

Эффективное использование транспортного потенциала Российской Федерации и повышение конкурентоспособности российских перевозчиков



Тема логистики в России имеет высокую актуальность. Географические особенности страны, ее положение своеобразного моста, связывающего Запад и Восток, являются объектом пристального внимания транспортников. О необходимости эффективного использования транспортного, в первую очередь транзитного потенциала Российской Федерации, путей повышения конкурентоспособности российских перевозчиков мы беседуем с директором Департамента экономики и инвестиций Министерства транспорта РФ Юлией Зворыкиной.

— Юлия Викторовна, расскажите, пожалуйста, какие факторы определяют пристальное внимание Министерства транспорта к развитию логистики?

— Развитие логистических технологий вообще становится в современном мире одним из основных направлений в транспортной политике развитых стран, что является следствием ключевой особенности транспортной отрасли — ее экстерриториальности. Заниматься системой организации перевозок необходимо хотя бы потому, что вклад системы логистических комплексов в развитие экономики страны может достигать сотен миллиардов рублей и напрямую влияет на конкурентоспособность национального производителя. Кроме этого, система перевозок формирует масштабный внетранспортный экономический эффект.

Самый большой толчок развитие логистических технологий дает малому и среднему бизнесу.

— Что же, по вашему мнению, следует предпринять для оптимизации уровня логистических затрат?

— Решение данной проблемы носит комплексный характер. Прежде всего, необходимо сконцентрировать финансовые и организационные усилия на завершении формирования и подклю-

чения к мировой транспортной системе существующих международных транспортных коридоров в европейской части России, а также создании необходимой инфраструктурной базы в восточной части страны.

Для привлечения дополнительных объемов грузопотоков на перспективу до 2010 года потребуются серьезные инвестиции в инфраструктуру, а также техническое и технологическое переоснащение транзитной системы, что позволит повысить ее производительность и, следовательно, сделать цены конкурентными. В 2006 году, по предварительной оценке, общий объем инвестиций на транспорте, включая собственные средства организаций, средства федерального и региональных бюджетов и внебюджетные источники, увеличился на сумму около 104 млрд. рублей и составил 490 млрд. рублей. Однако в процентном соотношении это всего 1,8% от ВВП, что практически соответствует уровню 2005 года.

Мероприятия по развитию объектов транспортно-логистической инфраструктуры включены в комплексные инвестиционные проекты. Наиболее крупные транспортно-логистические комплексы должны быть созданы в столичном регионе, Санкт-Петербурге и Краснодарском крае, Мурманске и на Дальнем Востоке. Общая мощность введенных в

эксплуатацию до 2010 года мультимодальных транспортно-логистических терминалов составит более 100 млн. тонн грузов в год.

Данный подход позволит сформировать конкурентоспособные сквозные пакеты транспортных услуг и интегрировать их в международные транспортно-логистические цепи, первоначально на базе обслуживания собственных экспортных и импортных грузопотоков. Такие сквозные комплексы транспортных услуг на территории России создадут конкурентоспособные условия для обслуживания азиатско-европейских грузопотоков на альтернативных международных маршрутах.

— Какие меры принимаются сейчас Минтрансом для реализации этой задачи?

— В настоящее время мы при поддержке ученых разрабатываем Концепцию формирования сети мультимодальных логистических центров Российской Федерации, в которой поэтапно будут сформулированы основные принципы, направления комплексного развития крупных транспортных коридоров. Будет разработан пакет мер, направленных на развитие на территории России системы крупных транспортных коридоров и углубление их интеграции в международные транспортные системы. Указанный пакет будет включать в себя предложения по развитию нормативно-правовой базы в сфере государственно-частного партнерства, налоговой, тарифной и инвестиционной политики, международного сотрудничества, а также технической и технологической базы транспортной системы России.

По прогнозам, мероприятия ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)» и ее принци-

ально новой подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» позволят увеличить объем контейнерных перевозок в России к 2010 году в 10 раз. Но это произойдет только в том случае, если мы сможем ликвидировать узкие места в логистике.

— Расскажите, пожалуйста, о планируемых мероприятиях по интеграции России в международную транспортную систему.

— Как уже говорилось, Минтранс России ведет активную работу по развитию международных транспортных коридоров, интеграции транспортной системы России в мировую транспортную сеть. В ноябре прошлого года в Пуане Россия подписала Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог (ТАЖД), которое позволит перевозить по территории Российской Федерации около 1% контейнерных грузов Азиатского субконтинента. В настоящее время пропускная способность пограничных пунктов пропуска в Дальневосточном федеральном округе недостаточна для развития транзитных перевозок, в связи с чем требуется их модернизация и увеличение пропускной способности в 20–30 раз в рамках федеральной целевой программы «Государственная граница Российской Федерации (2003–2010 гг.)».

Мы разработали комплекс мероприятий, включающих в себя инвестиционные проекты по устранению разрывов на направлениях максимальной концентрации внешнеторговых и транзитных грузопотоков, создания альтернативных маршрутов, ускоряю-

щих движение грузов и пассажиров в международном сообщении. Это создание новых автодорог, развитие сети аэропортов-хабов, развитие системы внутреннего водного транспорта. Исходное целеполагание логистики должно стать основой программ комплексного развития транспортных узлов.

— Какая роль в реализации этих программ отводится представителям отечественного транспортного бизнеса?


— Прорыв в сфере развития логистических технологий возможен только при эффективном взаимодействии государства и частных компаний — лидеров отрасли, поскольку формирование грузопотоков все более определяется механизмами баланса спроса и предложения логистических услуг, а также конкуренцией на этом рынке. Такой хорошо известный в мире механизм государственно-частного партнерства, как концессия, в последнее время получил признание и в России. Принят закон «О концессионных соглашениях». 28 февраля 2007 года состоялось вскрытие конвертов по концессионному проекту «Западный скоростной диаметр». В конкурсе приняли участие 4 международных консорциума, в них вошли крупнейшие концессионные компании. Это первый после 75-летнего перерыва концессионный проект в России.

Успех в данном случае будет зависеть от эффективности механизмов как финансирования, так и управления. Уже сейчас финансовая ситуация в отрасли складывается в пользу внебюджетных

инвестиций, по сравнению с бюджетными. Прирост внебюджетных инвестиций составляет 93 млрд. рублей, из них привлеченные средства — 53 млрд. рублей, собственные средства (деньги транспортных компаний) — 40 млрд. рублей. На каждый рубль бюджетных средств транспортная отрасль получает 4 рубля внебюджетных.

Государство, сохраняя за собой деятельность по развитию транспортной инфраструктуры, совместно с бизнесом создает площадку для дальнейшей работы транспортных компаний, которые в свою очередь развивают систему управления транспортными потоками. Основными сферами применения схемы ГЧП в России могут стать: строительство платных автомобильных дорог, развитие городского пассажирского транспорта, строительство морских терминальных комплексов, реконструкция аэропортовых комплексов, железнодорожное строительство в районах освоения новых месторождений и многое другое. Десять инвестиционных проектов претендуют сегодня на реализацию в рамках ГЧП с финансовой поддержкой государственного Инвестфонда. Пока поддержку получили автодороги и железнодорожная инфраструктура.

Принципиально важно, что таким образом государство сможет привлекать не только средства частных инвесторов, но и осваивать передовые управленческие технологии, задействовать кадровые и организационные ресурсы бизнеса, способные обеспечить высокое качество управленческих решений и инженерных работ.



НЕФТЕХИМТРАНС

Доверьте решение Ваших транспортных задач профессионалам!


Экспедирование всех видов грузов по железным дорогам России, стран СНГ, Балтии и Восточной Европы.

Предоставление в аренду цистерн собственности Нефтехимтранса для перевозки нефтепродуктов и химических грузов.

Слежение и розыск вагонов на сети железных дорог стран СНГ.

Освоение новых видов подвижного состава, отвечающего самым современным требованиям нефтехимической и химической промышленности.





107996, г. Москва, ул. Гиларовского, д. 31 Тел.: (495) 684-82-52, 684-85-10, 684-87-91 Факс: (495) 684-81-85, E-mail: nht@sovintel.ru
 Gilyarovskogo str., 31, Moscow 107996 Tel.: (495) 684-82-52, 684-85-10, 684-87-91 Fax: (495) 684-81-85, E-mail: nht@sovintel.ru