

КОМПЛЕКСНЫЕ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ – ОСНОВА СОЗДАНИЯ ЭФФЕКТИВНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**Игорь Витальевич
Фрейдин**
Генеральный директор ФГУ
«Ространсmodernизация»



качества жизни населения. Географические особенности России определяют приоритетную роль транспорта в развитии конкурентных преимуществ страны с точки зрения реализации её транзитного потенциала.

Скорость транспортного сообщения влияет на эффективность экономических связей и подвижность населения. Рост скорости доставки грузов и пассажиров дает ощутимый экономико-социальный эффект. При перевозке грузов он выражается в высвобождении оборотных средств предприятий, при перевозке пассажиров – в высвобождении времени людей, которое может быть использовано на другие цели.

Россия располагает всеми современными видами транспорта, размещение и структура её транспортных коммуникаций в целом отвечают внутренним и внешним транспортно-экономическим связям страны, но нуждаются в существенном совершенствовании.

С 2002 года развитие транспортной системы страны осуществлялось в соответствии с федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)», а её текущее управление – федеральным государственным учреждением «Дирекция государственного заказчика по реализации федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России» (ФГУ «Ространсmodernизация»), созданным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 29 декабря 2001 г. № 189.

В указанный период осуществлялось строительство 1-го пускового комплекса Томмот-Кердем железнодорожной линии Беркажит-Томмот-Якутск, пограничной железнодорожной станции Чернышевское Калининградской железной дороги, совмещенного мостового перехода через р. Лену в районе г. Якутска. Введены в эксплуатацию Лагар-Аульский тоннель на Дальневосточной железной дороге, Большой Петлевой тоннель на 1855-м километре участка Белореченская-

**Виталий Вячеславович
Максимов**
Советник Генерального
директора ФГУ
«Ространсmodernизация»



В Российской Федерации, как и в других развитых странах, транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры.

Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, что является необходимым условием её территориальной целостности, единства её экономического пространства. Они связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей России и её интеграции в глобальную экономическую систему.

Транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии страны. Транспортная система обеспечивает условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и

Туапсе, ряд пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации на основных направлениях перевозок. Осуществлялись мероприятия по модернизации железнодорожной инфраструктуры острова Сахалин.

районы Крайнего Севера общей протяженностью 68160 км. Завершен комплекс работ первой очереди по строительству II нитки шлюза Кочетовского гидроузла.

С 2008 года началась реализация 13 крупных инфраструктурных проектов на принци-

ФГУ «Ространсmodernизация» учреждено в целях управления реализацией федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 гг.)» в соответствии с приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 29 декабря 2001 г. № 189

Построено и реконструировано более 15 тыс. км автомобильных дорог федерального и регионального значения. Отремонтировано более 100 тыс. км дорог федерального и регионального уровня. Выполнен капитальный ремонт 5 тыс. км дорог федерального уровня.

Рост пассажирооборота на воздушном транспорте составил 70,2%, грузооборота – 14,5%. Доля воздушных судов, удовлетворяющих требованиям Международной организации гражданской авиации в отношении шума, в

пах государственно-частного партнёрства, в первую очередь за счёт средств Инвестиционного фонда Российской Федерации.

До и во время мирового финансового кризиса 2008-2009 г.г. Инвестиционный фонд Российской Федерации являлся основным источником бюджетного финансирования инвестиционных проектов федерального значения в сфере транспорта, реализуемых на основе механизма государственно-частного партнёрства. Для сравнения, расчётные объ-

Для инвестиционных проектов федерального значения в транспортной отрасли с 2005 по 2009 год Инвестиционный фонд Российской Федерации по объёму финансирования являлся основным источником выполнения бюджетных обязательств

структуре реализуемой провозной мощности парка выросла с 44 процентов до 59,1 процента, доля современных воздушных судов в структуре парка выросла с 24 до 35%.

Объём перевалки грузов через морские торговые порты России вырос в 2,6 раза и составил 451 млн. тонн, что на 12 процентов превысило максимальный объём перевалки грузов портами Советского Союза в 1989 году.

Осуществлены восстановительные и ремонтные работы на 723 гидротехнических сооружениях. Обеспечены условия судоходства на водных путях для завоза грузов в

ёмы расходов федерального бюджета на реализацию подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» по статье «Капитальные вложения» и планируемые бюджетные ассигнования Инвестиционного фонда Российской Федерации по отношению к суммарному объёму обоих источников составили (см. таблицу 1):

- в 2008 г.: суммарный объём – 44640,0 млн. руб. (100%), из которых: Инвестиционный фонд Российской Федерации –

Таблица 1. Расчётные объёмы расходов на реализацию подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» по статье «Капитальные вложения»

Источники финансирования	2006-2010 годы всего, млн. руб.	В том числе, по годам, млн. руб. (в ценах соответствующих лет)				
		2006	2007	2008	2009	2010
Всего, в том числе:	148500	500	730	58940	88330	-
• федеральный бюджет	3700	500	730	1440	1030	-
• бюджеты субъектов Российской Федерации	12300	-	-	5300	7000	-
• внебюджетные средства	132500	-	-	52200	80300	-
Инвестиционный фонд Рос- сийской Федерации	80900	-	-	43200	37700	-

Источник: Постановление Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. N 848 «О федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)»» (в ред. Постановлений Правительства РФ от 31.05.2006 г. № 338, от 09.07.2007 № 437, от 10.04.2008 г. № 258, с изм., внесёнными распоряжениями Правительства РФ от 21.10.2004 г. № 1355-р, от 21.04.2006 г. № 553-р).

43200,0 млн. руб. (96,8%), федеральный бюджет на реализацию подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» – 1440,0 млн. руб. (3,2%);

- в 2009 г.: суммарный объём – 38730,0 млн. руб. (100%), из которых: Инвестиционный фонд Российской Федерации – 37700,0 млн. руб. (97,3%), федеральный бюджет на реализацию подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» – 1030,0 млн. руб. (2,7%)¹.

Постановлением Правительства РФ от 20.05.2008 г. №377 была утверждена новая федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)», которая изменила описанную выше тенденцию. В соответствии с Федеральным законом от 02.12.2009 г. №308-ФЗ² «О федеральном бюджете на 2010 год и на плановый период 2011 и 2012 годов», запланированные расходы федерального бюджета по тем же статьям составили (см. таблицу 2):

- в 2010 г.: суммарный объём – 46749,8 млн. руб. (100%), из которых: Инвестиционный фонд Российской Федерации – 33943,7 млн. руб. (72,6%), федеральный бюджет на реализацию подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» (без учёта затрат на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы) – 12806,1 млн. руб. (27,3%).

В результате плановые расходы Инвести-

ционного фонда Российской Федерации сократились по сравнению с 2009 г., при этом плановый объём бюджетного финансирования инвестиционных проектов посредством подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)» вырос по сравнению с тем же периодом более чем в 12,4 раза, что свидетельствует о том, что Правительство Российской Федерации и Министерство транспорта Российской Федерации придают всё большее значение данному альтернативному³ источнику финансирования обязательств Российской Федерации при реализации транспортных инвестиционных проектов.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 17.03.2009 г. № 236 «О внесении изменений в федеральную целевую программу «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» на ФГУ «Ространсmodernизация» было возложено исполнение функций государственного заказчика по подготовке и реализации мероприятий подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» и выполнению научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.

Подпрограмма «Развитие экспорта транспортных услуг» направлена на создание эффективной транспортной инфраструктуры, позволяющей повысить конкурентоспособность транспортной системы Российской Федерации и реализовать транзитный потенциал страны.

Существующая система международных транспортных коридоров, проходящих по территории Российской Федерации, и их обустройство не позволяют в полной мере использовать отечественные транспортные

Объём бюджетного финансирования подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)» вырос по сравнению с 2009 годом более чем в 12,4 раза и может теперь рассматриваться в качестве основного источника финансирования государственных обязательств в транспортных проектах государственно-частного партнёрства

ционного фонда Российской Федерации сократились по сравнению с 2009 г., при этом плановый объём бюджетного финансирования инвестиционных проектов посредством подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)» вырос по срав-

коммуникации для обеспечения международных трансконтинентальных связей. Транзит через территорию Российской Федерации составляет менее 1% товарооборота между странами Европы и Азии (используется только 5-7% транзитного потенциала страны). Это обусловлено диспропорциями в развитии различных видов транспорта, несбалансированностью и неэффективностью транспортно-технологической инфраструк-

¹ Подпрограмма «Развитие экспорта транспортных услуг» федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)», равно как и федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)», сформирована по функциональному принципу и содержит мероприятия по комплексному развитию транспортной инфраструктуры, которые будут реализованы на условиях государственно-частного партнёрства (прим. авторов).

² В редакции федеральных законов от 23.07.2010 г. № 185-ФЗ, от 03.11.2010 г. № 278-ФЗ (прим. авторов).

³ Следует отметить, что Инвестиционный фонд Российской Федерации – это часть средств федерального бюджета, подлежащая использованию в целях реализации инвестиционных проектов, осуществляемых на принципах государственно-частного партнёрства, то есть не имеет исключительно транспортной направленности, в отличие от федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)» (прим. авторов).

Таблица 2. Ведомственная структура расходов федерального бюджета на 2010 год в части Инвестиционного фонда Российской Федерации и подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)»

п/п	Наименование	Сумма, тыс. рублей
1	МИНИСТЕРСТВО РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	
	• Инвестиционный фонд	33 943 710,0
2	МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	
	Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)» Подпрограмма «Развитие экспорта транспортных услуг»	
	• Бюджетные инвестиции	12 806 068,8
	• Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы	150 000,0

Источник: Федеральный закон от 02.12.2009 г. №308-ФЗ (в ред. федеральных законов от 23.07.2010 г. №185-ФЗ, от 03.11.2010 г. №278-ФЗ) «О федеральном бюджете на 2010 год и на плановый период 2011 и 2012 годов»

Постановлением Правительства Российской Федерации от 17.03.2009 №236 на ФГУ «Ространсmodernизация» возложено исполнение функций государственного заказчика по подготовке и реализации мероприятий подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)»

туры, отсутствием современной сети логистических центров, низким уровнем использования прогрессивных транспортных технологий, в частности контейнерных, несоответствием уровня качества транспортного обслуживания международным требованиям.

Решение данных проблем возможно только при комплексном развитии объектов транспортной инфраструктуры, в первую очередь международных транспортных коридоров, крупнейших транспортных узлов и терминально-логистических комплексов. Реализация таких комплексных проектов на условиях государственно-частного партнёрства позволит повысить инвестиционную привлекательность транспортной отрасли, обеспечить необходимый приток капиталов для достижения прогнозируемых количественных и качественных показателей её

Вместе с тем, существующие экономические предпосылки реализации крупных инвестиционных проектов, связанных со строительством объектов транспортной инфраструктуры на условиях государственно-частного партнёрства, позволяют рассчитывать на их успешную реализацию при условии соответствующей организации и ресурсной обеспеченности. При этом конечные результаты, связанные с ускорением темпов строительства объектов транспортной инфраструктуры, ускорением транспортных потоков, дополнительные бюджетные поступления за счёт увеличения налоговой базы и роста транзитных перевозок обеспечивают высокую бюджетную эффективность таких проектов.

Перечень важнейших инвестиционных проектов, включенных в подпрограмму «Развитие экспорта транспортных услуг» приведен далее:

1. Комплексное развитие инфраструктуры международного транспортного коридора «Транссиб» – Транссибирского контейнерного моста (Европа – Россия – Япония с ответвлениями на Республику Казахстан, Китай, Монголию и Корейский полуостров), с общим объёмом финансирования – 43970,3 млн. рублей, в том числе за счёт средств: федерального бюджета – 27461 млн. рублей, внебюджетных источников – 16509,3 млн. рублей;
2. Комплексное развитие инфраструктуры

Комплексные инвестиционные проекты направлены на создание эффективной транспортной инфраструктуры страны

работы. Принятые в последние годы меры по развитию механизмов государственно-частного партнёрства на транспорте оказались недостаточными. Отчасти это является результатом отсутствия необходимой нормативной правовой базы и институциональных условий, способных обеспечить принятие решений о направлениях инвестирования, государственных гарантиях и других видах государственной поддержки.

- международного транспортного коридора «Север-Юг» (Северная Европа-Россия-Иран-Индия с ответвлениями на Кавказ, Персидский залив, Центральную Азию), с общим объёмом финансирования – 37145 млн. рублей, в том числе за счёт средств: федерального бюджета – 25318 млн. рублей, внебюджетных источников – 11827 млн. рублей;
3. Мероприятия по комплексному развитию международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай» на территории Российской Федерации (на участке Санкт-Петербург-Казань-Оренбург – до границы с Республикой Казахстан), с общим объёмом финансирования (в период реализации подпрограммы) – 35270,2 млн. рублей, в том числе за счёт средств: федерального бюджета – 18560,9 млн. рублей, включая проектирование (инвестиционный проект) – 722,8 млн. рублей, внебюджетных источников – 16709,3 млн. рублей;
 4. Комплексное развитие инфраструктуры Мурманского транспортного узла, с общим объёмом финансирования – 117391,9 млн. рублей, в том числе, за счёт средств: федерального бюджета – 50976 млн. рублей, внебюджетных источников – 66415,9 млн. рублей;
 5. Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла (Краснодарский край), с общим объёмом финансирования – 117676,1 млн. рублей, в том числе, за счёт средств: федерального бюджета – 58598,3 млн. рублей, бюджетов субъектов Российской Федерации – 592,9 млн. рублей, внебюджетных источников – 58484,9 млн. рублей;
 6. Создание сухогрузного района морского порта Тамань, с общим объёмом финансирования – 82664,9 млн. рублей, в том числе, за счёт средств: федерального бюджета – 50558,8 млн. рублей, внебюджетных источников – 32106,1 млн. рублей;
 7. Развитие транспортного узла «Восточный – Находка» (Приморский край), с общим объёмом финансирования – 111963,5 млн. рублей, в том числе, за счёт средств: федерального бюджета – 20898,5 млн. рублей, внебюджетных источников – 91065 млн. рублей;
 8. Развитие транспортного узла в г. Екатеринбурге, с общим объёмом финансирования – 12317,5 млн. рублей, в том числе, за счёт средств: федерального бюджета – 2174,4 млн. рублей, внебюджетных источников – 10143,1 млн. рублей;
 9. Создание Свияжского межрегионального мультимодального логистического центра (Республика Татарстан), с общим объёмом финансирования – 11579,9 млн. рублей, в том числе, за счёт средств: федерального бюджета – 5611,7 млн. рублей, бюджетов субъектов Российской Федерации – 1259,4 млн. рублей, внебюджетных источников – 4708,8 млн. рублей;
 10. Создание транспортной инфраструктуры для формирования комплексной транспортно-логистической системы г. Москвы и Московской области, с общим объёмом финансирования – 33107,4 млн. рублей, в том числе, за счёт средств: федерального бюджета – 12107,4 млн. рублей, внебюджетных источников – 21000 млн. рублей;
 11. Комплексное развитие международного аэропорта Шереметьево (включая строительство комплекса взлётно-посадочной

Подпрограмма «Развитие экспорта транспортных услуг» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)» содержит мероприятия по реализации 13 важнейших комплексных инвестиционных проектов



- полосы №3), с общим объёмом финансирования – 67003,53 млн. рублей, в том числе, за счёт средств: федерального бюджета – 30214,11 млн. рублей, внебюджетных источников – 36789,42 млн. рублей;
12. Развитие Красноярского международного авиатранспортного узла (Красноярский край), с общим объёмом финансирования – 40000,4 млн. рублей, в том числе, за счёт средств: федерального бюджета – 19173,8 млн. рублей, бюджетов субъектов Российской Федерации – 2901,6 млн. рублей, внебюджетных источников – 17925 млн. рублей;
13. Создание мультимодального универсального транспортно-логистического узла

рублей (99,6% общих расходов по подпрограмме);

- расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы – 3174 млн. рублей (0,4% общих расходов по подпрограмме).

Капитальные вложения направляются в первую очередь на реализацию комплексных проектов в области развития транспорта на условиях государственно-частного партнёрства. Высокая капиталоемкость предлагаемых к реализации проектов предполагает создание дополнительных гарантий для потенциального инвестора, в том числе таких, как финансирование за счёт средств федерального бюджета проектных работ.

Общий объём финансирования подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)» составляет 753116,7 млн. рублей

«Ростовский универсальный порт», с общим объёмом финансирования – 19900 млн. рублей, в том числе, за счёт средств: федерального бюджета – 5000 млн. рублей, бюджетов субъектов Российской Федерации – 1000 млн. рублей, внебюджетных источников – 13900 млн. рублей.

Общий объём финансирования подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» за период её реализации составляет 753116,7 млн. рублей, в том числе за счёт средств федерального бюджета – 349000 млн. рублей (см. таблицу 3).

Основными направлениями финансирования являются:

- капитальные вложения – 749942,7 млн.

Использование бюджетного финансирования в комплексных инвестиционных проектах за счёт средств подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)», а также эффективные подходы к организации и проведению инвестиционных конкурсов, а также современные методы структурирования проекта в целом, используемые ФГУ «Ространс-модернизация», позволяют распараллелить и существенно ускорить их подготовку по сравнению, например, с первыми концессионными проектами по финансированию, строительству и эксплуатации на платной основе автомобильных дорог: «Новый выход

ФГУ «Ространс-модернизация» использует современные подходы к структурированию комплексных инвестиционных проектов, что дает возможность существенно ускорить их подготовку и повысить эффективность их реализации

Таблица 3. Общие расходы на реализацию подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)»

Источники финансирования	2010-2015 г.г. всего, млн. руб.	В том числе, по годам, млн. руб. (в ценах соответствующих лет)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Всего по подпрограмме, в том числе:	753116,7	21752,5	89537,9	135237,3	150506,8	191228,5	164853,7
• федеральный бюджет	349000	12956,1	39880	50120	62490	94003,9	89550
• бюджеты субъектов Российской Федерации	5753,9	1195,3	1401,9	1782,9	1373,8		-
• внебюджетные источники	398362,8	7601,1	48256	83334,4	86643	97224,6	75303,7

Источник: Постановление Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. №848 «О федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)»» (в ред. постановлений Правительства РФ от 31.05.2006 г. №338, от 09.07.2007 г. №437, от 10.04.2008 г. №258, от 20.05.2008 г. №377, от 17.03.2009 г. №236, от 29.10.2009 г. №864, от 22.04.2010 г. №278, от 12.10.2010 г. №828, с изм., внесёнными распоряжениями Правительства РФ от 21.10.2004 г. №1355-р, от 21.04.2006 г. №553-р, Постановлением Правительства РФ от 21.12.2009 г. №1035).

на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» «Москва-Минск» и скоростная автомобильная дорога «Москва-Санкт-Петербург» на участке 15-58-й км».

В качестве характерного примера успешно реализуемых ФГУ «Ространсmodernизация» комплексных инвестиционных проектов следует отметить проект «Создание Свяжского межрегионального мультимодального логистического центра (Республика Татарстан)», который движется с опережением плановых сроков реализации (в 2010 году начались работы по подготовке территории строительства, запланированные на 2011 год).

Данный проект является одним из уникальных инфраструктурных проектов, как для регионов Поволжья, так и для всего транспортного комплекса страны. Уникальность проекта заключается в особом географическом расположении – Свяжский межрегиональный мультимодальный логистический центр (далее – СММЛЦ) находится на пересечении международного транспортного коридора «Запад-Восток» и нового международного транспортного маршрута

вы развития, что особенно актуально в связи с проведением в г. Казани Универсиады-2013.

Кроме того, по прогнозным оценкам объём грузооборота с учётом экспортно-импортных операций на 2014 (первый год после ввода в эксплуатацию) составит 14 697,8 тыс. тонн, в том числе:

- навалочные грузы – 11 244,0 тыс. тонн;
- контейнерные грузы – 2 234,0 тыс. тонн;
- универсальные грузы – 1 219,4 тыс. тонн.

В подпрограмме «Развитие экспорта транспортных услуг» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы



Запланированный объём внебюджетного финансирования проекта «Создание Свяжского межрегионального мультимодального логистического центра (Республика Татарстан)» составляет 4708,8 млн. рублей (40,6% от общей стоимости проекта)

«Европа-Западный Китай», в зоне тяготения международного транспортного коридора «Север-Юг».

Территория СММЛЦ имеет удобное расположение с учётом необходимых транспортных связей:

- с железнодорожными магистралями, узловой станции Свяжск и сортировочной станции Юдино;
- близость федеральной автомобильной дороги М-7 «Волга»;
- акватория будущего речного портового терминала удачно вписывается в фарватер р. Волга;
- к освоению на 1-ю очередь строительства предполагается участок площадью 224 га; существует возможность перспективного развития территории, с учётом возрастающих грузопотоков.

Кроме того, строительство СММЛЦ дает возможность вывести за городскую черту грузовой порт г. Казани, а также складские терминалы ст. Лагерная, выработавшей свой ресурс и не имеющей дальнейшей перспекти-



России (2010-2015 годы)» на 2010-2013 годы предусмотрен общий объём капитальных вложений в проект в объёме 11579,9 млн. рублей, в том числе:

- федеральный бюджет – 5611,7 млн. рублей (48,5% от общего объёма финансирования);
- бюджет Республики Татарстан – 1259,4 млн. рублей (10,9%);
- внебюджетные источники – 4708,8 млн. рублей (40,6%).



Объекты, создаваемые в рамках реализации данного проекта, разделены по источникам финансирования следующим образом:

- объекты, финансируемые из федерального бюджета (автодорожные объекты, железнодорожные объекты, гидротехнические сооружения);
- объекты, финансируемые из бюджета Республики Татарстан (объекты инженерного обеспечения);
- объекты частного инвестирования (контейнерный терминал, терминал навалочных грузов, складской комплекс, административно-управленческий центр, объекты технического и технологического сервиса, объекты обслуживающего назначения).

Очевидно, что в связи с необходимостью привлечения значительного объёма внебюджетных средств, ФГУ «Ространсmodernизация» уделяет особое внимание и проводит обширную работу для привлечения частных инвесторов, российских и зарубежных финансовых институтов к реализации проекта.

Результаты тщательного подхода к структурированию проекта и глубокой проработки механизмов его финансирования дали себя знать 19.10.2010 г., когда объединенной конкурсной комиссией ФГУ «Ространсmodernизация» и Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан были выявлены победители открытого конкурса по отбору частных инвесторов для создания объектов инвестиционного проек-

та «Создание Свяжского межрегионального мультимодального логистического центра (Республика Татарстан)», которые заявили о намерении инвестировать в объекты портовой, складской и контейнерной зон проекта 6377,8 млн. рублей, что уже на 35,4% превышает общий объём запланированных подпрограммой «Развитие экспорта транспортных услуг» внебюджетных средств по данному проекту.

Кроме того, в первом квартале 2011 года планируется проведение открытого конкурса по отбору частных инвесторов для создания оставшихся объектов: складской зоны, административно-управленческой зоны, зоны технического сервиса и сервисно-торговой зоны, ожидаемый объём частных инвестиций по которым составляет 3531,1 млн. рублей.

ФГУ «Ространсmodernизация» прикладывает все силы для того, чтобы в результате реализации как проекта «Создание Свяжского межрегионального мультимодального логистического центра (Республика Татарстан)», так и остальных комплексных инвестиционных проектов подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг», транспортная отрасль вышла на качественно новый уровень, обеспечивающий повышение конкурентоспособности Российской Федерации на мировом рынке транспортных услуг, была создана база для эффективного использования конкурентных преимуществ Российской Федерации и реализации её транзитного потенциала, внедрения эффективных механизмов реализации крупных

ФГУ «Ространсmodernизация» по проекту «Создание Свяжского межрегионального мультимодального логистического центра (Республика Татарстан)» подписаны инвестиционные соглашения на сумму 6377,8 млн. рублей, что на 35,4% превышает запланированный объём внебюджетных средств

инфраструктурных проектов на условиях государственно-частного партнёрства.

Мы уверены, что наряду с решением задачи роста экспорта транспортных услуг реализация комплексных проектов развития транспортной инфраструктуры на территории Российской Федерации окажет позитивное влияние на макроэкономические показатели, позволит увеличить занятость трудоспособного населения страны, получить значительный мультипликативный эффект в других отраслях экономики и социальной сфере.

Федеральное государственное учреждение «Дирекция государственного заказчика по реализации федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России» (ФГУ «Ространсmodernизация») создано приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 29 декабря 2001 г. № 189.

На ФГУ «Ространсmodernизация» возложено исполнение функций государственного заказчика по подготовке и реализации мероприятий подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)» и выполнению научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.



Министерство транспорта Российской Федерации ФГУ «Ространсmodernизация»

Перечень важнейших инвестиционных проектов подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг»:

1. Комплексное развитие инфраструктуры международного транспортного коридора «Транссиб» - Транссибирского контейнерного моста;
2. Комплексное развитие инфраструктуры международного транспортного коридора «Север – Юг»;
3. Мероприятия по комплексному развитию международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай» на территории Российской Федерации;
4. Комплексное развитие инфраструктуры Мурманского транспортного узла;
5. Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла (Краснодарский край);
6. Создание сухогрузного района морского порта Тамань;
7. Развитие транспортного узла «Восточный–Находка» (Приморский край);
8. Развитие транспортного узла в г. Екатеринбурге;
9. Создание Свияжского межрегионального мультимодального логистического центра (Республика Татарстан);
10. Создание транспортной инфраструктуры для формирования комплексной транспортно-логистической системы г. Москвы и Московской области;
11. Комплексное развитие международного аэропорта Шереметьево (включая строительство комплекса взлетно-посадочной полосы №3);
12. Развитие Красноярского международного авиатранспортного узла (Красноярский край);
13. Создание мультимодального универсального транспортно-логистического узла «Ростовский универсальный порт».



ФГУ «РОСТРАНСМОДЕРНИЗАЦИЯ»

Российская Федерация, 107174, г. Москва, ул. Старая Басманная, д. 11/2, стр. 1
www.ppp-transport.ru

Генеральный директор Фрейдин Игорь Витальевич
тел/факс: +7 (499) 262-629

Советник генерального директора по инвестиционной деятельности Максимов Виталий Вячеславович, к.э.н.
тел/факс: +7 (499) 262-9032 эл.почта: maximov@ppp-transport.ru