

# Развитие инфраструктуры региона как фактор реализации государственной транспортной стратегии РФ на примере Самарской области

**Б.В. АРДАЛИН**, министр транспорта, связи и автомобильных дорог Самарской области, канд. экон. наук;

**В.П. БОЛЬШОВ**, руководитель управления транспорта и связи МТСиАД СО;

**С.Ф. ГИЛЕВ**, начальник отдела логистики и новых технологий МТСиАД СО; **С.Н. НИКОЛЬСКИЙ**, начальник отдела МТСиАД СО;

**С.А. ПРИВАЛОВ**, зав. кафедрой СамГАПС, канд. техн. наук; **С.Л. РАДИН**, консультант отдела логистики и новых технологий МТСиАД СО

**Предстоящее вступление во Всемирную торговую организацию позволит России наиболее полно интегрироваться в систему международной торговли. Поэтому уже сейчас необходимо обеспечить условия для эффективного функционирования страны на международном рынке, в том числе посредством развития транспортной инфраструктуры.**

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года определяет развитие транспортной системы России в качестве одной из приоритетных задач государственной политики.

При этом особое значение имеет развитие опорной транспортной сети страны, в частности, транспортных узлов, находящихся на пересечении транспортных коридоров (рис. 1) и обеспечивающих обработку грузовых потоков. Это позволит России свободно интегрироваться в транспортную систему Евразийского континента, став ее неотъемлемым звеном, и будет способствовать динамичному развитию экономики как страны в целом, так и ее субъектов. Приоритеты развития транспортной системы Самарской области формируются на основе баланса федеральных и региональных интересов. Такой подход обеспечивает достижение максимального совокупного социально-экономического эффекта.

Федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)», а также Стратегией социально-экономического развития Самарской области до 2020 года предусматривается развитие Самарского транспортного узла как одного из основных центров консолидации и переработки внутренних и экспортно-импортных грузопотоков евроазиатских направлений в рамках развития системы международных транспорт-

ных коридоров на территории России (рис. 1).

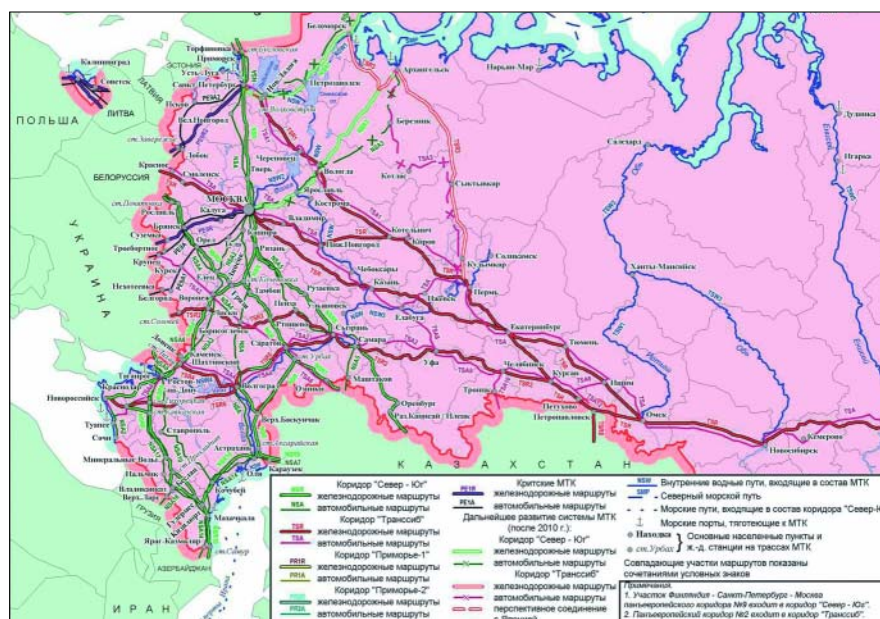
Благодаря выгодному экономико-географическому положению Самарская область является одним из крупнейших в России транспортных узлов, обладающих высоким транзитным потенциалом и способных обеспечить устойчивое транспортное сообщение во всех направлениях (рис. 3). Область находится на пересечении важнейших международных транспортных коридоров (МТК) «Север — Юг» и «Запад — Восток».

В системе международного транспортного коридора «Север — Юг» использование внутренних водных путей,

включая Волго-Балтийскую водную систему, позволяет осуществлять перевозки грузов судами смешанного («река-море») плавания в направлении Северная Европа — страны Каспийского региона, а также с выходом в Черное море и далее на Дунай.

Автодорогами федерального значения регион связан с западными районами Республики Казахстан и странами СНГ. В системе международного транспортного коридора «Запад — Восток» функционируют автомобильная дорога федерального значения М-5 «Урал» и Куйбышевская железная дорога, по которым перевозятся грузы из Европы на Урал и в Сибирь, в Восточный Казахстан и Китай.

Через территорию Самарской области проходят воздушные трассы российского и международного значения (рис. 2). Из крупнейшего в Поволжье международного аэропорта «Курумоч»



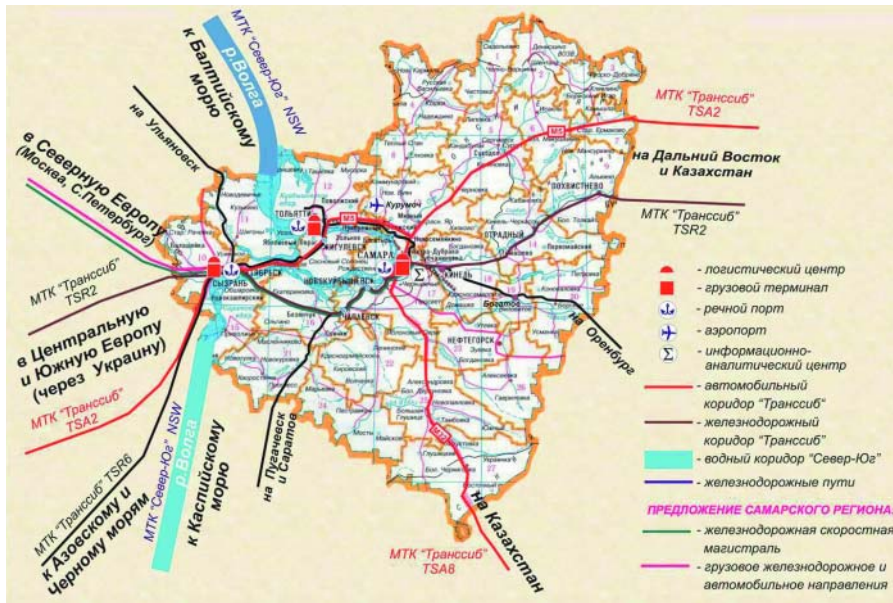


Рис.1



Рис. 2



Рис. 3. Динамика внешнеэкономической деятельности Самарской области за 2001–2006 гг.

выполняются рейсы практически во все крупнейшие города России, в столицы стран СНГ, а также Турцию, Объединенные Арабские Эмираты, Израиль, Германию, Австрию, Италию и другие государства. Это единственный аэропорт в Поволжье, способный принимать воздушные суда любых типов.

Таким образом, наличие базовых структурных элементов — выгодного географического положения, развитой инфраструктуры и сети транспортных организаций — обеспечивает необходимые условия для формирования на территории Самарской области мощного транспортно-логистического кластера.

Важным конкурентным преимуществом региона, способствующим развитию кластера, является высокий экономический и промышленный потенциал.

Экономика области имеет диверсифицированную структуру. Область производит около 70% российского выпуска легковых автомобилей, более половины производимого в России линолеума, каждый четвертый подшипник качения, пятую часть синтетического аммиака и каучука, около 10% нефтепродуктов, 5,7% синтетических смол и пластмасс, 4,4% минеральных удобрений. В сфере производства Самарская область уступает, в основном, лишь добывающим регионам и столичным городам, а в сфере потребления занимает лидирующие позиции в России.

Регион активно вовлечен во внешнеэкономические связи. Самарская область входит в десятку ведущих российских регионов по объемам внешнеторгового оборота товаров и услуг.

В Самарской области сформирован благоприятный бизнес-климат, позволяющий достигать высоких объемов производства и позитивной динамики инвестиций в основной капитал, в том числе на рынке транспортных услуг.

По оценке, в 2006 году на развитие экономики и социальной сферы региона использовано 82,6 млрд. рублей инвестиций в основной капитал, что на 15,5% превышает уровень 2005 года. Особо хотелось бы отметить, что пятая часть всех капитальных вложений направлялась именно в развитие транспорта.

Значительные капитальные вложения осуществляют Куйбышевская железная дорога, компании по транспортировке нефти по трубопроводам, а также ряд крупных предприятий региона, развивающих собственное транспортное хозяйство.

Приход в регион иностранных инвесторов, крупных сетевых структур на



## Объекты транспортно-логистического комплекса

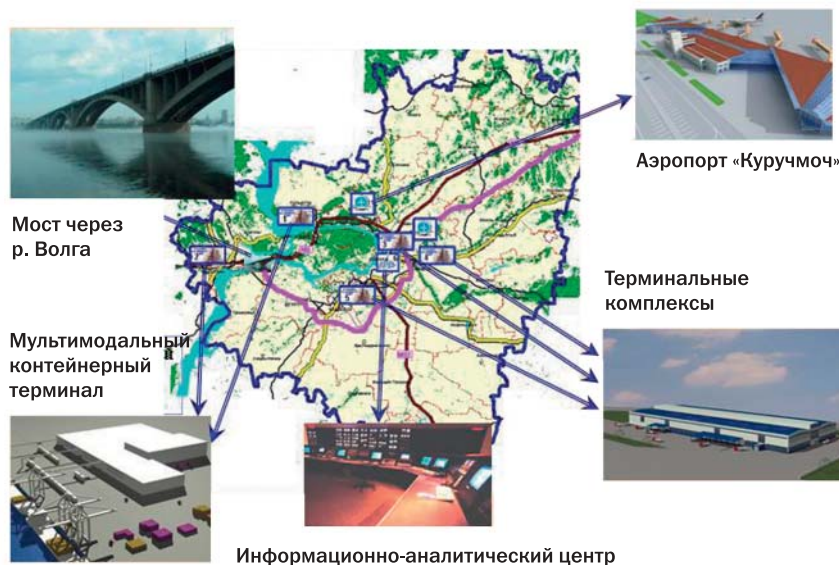


Рис. 4

### Транспортный консолидирующий центр по обработке грузов и контейнеров на территории Самарской области

#### ПОКАЗАТЕЛИ ПРОЕКТА

Годовая мощность	775 тыс. TEUs в год
Количество площадок	5
Зона охвата	ПФО
Стоимость проекта, в т.ч.	7 055 млн. рублей
ЛИАЦ	37,4 млн. млн. рублей
МКТ Тольятти	1 766 млн. рублей
МКТ Сызрань	1 464 млн. рублей
Терминал Жигули	1 043 млн. рублей
Терминал Новосемейкино	1 043 млн. рублей
Терминал Кинель	1 468 млн. рублей
Стоимость оборудования	2 178,1 млн. рублей (30,9%)
Дисконтированный срок окупаемости бюджетных средств	15,8 года
Дисконтированный срок окупаемости проекта	23 года

Рис. 5

региональном рынке повышает требования к качеству логистических услуг, а также способствуют развитию логистической системы Самарской области с целью достижения уровня международных стандартов. В регионе активно ведется строительство крупных логистических комплексов и складских терминалов.

В целях развития объектов транспортной инфраструктуры Самарской области (рис. 4), повышения эффективности функционирования транспортной системы региона в рамках международных транспортных коридоров Правительством Самарской об-

ласти в 2003 году начаты работы по проектированию и строительству транспортного консолидирующего центра по обработке грузов и контейнеров на территории Самарской области (СТКЦ).

Положительные результаты проведенных научно-исследовательских, аналитических и проектных работ позволили экономически обосновать необходимость создания СТКЦ. Одним из функциональных назначений данного объекта является обеспечение выхода грузовых потоков с южных портов России (Черного и Каспийского морей) на Транссибирскую магистраль с органи-

зацией эффективного транспортного обслуживания региональных рынков Поволжья и Южного Урала.

Самарский транспортный узел, имея мощную железнодорожную составляющую, развивающуюся сеть автодорог (включая дороги федерального значения), международный аэропорт и речные порты, имеет возможность выполнять функции транспортного центра Среднего Поволжья и Приуралья по консолидации и распределению грузовых потоков (преимущественно в контейнерном исполнении) с формированием соответствующих локальных зон транспортного обслуживания для Самарской, Пензенской, Ульяновской и Оренбургской областей, а также Республик Башкортостан и Мордовия, входящих в зону функционирования Куйбышевской железной дороги.

Площадь зоны такого локального обслуживания составит около 20% европейской территории страны с численностью населения 25,3 миллиона человек.

СТКЦ представляет собой систему специализированных складов-терминалов и объектов транспортной инфраструктуры, консолидирующих грузопотоки водного, железнодорожного и автомобильного транспорта, а также объектов сопутствующего сервиса и информационно-логистического центра по управлению грузопотоками, что позволит предоставить клиентам современный уровень сервиса при осуществлении интермодальных и мультимодальных перевозок.

В 2005–2006 годах разработано обоснование инвестиций на проектирование и строительство транспортного консолидирующего центра, на которое получено положительное заключение Главгосэкспертизы России.

Данный проект получил одобрение и поддержку на проходившем в Москве 26 октября 2006 года XXVI заседании исполнительного комитета Координационного транспортного совещания государств — участников СНГ под председательством министра транспорта Российской Федерации И.Е. Левитина.

Общая стоимость работ по инвестиционному проекту в соответствии с заключением Главгосэкспертизы РФ составляет 7 млрд. 55 млн. рублей. Показатели проекта приведены на рис. 5.

Реализацию проекта планируется осуществлять на основе государственно-частного партнерства на принципах разделения рисков государства с частным капиталом. Схема взаимодействия участников проекта с использо-

## Транспортный консолидирующий центр по обработке грузов и контейнеров на территории Самарской области

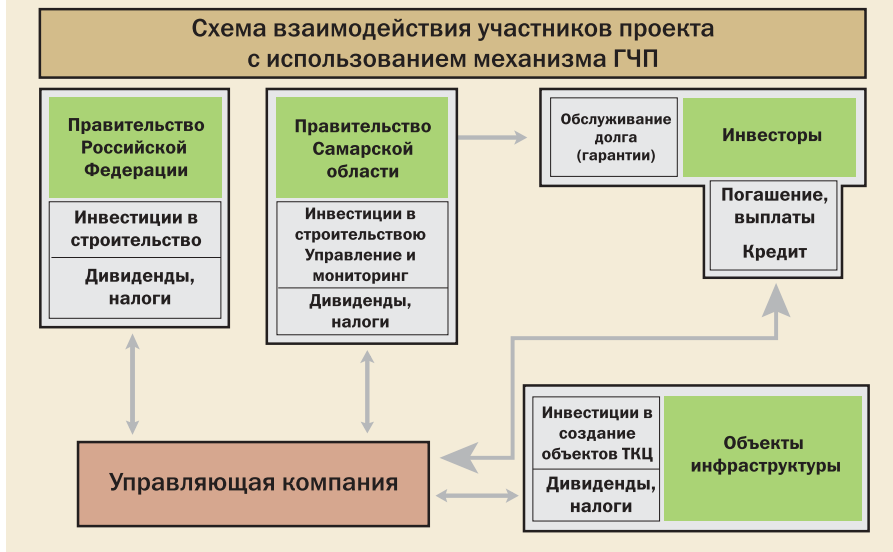


Рис. 6

## Механизмы государственной поддержки инвестиционной деятельности



Рис. 7

ванием механизма ГЧП представлена на рис. 6.

На основании положения об Инвестиционном фонде Российской Федерации Правительством Самарской области подготовлена концепция инвестиционного проекта СТКЦ, которая направлена для рассмотрения на заседании Экспертного совета по государственно-частному партнерству Министерства транспорта Российской Федерации.

В настоящее время Правительством Самарской области осуществляется поиск партнеров для реализации проекта. Так, ОАО «Российские железные доро-

ги» и ОАО «Трансконтейнер» заявили о рассмотрении возможности своего участия в проекте СТКЦ.

Ведутся переговоры с представителями Украины (Ильичевский морской торговый порт) по вопросу развития транспортного коридора между Украиной и Самарской областью в части создания постоянной контейнерной линии по маршрутам: порт Тольятти/Самара — порт Одесса/Ильичевск — порт Джойя-Тауро — порт Тольятти/Самара.

В настоящее время ведутся переговоры с представителями консалтинговых фирм и банков как возможных инвес-

тиционных консультантов и инвесторов проекта СТКЦ.

В 2007 году Правительством области будут продолжены работы по реализации данного проекта. В областном бюджете предусмотрено выделение средств на проектирование и строительство транспортного консолидирующего центра. В 2008 году планируется завершение разработки проектно-сметной документации на все объекты, входящие в проект, и получение заключения Главгосэкспертизы России. Поэтапное строительство объектов планируется начать в 2009 году.

Учитывая приоритетное значение проекта для региона, Правительство Самарской области будет оказывать всемерное содействие инвесторам в его реализации.

Необходимо отметить, что инвестиционное законодательство Самарской области является одним из наиболее прогрессивных в РФ и включает в себя широкий спектр форм государственной поддержки инвесторов, в том числе предоставление областных государственных гарантий, инвестиционных налоговых кредитов, целевых субсидий, а также предусматривает льготное налогообложение.

Важной формой поддержки является и возможность заключения инвестиционных меморандумов между Правительством Самарской области и инвесторами, реализующими на территории области инвестиционные проекты стоимостью 650 млн. рублей и более. В соответствии с инвестиционным меморандумом инвестору устанавливается режим наибольшего благоприятствования в период реализации инвестиционного проекта, и назначается государственный куратор (рис. 7).

Посредством координации с Правительством Самарской области государственный куратор способствует более быстрому и качественному решению вопросов организации бизнеса в Самарской области, обеспечивая «зеленый коридор» для вхождения потенциального инвестора в регион.

Реализация проекта строительства транспортного консолидирующего центра по обработке грузов и контейнеров на территории Самарской области будет способствовать не только более полному использованию транспортного потенциала региона, но и обеспечит ускорение экономического развития Российской Федерации в целом.