подпрограмму «Развитие экспорта транспортных услуг», будут реализовываться с использо-



ванием механизма государственно-частного партнерства, что повысит эффективность капиталовложений. Несмотря на то, что в нашей стране уже есть опыт такого сотрудничества — принят Федеральный закон о концессионных соглашениях, вводится практика трехлетнего бюджетного планирования инвестиционных затрат, — существует целый ряд ключевых вопросов, касающихся структурирования и финансирования проектов ГЧП, которые ждут своего решения.

Во-первых, все более насущной представляется необходимость дальнейшего создания правовой базы, а именно — принятие отраслевых законодательных актов, способствующих развитию ГЧП, в частности, законов «О платных автомобильных дорогах», «О морских портах».

Во-вторых, серьезной проблемой остается неурегулированность земельных отношений, как, например, отсутствие нормативно устоявшегося порядка резервирования и изъятия земельных участков, необходимых для строительства.

Своего воплощения в жизнь требуют механизмы, позволяющие снять нормативные барьеры для частных инвес-

торов. В настоящее время их преодолевают только юридические лица, бюджетное финансирование которых осуществляется в обмен на соразмерный пакет акций в уставном капитале. Однако применительно к крупным инфраструктурным объектам такая схема не подходит в принципе, поскольку они не могут быть частной собственностью и в дальнейшем подлежат регистрации как государственное имущество.

В настоящее время мы успешно сотрудничаем с законодательными органами, у которых есть понимание того, какие именно законы нужны стране для реализации государственно-частного партнерства. Сложилось успешные отношения с Министерством экономического развития, региональными администрациями, в том числе с правительствами Московской области, Краснодарского края и рядом других. Активно идут консультации с Росимуществом и Минприроды, цель которых — урегулирование процедуры резервирования и изъятия земельных участков для государственных нужд. Однако есть мнение — его не раз приходилось выслушивать от представителей бизнеса, — что до сих пор нет структуры, наделенной достаточными

полномочиями для участия в проектах, о которых идет речь. Соответственно, у инвестора нет четкого представления, куда он вкладывает деньги, кому их отдает и кто является гарантом того, что конкретный проект будет реализован в указанный срок, окупится и вернет вложенные в него средства.

По мнению специалистов, решением этой проблемы могло бы стать создание межведомственной экспертной группы, в которую вошли как представители органов государственной власти, так и компетентные российские и западные эксперты, а также представители банковской сферы. Задача группы — разработать стратегию практического применения механизма финансирования проектов на условиях государственно-частного партнерства, подготовить полный пакет документов для их реализации.

В мире существует несколько вариантов применения ГЧП, каждый из которых имеет свои плюсы и минусы. На наш взгляд, практически все они применимы в России. Не нужно изобретать велосипед, нужно просто взять мировой опыт и использовать его в российских условиях.

**ВОСЬМАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ  
ВЫСТАВКА – СИМПОЗИУМ  
«ТРАНСУКРАИНА 2006»**

**24 - 26 ОКТЯБРЯ 2006**




Организатор: ЧП РИА «МедиаКомпас»  
ул. Жуковского, 15, 65026, г. Одесса, Украина  
Тел./факс: +38 (0482) 355-999 (многоканальный)  
transukraine@biscoint.com / www.mediacompass.com.ua

**THE EIGHT INTERNATIONAL  
EXHIBITION-SYMPOSIUM  
«TRANSUKRAINE 2006»**

**24-26 OCTOBER 2006**




Организатор: «MediaCompass»  
Zhukovskogo str., 15, 65026, Odessa, Ukraine  
Tel./fax: +38 (0482) 355-999 (multichannel)  
transukraine@biscoint.com / www.mediacompass.com.ua



**ОРГАНИЗАТОР ВЫСТАВКИ**