

# 8-Й МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ ИНСТИТУТА АДАМА СМИТА «ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА РОССИИ—2012»

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, 29—31 МАЯ 2012 ГОДА

Форум собрал большое количество участников всех сегментов транспортной отрасли России: представителей бизнеса и государственных органов, видных ученых-транспортников. На церемонии открытия форума выступил Даниэль Гиблин. Он отметил, что сегодня в российской транспортной отрасли происходят большие перемены, свидетельствующие о развитии этой сферы. В то же время Даниэль Гиблин обрисовал ряд ключевых проблем: высокие риски инвестирования, отсутствие гарантий со стороны государственных структур в регионах; недостаточное инвестирование в инновационные технологии и строительство.

Эти проблемные вопросы нашли свое отражение в выступлениях Игоря Тимошина (Калужская область) и Виталия Максимова (Ространсмодернизация), которые рассказали об основных крупных проектах транспортного строительства в регионах.

Выступившие отметили возросшую активность бизнеса и частного капитала в инвестирование в объекты транспортной инфраструктуры.

Тема инвестирования в строительство транспортной инфраструктуры и развития форм государственно-частного партнерства (ГЧП) превалировала на форуме. Выступления Марины Петровой (ЕБРР), Михаила Махотина (группа Ernst&Young), Геннадия Жужлева (Евразийский банк развития), Ольги Горячевой (Минэкономразвития) достаточно полно осветили эту проблему как с юридической и законодательной, так и с экономической стороны.



Крайне интересной и конструктивной была вторая часть форума, на которой были представлены практические решения существующих проблем на примере конкретных проектов. К таким примерам стоит отнести строительство морского порта Тамань с объемом вложений в размере 76 млн руб. за счет федерального бюджета и 152 млн руб. за счет средств частных инвесторов. Создание морского порта как мультимодального



дальнего логистического центра будет способствовать повышению эффективности международных грузопотоков по коридорам «Запад-Восток» и «Север-Юг».

К крупнейшим комплексным проектам относится также развитие транспортного узла «Восточный-Находка» и Свижского МПЦ (Республика Татарстан). Опыт реализации ГЧП в рамках строительства морского торгового порта Усть-Луга с объемом инвестиций 102 млрд руб. позволяет приступить к реализации проекта создания Индустриальной зоны. Проект должен быть завершен к 2030 году.

Реализация всех проектов требует значительных капитальных вложений. Механизмам вложения, опыту реализации инвестиционных проектов в сфере транспортной инфраструктуры России были посвящены два доклада представителей крупнейших игроков данного рынка — Европейского банка реконструкции и развития и Евразийского банка развития.

Особо следует отметить доклад Олега Евсеева, директора ФГУП «НЦКТП» Минтранса России «Стратегические приоритеты и механизмы реализации транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года». Основные подходы к развитию транспортной системы докладчик разбил на блоки, соотношенные с шестью основными целями, для достижения которых потребуются увеличить объем инвестиций в транспортный комплекс с 2,2% ВВП в 2012 году до 4—4,5% ВВП к 2020 году. Это, по мнению Евсеева, предполагает рост доли расходов, покрываемых за счет пользователей транспортной инфраструктуры.

Форум не оставил без внимания и вопросы развития инфраструктуры Москвы и Санкт-Петербурга. Выступавшие озвучили цели и задачи развития городского транспорта двух столиц. Во главу угла ставилась транспортная доступность — именно она должна определять планы и проекты, реализуемые для всех сегментов транспортной инфраструктуры.

Работа форума отразила всю полноту проблем транспортной инфраструктуры и транспортной отрасли в целом, как на федеральном, так и на региональном уровне. При этом участники форума были единодушны в подходах к решению значительного числа рассмотренных вопросов.

**АЛЕКСАНДР БОГДАНОВ**

Корреспондент журнала «Логистика»