

**Повышение качества транспортных услуг -
фактор экономического роста
и обеспечения экономической безопасности страны**

Морозова Е.Н.

Московский государственный университет путей сообщения Императора
Николая II

Москва

УДК 656.003.12:338.47.2

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы развития транспортной системы России, повышение конкурентоспособности и качества транспортных услуг – как факторов обеспечения экономического роста и экономической безопасности страны.

Annotation. The questions of development of Russian transport system, increase in competitiveness and quality of transport services – as factors of ensuring economic growth and economic safety of the country - are considered in the article.

Ключевые слова: транспортная система, транспортные услуги, конкурентоспособность, качество транспортных услуг, государственно-частное партнерство.

Keywords: transport system, transport services, competitiveness, quality of transport services, public-private partnership.

Обеспечение экономического роста является важнейшим фактором обеспечения экономической безопасности страны. Однако рост экономики требует соответствующего развития транспорта и транспортной инфраструктуры.

Вместе с тем, Российская Федерация несет значительные потери от низкой конкурентоспособности транспортной системы. Основными причинами недостаточности конкурентных преимуществ России на мировом рынке являются: недоиспользование транзитного потенциала; несоответствие транспортной инфраструктуры потребностям внешней торговли; низкая конкурентоспособность российских перевозчиков на мировом рынке.

При этом, масштабная интеграция России в систему международных транспортных коридоров является стимулом для развития российской транспортной системы и совершенствования ее производственной, информационной и технологической инфраструктуры. Транспортные услуги

вполне могут стать важнейшей статьёй российского экспорта, что особенно важно в условиях действия санкций в отношении России и необходимости снижения сырьевой зависимости российской экономики .

На решение этих задач направлена реализация подпрограммы "Развитие экспорта транспортных услуг", которая является частью госпрограммы «Развитие транспортной системы».

Основная цель осуществления мероприятий подпрограммы - привлечь транзитные потоки на международные транспортные коридоры, проходящие по территории Российской Федерации. Для достижения целей подпрограммы должны быть решены следующие задачи: повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров; обеспечение сбалансированного и эффективного развития транспортно-технологической инфраструктуры; формирование и отработка механизмов проектного управления инвестициями на условиях государственно-частного партнерства.

В связи с вышеизложенным, одной из основных задач подпрограммы является отработка механизмов управления инвестициями на условиях государственно-частного партнерства с применением инновационных подходов. Решение этой задачи предусматривает реализацию мероприятий по разработке проектной и конкурсной документации, организации проектно-исследовательских работ и строительства комплексных объектов по развитию транспортной инфраструктуры, отработке механизмов реализации различных форм государственно-частного партнерства, привлечению инвесторов к реализации проектов в транспортном секторе.

Финансирование госпрограммы «Развитие транспортной системы» в 2015 году осуществлялось в основном за счет средств федерального бюджета (61 % общего объема финансирования) и средств внебюджетных источников (37%).

Сведения о финансовом обеспечении госпрограммы «Развитие транспортной системы» в 2015-2019 гг.

(млрд. рублей)

Источник финансового обеспечения	2015 факт	2016 по паспорту ГП	2017 по паспорту	2018 по паспорту	2019 по паспорту
всего	1 360,5	805,9	800,6	814,4	749,5
федеральный бюджет	829,9	805,9	800,6	814,4	749,5
консолидированные бюджеты субъектов РФ	10,7	-	-	-	-
Фонд национального благосостояния	16,4	-	-	-	-
юридические лица	503,5	-	-	-	-

Однако для реализации подпрограммы "Развитие экспорта транспортных услуг" привлечение внебюджетных источников финансирования удается в меньшей степени.

Одним из целевых индикаторов по реализации подпрограммы является показатель «Количество проектов, подготовленных к реализации с использованием внебюджетных источников финансирования». За период 2010-2016 гг. должно было быть подготовлено 13 проектов с использованием внебюджетных источников, в том числе на основе государственно-частного партнерства, но фактически подготовлено только 9 проектов, причем в 2015 году ни одного проекта не было подготовлено, а в 2016 году подготовлен только 1 проект на основе привлечения внебюджетных источников. Таким образом, целевой показатель не был достигнут.

Высокая капиталоемкость и длительные сроки окупаемости инвестиционных проектов в транспортной сфере являются причиной невысокой инвестиционной привлекательности для бизнеса. Что свидетельствует о необходимости расширения практики долевого государственно-частного партнерства в финансировании инвестиционных проектов.

Список использованной литературы

1. Соколов, Ю. И. Экономика качества транспортного обслуживания грузовладельцев : монография / Ю. И. Соколов .— М. : ФГБОУ "Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте", 2011 .— 184 с. — ISBN 978-5-9994-0044-4
2. Постановление Правительства РФ от 05.12.2001 N 848 "О Федеральной целевой программе "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)" // СПС "КонсультантПлюс
3. Распоряжение Правительства РФ от 28 декабря 2012 г. № 2600-р. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://government.ru/>
4. Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 N 1734-р "О транспортной стратегии Российской Федерации" // СПС "КонсультантПлюс".
5. Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат): Статистический справочник Россия 2015. Р76 Росстат. – М., 2015 г. – С. 30-33.