

8. Программа по достойному труду в Республике Казахстан на 2010–2012 гг. // Официальный сайт Министерство труда и социальной защиты населения Республики Казахстан. – Режим доступа: <http://www.enbek.kz/index.php>, свободный. – Загл. с экрана. – Яз. рус., англ.
9. Ракитская Г. Я. Социально-трудовые отношения (общая теория и проблемы становления их демократического регулирования в современной России) / Г. Я. Ракитская. – М. : Ин-т перспектив и проблем страны, 2003. – 450 с.
10. Социальная политика / под общ. ред. Н. А. Волгина. – М. : КНОРУС, 2008. – 943 с.
11. Трудовой кодекс Российской Федерации (ТК РФ) от 30.12.2001 г. № 197-ФЗ (действующая редакция). Ст. 23. – Режим доступа: <http://www.trkodeks.ru>, свободный. – Загл. с экрана. – Яз. рус., англ.
12. Чичканов А. В. Социально-трудовые отношения в современной России / А. В. Чичканов. – Ростов н/Д. : Изд-во СКАГС, 2005. – 42 с.
13. Экономика трудовых ресурсов / под ред. П. Э. Шлендера. – М. : Инфра-М, 2008. – 302с.

## **ФОРМИРОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ МОРСКОГО ТОРГОВОГО ПОРТА ОЛЯ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ИНСТРУМЕНТОВ ГЧП**

**А.В. Мельников  
(Россия, Волгоград)**

В статье рассмотрены проблемы формирования важного элемента международного транспортного коридора – порта Оля за счет создания условий для грузовладельцев и грузоперевозчиков. Для эффективного его функционирования авторами научно обоснованы направления выстраивания эффективных взаимоотношений заинтересованных сторон. Для каждого конкретного объекта инфраструктуры порта предложены соответствующие модели реализации государственно-частного партнерства.

The problems of forming of important element of an international transport corridor are considered in the article – port Olya due to conditioning for the owners of goods and freighters. For his effective functioning the authors' directions of lining up the effective mutual relations of the interested parties are scientifically grounded. For every concrete object of infrastructure of port proper models of realization of state-private partnership are offered in the article.

*Ключевые слова:* транспортная система, грузооборот, портовая инфраструктура, морской порт, транспортный терминал, акватория, причал, международный транспортный коридор, пропускная способность, бизнес-инкубатор, малое инновационное предприятие, коррупция, государственно-частное партнерство.

*Key words:* transport system, turnover of goods, port infrastructure, seaport, transport terminal, water area, mooring, international transport corridor, throughput, business incubator, small innovative enterprise, corruption.

Развитие транспортной системы страны подразумевает использование комплексного подхода, предусматривающего развитие всех составляющих транспортного процесса, идеология которого нашла отражение в Транспортной стратегии и Морской доктрине России, в которых Каспийское направление выделено как стратегически важное. Использование внутренних водных и международных коммуникаций в Волго-Каспийском бассейне позволяет регулировать международное судоходство между Каспием, Черным и Балтийскими морями. Волга с ее притоками, системой судоходных каналов является водной транспортной системой для 22 регионов страны [1, с. 3]. В настоящее время на территории области работают 19 стивидорных организаций: 15 оперируют генеральными грузами и контейнерами, 1 – перевалкой серы и 3 терминала предназначены для перевалки нефти и нефтепродуктов.

Динамика грузооборота Астраханского водно-транспортного узла за 1995–2010 гг. представлена на рис. 1 [2].

Начиная с 2003 г. наблюдается стагнация грузооборота и с этого периода объем грузооборота остановился на отметке 4–4,5 млн т. в год, что в целом соответствует мощности и техническому состоянию оставшихся в постсоветское наследство производственных мощностей. Состав грузопотока по номенклатуре грузов Астраханского водно-транспортного узла представлен на рис. 2 [2, 4].

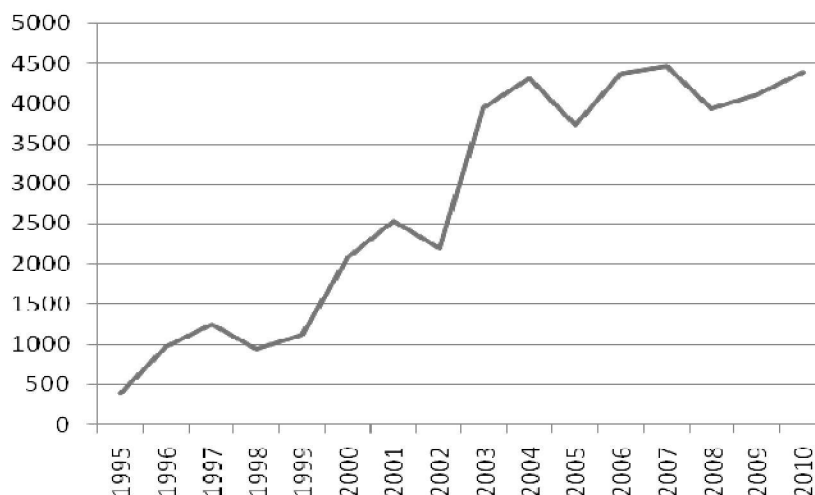


Рис. 1. Динамика грузооборота Астраханского водно-транспортного узла за 1995–2010 гг. (тыс. т, составлена автором)

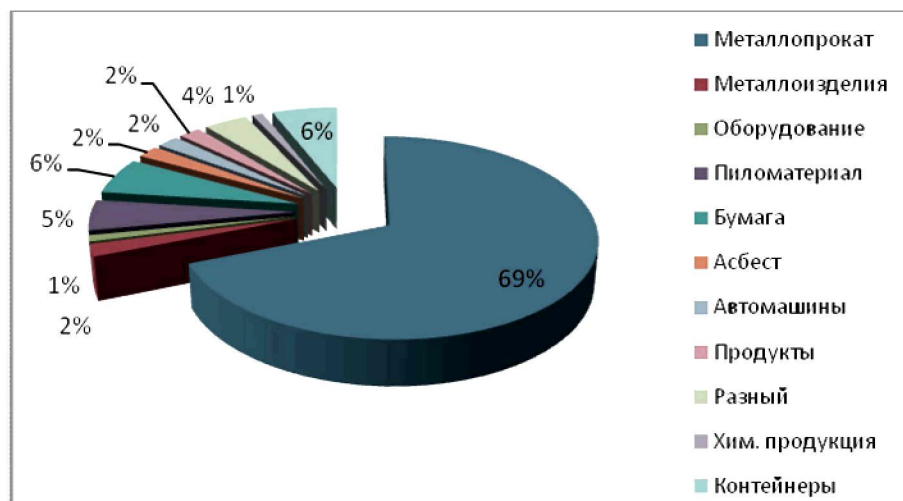


Рис. 2. Структура генеральных грузов в номенклатуре портов Астрахани за 2010 г. Условные обозначения: 69 % – металлопрокат, 2 % – металлоизделия, 1 % – оборудование, 5 % – пиломатериал, 6 % – бумага, 2 % – асбест, 2 % – автомашины, 2 % – продукты, 4 % – разный, 1 % – хим. продукция, 6 % контейнеры

Как показал проведенный автором анализ, пропускная способность транспортной инфраструктуры области и отсутствие новых технологий являются основным сдерживающим фактором в развитии грузопотоков. К тому же недостаточное финансирование развития транспортной инфраструктуры, высокая степень износа ее объектов, недостаточное оснащение пунктов пропуска и пограничных переходов, низкий уровень внебюджетных инвестиций, отторжение транспортных Терминалов за пределы жилых городских застроек обуславливают необходимость строительства современного многоцелевого морского порта.

Таким образом, основным объектом транспортной инфраструктуры Астраханской области становится морской торговый порт (МТП) Оля, отнесенный Правительством РФ к категории важнейших объектов и включенный в ФЦП «Модернизация транспортной системы России» и «Юг России». Строительству порта предшествовал Указ Президента РФ от 31.10.92 г. № 1314 «О государственной поддержке возрождения Российского торгового флота на Каспии» и от 03.12.92 №1513 г. «О мерах по возрождению торгового флота России», а также «Программы возрождения торгового флота России», утвержденной Постановлением Правительства РФ от 08.10.93 г.

№ 996. К тому же, МТП Оля включен в программу социально-экономического развития Астраханской области как образующее предприятие для развития транспортного комплекса региона. С 1996 г. его строительство финансируется из федерального бюджета. Однако, порт, несмотря на свой пятнадцатилетний возраст, активно стал развиваться только с 2006 г., когда обрел статус Акционерного общества с частным капиталом. Грузооборот порта за 1998–2010 гг. приведен в табл. 1. При этом заметен стремительный рост грузооборота порта с 2006 г. В номенклатуре грузов 97 % – металлопрокат российского производства, 3 % – накатная автотехника [2, 4].

Таблица 1

**Грузооборот порта Оля за 1998-2010 гг. (тыс. т)**

Год	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Грузооборот, тыс. т	92	98	222	192	186	83	74	199	231	664	880	844	1000

Следует отметить, к настоящему времени утверждена программа развития первого грузового района МТП Оля, определены инвесторы. На строительство из федерального бюджета в соответствии с «Программой развития МТП Оля на период до 2015 г.», утвержденной Федеральным Агентством морского и речного флота, запланировано финансирование в размере 3,729 млрд руб. по годам (табл. 2).

В настоящее время завершены работы по строительству причалов № 4 и № 5 под автопаромный комплекс пропускной способностью 600 тыс. т в год. Расширяются портовые тыловые площади на первом, втором и третьем причалах. Завершено строительство первой очереди двух контейнерных причалов – № 8 и № 9, их суммарная пропускная способность составит 1,25 млн т. Завершение работ по всем объектам первого грузового района позволит порту к 2015 г. переваливать до 8 млн т грузов в год.

Следующий этап развития порта предполагает строительство второго грузового района, который будет расположен в ильмене Забурунный. Согласно проекту, он будет состоять из трех терминалов: сухогрузного мощностью 10 млн. тн. (25 причалов), паромного – 4 млн т (6 причалов), нефтеналивного – 12 млн т (15 причалов). Объем федерального финансирования предполагается на уровне 19,5 млрд руб., инвестиционных средств – на уровне 70 млрд руб. общий грузооборот составит 26 млн т.

Таблица 2

**Титульный список объектов федеральной собственности МТП Оля**

Год	Объекты федеральные	Стоимость, млн руб.
2008	Очистные сооружения	55,0
2009	Причал 4	290,0
	Причалы 8,9	236,0
	Автодорога	20,0
2010	Причал 5	280,0
	Причалы 6,6-а,7	776,0
	Пункт пропуска	305,0
2011	Причал 5-а	247,0
	Причалы 10,10-а,10-б	420,0
2012	Причалы 11,12	470,0
2014	Причалы 13,14	630,0
Всего		3729,0

Идеология строительства порта соответствует нормам Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации». Кроме ЗАО «Морской торговый порт Оля» на территории порта зарегистрированы еще 11 предприятий: ФГУ «Администрация морского порта Астрахань и Оля»; ФГУП «Росморпорт»; ОАО «Первая стивидорная компания»; ОАО «Олинский нефтехимический Терминал»; ООО «Каспийская контейнерная линия»; ООО «Автопаромная грузовая линия – Оля»; ЗАО «Олинский навалочный Терминал»; ООО «Транспорпорт»; ОАО «Астраханьнефтепром»; ООО «Многопрофильная фирма "Центр Логистики"»; ООО «Оля-Техсервис».

Частный капитал финансирует и строит объекты частной собственности: технологические перегрузочные комплексы, склады, грузовые площадки, административно-бытовые помещения для персонала, внутренние коммуникации и сети.

Эксплуатацию части федеральных объектов осуществляет государство – финансирует и строит объекты федеральной собственности: акваторию, гидротехнические сооружения (причалы, каналы), объекты пограничного и таможенного контроля, системы управления безопасностью движения судов.

Из существующего состава Инвесторов, предполагается, что на территории порта Оля будет 3–4 неродственных стивидорных компании, имеющие: свои специализированные портовые мощности; арендованные у государства прилегающие причалы и акваторию; и на всех общую инфраструктуру инженерных сетей и портового сервиса (снабжение, ремонт, непрофильные услуги и пр.).

Действующие и вновь построенные мощности МТП Оля к настоящему времени не позволяют обработке существенного роста грузопотоков, поскольку для эффективного функционирования как МТК «Север-Юг», так и порта Оля необходимо наладить эффективные взаимодействия всех заинтересованных сторон: государства, региона, ведомств, министерств, инвесторов, частного бизнеса, грузоотправителей, грузополучателей, судоходных и транспортных компаний.

Во многом слабый рост показателей грузооборота порта обусловлен рядом причин, к числу которых относятся: низкая обеспеченность внешними транспортными и инженерными коммуникациями: автомобильные и железнодорожные подъезды, энергообеспечение, водоснабжение и т.д.

В качестве специализированных Терминалов, согласно «Программам развития МТП Оля на период до 2015 г.» и оформленным Соглашениям с Инвесторами, определен следующий состав объектов и объем частных инвестиций в развитие порта, который приведен в табл. 3.

С февраля 2006 г. существенно возросла нагрузка на инфраструктуру. Порт загружен до предела своих возможностей, чтобы их расширить, требуется комплексное развитие по всем составляющим порта и соответственно разноцелевые финансовые вложения. Положение усугубляется тем, что решение ряда проблем (несвоевременное завершение строительства всех объектов одновременно, когда задержка строительства одного объекта приведет к убыткам всех участников проекта; межотраслевая разобщенность; бюрократия; коррупция) отдельно взятые ни государство, ни инвестор, ни ведомства не в состоянии решить [3].

Таблица 3

**Титульный список частных объектов МТП Оля**

Объекты Инвестора	Стоимость, млн руб.
Тыловые площади пр. 1, 2, 3	176,3
Терминал грузов закрытого хранения, пр. 4	290,0
Автопаромный Терминал, пр. 5,5-а	344,7
База технического обслуживания, пр. 10	120,0
Масляный Терминал, пр. 6	85,0
Лесной Терминал, пр. 6-а	269,0
Зерновой Терминал, пр. 7	155,0
Контейнерный Терминал, пр. 8, 9	1420,0
Навалочный Терминал, пр. 11, 12	762,0
Нефтехимический Терминал, пр. 13, 14	1680,0
Всего	5302,0

Итак, существующие мощности станции «порт Оля» позволяют обеспечить обслуживание грузооборота 1 млн т в год. С развитием порта, строительством новых перегрузочных комплексов расчетный грузооборот порта увеличится до 8 млн т. При этом, в соответствии с планом ввода в эксплуатацию новых терминалов, необходимо и поэтапное развитие железнодорожных мощностей припортовой станции.

ОАО «РЖД», в силу отсутствия мотивации, присущей инерции, не заинтересовано обеспечить параллельное развитие станции, соответствующее растущим по-

требностям порта. Именно порт, как хозяйствующий субъект, является заинтересованной стороной развития ж/д станции для увеличения грузооборота. К тому же эксплуатация ж/д станции портом позволит исключить риски разноведомственных отношений к производственному процессу и создать единый технологический процесс по приему и отправке грузов, тем самым снизить непроизводительные простои и повысить общую эффективность производства.

Для решения проблемы модернизации железнодорожной припортовой станции автором предлагается применить концессионный механизм. Стороны концессии: государство и инвестор. Схема железнодорожного развития, соответствующая развитию портовых мощностей, представлена на рис. 3.

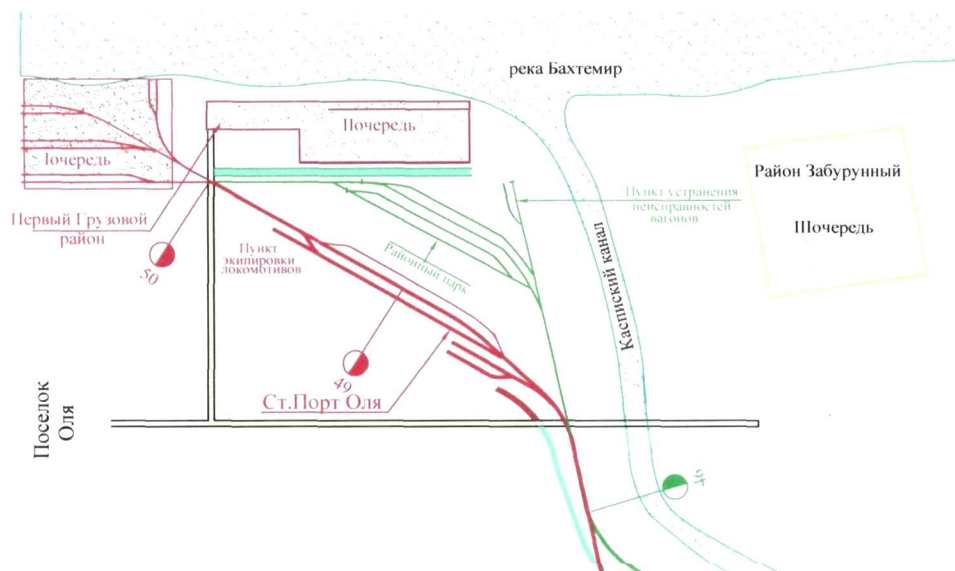


Рис. 3. Схема развития станции порт Оля (1-й этап)

*Задачи государства:* передать в аренду на период реализации проекта объект и земельный участок; обеспечить возможности пользования сопутствующей инфраструктурой; поручить ОАО «РЖД» администрирование проекта; гарантировать инвестору право эксплуатации объекта и извлечение прибыли на длительный период.

*Задачи инвестора:* номинировать оператора проекта; обеспечить финансирование проекта; участвовать в администрировании проекта.

*Задачи оператора проекта:* разработать проект; принять в пользование (на условиях аренды) на период реализации проекта модернизируемый объект и земельный участок; заключить договор на эксплуатацию объекта; обеспечить строительство (модернизацию) и передать законченный строительством объект в собственность государства; обеспечить эксплуатацию; обеспечивать экономические параметры эксплуатации и выплачивать платежи государству.

*Задачи ОАО «РЖД»:* осуществлять общее администрирование проекта; выдать технические условия на проектирование; заключить договор на эксплуатацию объекта; участвовать в согласовании проекта; осуществлять контроль за строительством и эксплуатацией объекта.

И в период строительства, и после сдачи в эксплуатацию очередей проекта оператор осуществляет эксплуатацию портовой ж/д станции. Регламенты эксплуатации устанавливает ОАО «РЖД» отдельным договором на эксплуатацию. Оно же осуществляет контроль за эксплуатацией объекта.

Средства, получаемые оператором за оказание услуг по подаче / уборке вагонов и прочие технологические операции стивидорам каждого специализированного Терминала, распределяются согласно условиям концессионного соглашения: часть средств – инвестору на возврат инвестиций и прибыль, часть – государству в качестве

ве арендной платы. Распределение функций между участниками концессионного проекта модернизации ж/д станции «Порт Оля» приведено в табл. 4.

Таблица 4

## Распределение функций между участниками проекта (составлена автором)

Дествия	Функции государства / инвестора
1. Предпроектная работа: • исследования, изучение, расчеты; • технико-экон. обоснование; • консультации; • подписание госконтракта	30 / 70
2. Проектная документация	10 / 90
3. Оформление земельного участка	90 / 10
4. Получение условий на пользование сетями и коммуникациями	50 / 50
5. Финансирование проекта	20 / 80
6. Получение лицензий и разрешений	30 / 70
7. Строительство объекта	20 / 80
8. Эксплуатация объекта	10 / 90

Данному концессионному соглашению, на взгляд автора, потенциально присущи следующие риски:

- *со стороны государства*: военные; политические, неблагоприятные изменения дипломатических отношений; несовершенство законодательства; трудности с изъятием земель; ошибки в предпроектных обоснованиях; коррупция; несоблюдение условий арендных платежей; халатное отношение к эксплуатации объекта; авария на объекте; прекращение финансирования проекта;

- *со стороны инвестора*: инфляция; неблагоприятные изменения законодательства; неправомерные действия надзорных органов; негативные изменения схемы финансирования; срыв сроков строительства; ошибки в проектной документации;

- *совместные риски*: изменение конкурентной среды; неспособность инфраструктуры в обеспечении проекта; скрытое неблагоприятное состояние территории строительства; действия непреодолимой силы; негативные макроэкономические изменения.

Для обеспечения эффективного взаимодействия в процессе инвестирования модернизации и эксплуатации ж/д станции «Порт Оля» прибыль от деятельности концессии может распределяться в соотношении: 1) ОАО «РЖД», как владельцу инфраструктуры магистральных железных дорог, вынужденному параллельно развивать собственные мощности в направлении точки роста грузоперевозок и обеспечивающему качество перевозок в направлении порта – 24 %; 2) государство (Минтранс России) – 25 %, как блокирующий пакет, делающий невозможным изменить основные виды деятельности компании-оператора и отклониться от согласованной стратегии взаимоотношений Общества; 3) инвесторы (собственники терминалов), как лицо (группа лиц) осуществляющее основное финансирование проекта – 51 % (рис. 4).

Кроме ж/д станции, с целью создания современных транспортно-логистических условий и налаживания производства в МТП Оля необходимо также строительство объектов: 1) сети энергообеспечения (стоимость 2,2 млрд руб.); 2) сети газоснабжения (более 80 км нового газопровода высокого давления); 3) сети водоснабжения (более 6 км нового водопровода); 4) объекты пункта пропуска через госграницу РФ (более 1 млрд руб.).

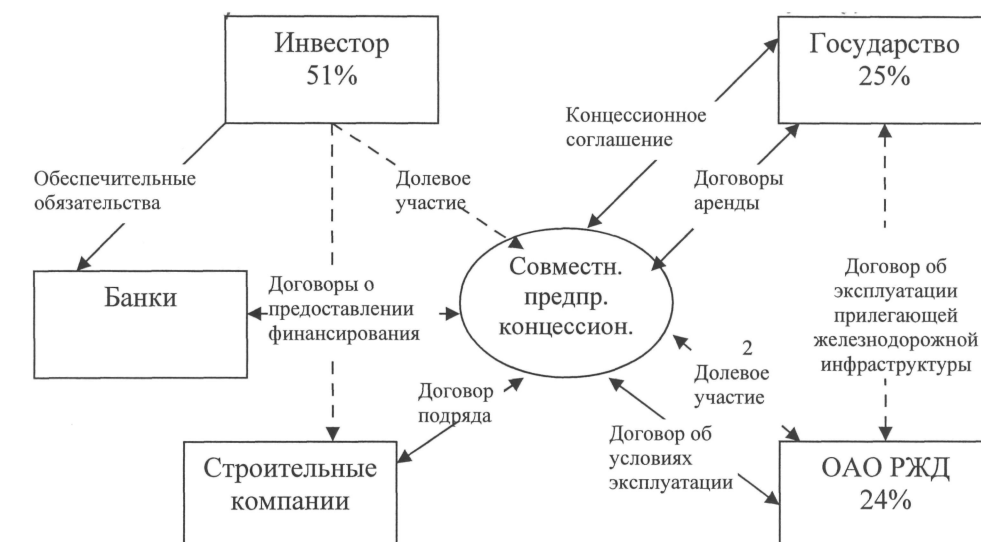


Рис. 4. Концессионная модель развития ж/д станции «Порт Оля» (разработана автором):

- 1 – ОАО «РЖД» может выступать в качестве специального участника проекта (как единый хозяйствующий субъект) и обеспечивать администрирование Проекта;
- 2 – ОАО «РЖД» может быть соинвестором и принимать участие в создании СПК концессионера

Поскольку РАО ЕЭС России (МРСК Юг) не заложило в инвестиционные планы развитие энергообеспечивающих мощностей в МТП Оля и для себя в ближайшей перспективе подобную задачу не считает приоритетной, решение проблемы видится в следующем. Отбирается потенциальный частный инвестор на основании коммерческого предложения о строительстве энергомоощностей в порту – приоритетного для Астраханской области. Строительство данного объекта может кредитовать ВЭБ под гарантии Администрации Астраханской области (размеры потребности в инвестициях 2 млрд руб. соответствуют требованиям ВЭБ).

Поскольку очистные сооружения для порта одновременно служат и для пос. Оля, муниципальное образование Олинский сельсовет придает не менее важное значение его строительству. Основная проблема, с которой при этом сталкиваются муниципальные власти, состоит в недостатке финансовых ресурсов [5, с. 26]. Поэтому на уровне местного самоуправления привлечение частного капитала к решению насущных социально-экономических задач является обычной практикой. Спектр возможных моделей и глубина партнерства при этом весьма разнообразны. Автором для решения проблемы и потребностей муниципального образования и порта в очистных сооружениях предлагается модель совместного муниципально-частного предприятия (рис. 5).

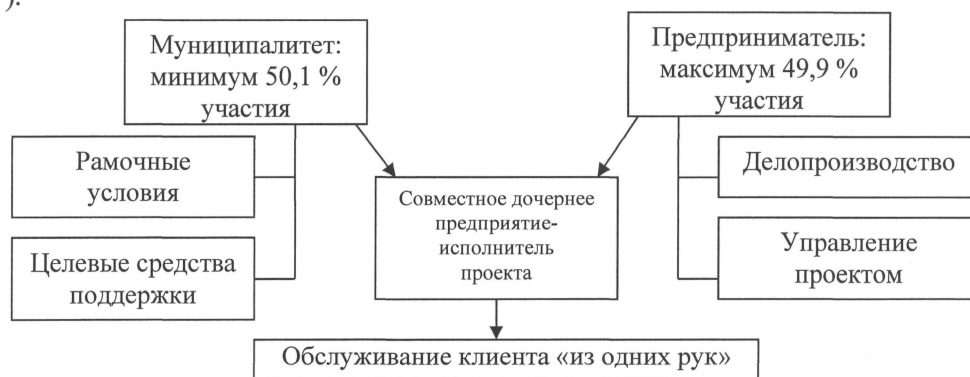


Рис. 5. Модель организации совместного муниципально-частного предприятия «Очистные сооружения в порту Оля» (разработана автором)



Под проект создается совместное предприятие-исполнитель, в капитале которого в целях сохранения публичного контроля преобладает коммунальное имущество (не менее 50,1 %). Организуются минимально необходимые структуры предприятия-исполнителя, определяются источники и порядок финансирования проекта, согласовываются рамочные условия деятельности участников. В результате потребитель получает услуги «из одних рук». Источником финансирования проекта могут быть средства местного и регионального бюджетов, а также целевые средства (например, средства целевых фондов Европейского союза).

В конечном итоге модель организации совместного муниципально-частного предприятия позволяет реализовать социально-ориентированные проекты и помогает эффективно сочетать интересы бизнеса и власти в достижении намеченных целей.

Как было отмечено выше, в настоящее время в МТП Оля спектр оказываемых услуг по обеспечению (сюрвейерские, шипчандлерские и др.) узок или оказывается предпринимательскими структурами из Астрахани по завышенным ценам. Решение проблемы обеспечения подобными услугами по доступным ценам является полем деятельности мелкого бизнеса.

Надо отдать должное, в Астраханской области, в частности и в порту Оля, уже строится бизнес-инкубатор, в рамках которого будет привлечено значительное количество субъектов малого и среднего предпринимательства, малых инновационных предприятий, созданных при вузах г. Астрахани – АГТУ, АГУ и др., согласно постановлению Правительства РФ № 217-ФЗ от 2 августа 2009 г. «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам создания бюджетными научными и образовательными учреждениями хозяйственных обществ в целях практического применения (внедрения) результатов интеллектуальной деятельности».

Весьма важным для эффективного решения проблемы строительства порта и гармоничного его развития является решение вопроса о синхронизации организационно-управленческих решений, поскольку в настоящее время именно нестыковки в сроках ввода, недостаточный размер инвестиций, несовпадение в периодах их освоения и др. порождают серьезные проблемы для обеспечения конкурентоспособности в целом порта и коридора «Север-Юг».

Решение проблемы автором видится в следующем. Поскольку развитие транспортной составляющей, в т.ч. и международных транспортных коридоров, состоит в обеспечении конкуренции, безопасности страны, которые обозначены в Программе социально-экономического развития России, формирование и развитие МТК должно являться приоритетной задачей для отраслей (транспорта, энергетики) и регионов (в т.ч. Астраханской области), служб безопасности (таможенной), а также быть включено в стратегии развития соответствующих отраслей, ведомств, служб, регионов. При разработке инвестиционных программ все указанные выше заинтересованные стороны должны предусмотреть выделение необходимых ресурсов в полном объеме в согласованные сроки. Потребность и сроки причем определяются в соответствии с Генеральной схемой развития МТП Оля. Ниже приводится модель реализации проекта ГЧП в порту Оля (рис. 6).

Важная роль в синхронизации действий многочисленных сторон при этом отводится соглашению о взаимодействии, инициируемому Правительством РФ и Минтранс РФ. Далее принимаются инвестиционные соглашения и рассчитывается сетевой график модернизации порта, в котором рассматриваются объемы, сроки, виды потребных ресурсов (материально-технических, финансовых, людских), обеспечивающих ввод соответствующих объектов, потребных мощностей в заданные сроки.

На основе сводного сетевого графика отдельные ведомства, службы составляют свои ведомственные инвестиционные графики, согласно которым решают поставленные перед ними конкретные задачи. Необходимо отметить, что в настоящее время тромбы, клубки проблем решаются в «ручном режиме» под эгидой Правительства РФ.





Рис. 6. Модель реализации проекта ГЧП МТП Оля (разработана автором)

Развитие специализированных терминалов автором предлагается по следующей схеме. В соответствии с Транспортной стратегией России и соглашениями по МТК № 9 ФГУП «Росморпорт» разрабатывает Стратегию развития порта Оля, в которой определяет приоритетные грузопотоки (объемы, виды, что в свою очередь влияет на специализацию терминалов). Генеральная схема порта и предложения инвесторам свободно распространяются ФГУП «Росморпорт» и региональным Правительством на выставках, в проспектах, на экономических форумах. Потенциальный инвестор первоначально должен разработать «Декларацию о намерениях в развитии МТП Оля», причем он может выбрать любой из свободных объектов. Затем Декларация проходит экспертизу в дирекции государственного заказчика программ развития морского транспорта Федерального агентства «Росморречфлот». Далее декларация должна получить одобрение в Правительстве Астраханской области. В случае положительной экспертизы и одобрения ФГУП «Росморпорт» проводит тендер на каждый объект и определяется инвестор, с которым заключается соглашение о намерениях в проектировании и строительстве объекта.

Для избежания нестыковок в проектировании проекта в целом, затем разработке единого плана организации строительства и осуществления проектного надзора по объектам федеральной и частной собственности автором предлагается заключить тройственный договор между ФГУП «Росморпорт», инвестором и генеральным проектировщиком.

На основании решения региональных властей муниципальное образование выделяет земельные участки в границах терминала под проектирование и строительство сроком на 5 лет. После готовности проектов по объектам государственной собственности и прохождения государственной экспертизы ФГУП «Росморпорт» через федеральное агентство «Росморречфлот» подает заявки на финансирование строительства объектов с разбивкой по годам в Министерство финансов РФ. Потом проходит тендер на выбор генподрядчика и начинается строительство.

Отрицательные моменты начинаются с началом строительства как для государства, так и инвестора. Поэтому автор предлагает подписание тройственного соглашения с участием генпроектировщика. Если инвестор самостоятельно пойдет даже получать техусловия на подключения к сетям, на водо- и рыбоохранные мероприятия –

его задушит коррупция, и техусловия будут «тяжелые». Поэтому заказчиком всего проекта должна выступить государственная структура – ФГУП «Росморпорт».

Кроме коммуникаций к строящемуся терминалу на стадии проекта необходимо предусмотреть: 1) расширение режимной зоны пункта пропуска (обустройство, технические средства, рабочие места государственных органов). Все должно сочетаться в едином проекте. Финансирование планируется в рамках ФЦП «Росграница», заказчиком выступает ФГУП «Росгранстрой»; 2) пропускные мощности железной дороги или автомобильных подъездов, развязок и пр.; 3) вхождение в единую систему объектов охраны и сигнализации, в систему ГО и ЧС; 4) энергообеспечение, включая аварийные источники; 5) столовая, постирочная для спецодежды, радиационные укрытия, пожарное депо и др.; 6) внесение изменений в местные правила плавания с обязательствами буксировки, рейдовых и якорных стоянок, увеличение штата лоцманов, катеров и пр.

Все вышеуказанные объекты общего пользования и необходимы всем хозяйствующим субъектам, должны развиваться и быть готовыми к эксплуатации к окончанию строительства терминала.

После того, как акт приема в эксплуатацию объекта подписан, происходит его оформление в органах юстиции, регистрация в реестре ФГУП «Росимущество», постановка на баланс ФГУП «Росморпорт», затем независимая оценка, потом заключение о неразрывной связи объекта с объектом инвестора (чтобы избежать тендера, это предусмотрено Федеральным законом РФ от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации») и процедура заключения длительного договора аренды причала (прилегающего к терминалу). Имущество пункта пропуска остается на балансе ФГУП «Росгранстрой» и передается в пользование таможенникам и пограничникам. Это также длительная процедура, доходящая до того, что пока строят и принимают, выходят новые нормативные акты о применении других, более современных, технических средств (досмотровых, рентгеновских, видео и пр.), все это ведет к тому, что объект не может эксплуатироваться, пока не будет приведено в соответствие с новыми требованиями.

Например, причал автопаромного терминала был построен в мае 2009 г. Документы о собственности были зарегистрированы только в апреле 2011 г. Процедура передачи инвестору в аренду до сих пор не завершена. Инвестор же построил свою часть терминала (береговую), склады, стоянки техники. А к причалу не могут подойти суда, так как причал не внесен в границы Пункта пропуска через государственную границу. Для этого должно быть принято Постановление Правительства РФ. А оно, в свою очередь, готовится только при наличии документов о собственности.

Исполнителем правительственных решений и Федеральных целевых программ в области развития транспорта является Федеральное Агентство морского и речного транспорта. Именно Агентство «Росморречфлот» со стороны государства является координатором развития и строительства портовых объектов, в том числе и морского порта Оля. Автор упоминал роль Генеральной схемы порта Оля, инициирование и оплату составления которой взяло на себя Агентство Росморречфлот. Функции генерального заказчика проектирования и строительства федеральных объектов выполняет структурное подразделение Федерального Агентства морского и речного транспорта – ФГУП «Росморпорт», которое впоследствии и остается балансодержателем федеральных объектов.

Итак, смысл законного строительства современного порта в следующем: после определения основных параметров порта (ФЦП, генеральная схема, документ территориального планирования и т.п.), государство строит основные инфраструктурные объекты порта: акваторию и причал. Затем эти объекты, оставаясь в государственной собственности, передаются в аренду частной структуре, которая должна застроить прилегающую территорию в соответствии с утвержденной специализацией и эксплуатировать уже весь комплекс в соответствии с выбранным видом портовой деятельности.

Здесь существует несколько подходов.

1. Государство самостоятельно проектирует, строит акваторию и причал. Затем объявляет конкурс на привлечение инвестора участвовать в освоении прилегающей к причалу территории (пример контейнерного терминала в порту Оля). Пример – отрицательный. Нет инвестора (причины: нерациональное использование бюджетных средств).

2. Заранее определен общий объект – специализированный комплекс, известен инвестор, распределены объекты комплекса на федеральную и инвестиционную составляющую. Каждая из сторон самостоятельно приступает к проектированию и строительству своих объектов (неудачный пример – Универсальный комплекс в порту Оля из-за нестыковок в технологиях, в сроках ввода в эксплуатацию производственных мощностей).

3. Как и во втором случае, заранее определен общий объект – специализированный комплекс, известен инвестор, распределены объекты на федеральную и инвестиционную составляющую, но государственный орган ФГУП «Росморпорт» выступает генеральным заказчиком сначала проектирования по тройственному договору, а затем и осуществляет функции технического надзора в период строительства всего комплекса, хотя финансирование государственных и частных объектов ведется раздельно. В этом случае по некоторым технологически связанным объектам Росморпорт выступает заказчиком-застройщиком. Результат положительный. Как показала практика данный подход застройки и должен быть основным.

В развитии порта Оля задействованы, кроме ФГУП «Росморречфлот»: Федеральное агентство «Росграница» (объекты пропуска через государственную границу РФ в порту); Правительство Астраханской области (строительство «Бизнес-инкубатора»); Министерство ГО и ЧС (организация отряда аварийно-спасательного и подводно-технического флота в составе объектов порта Оля) и др.

Кроме того, должен быть использован административный ресурс Правительства Астраханской области для достижения соглашения с: МРСК-Юг (реконструкция ЛЭП и строительство подстанции «Порт 110 / 10 кВт); ОАО «Газпром» (строительство газопровода высокого давления к границам порта Оля).

МО «Лиманский район» предоставил схему территориального планирования; программы подготовки и переподготовки кадров для порта; программы развития предпринимательства в развитии сервисных припортовых предприятий (снабжение продуктами экипажей, прачечная, хлебопекарный цех, ремонтно-мастерские и снабженческие предприятия); льготные ставки и схемы кредитования, льготные условия аренды земельных сельхозучастков.

Таким образом, для инвестора созданы достаточно благоприятные условия для инвестирования в строительство и развитие портовых объектов, поскольку государство уже профинансировало разработку генсхемы порта, проинвестировало значительные ресурсы на строительство железнодорожной ветки и станции, автодороги, акваторию и другие объекты, тем самым на деле показало серьезность строительства портового комплекса.

Значительную роль играют региональные и муниципальные власти в развитии малого бизнеса в порту. Так за счет средств регионального бюджета построены бизнес-инкубатор, инженерные сети водопровода, газоснабжения. С участием муниципальных властей ведется обучение и переобучение жителей муниципального образования в соответствии с подписанными соглашениями, принята программа содействия предпринимательству, в которой намечены мероприятия по развитию околопортовой инфраструктуры (прачечные, столовые, обеспечение продуктами, хлебопекарни, мастерские).

Решение всех вышеперечисленных задач по строительству не только специализированных технологических Терминалов, но и инженерных коммуникаций, объектов общего пользования и предприятий околопортового сервиса смогут создать современный многоцелевой морской порт, отвечающий доктрине транспортного развития юга России и ключевого звена Международного транспортного коридора «Север-Юг».

#### Список литературы

1. Левитин И. Е. Доклад министра транспорта РФ И.Е. Левитина «О проекте новой редакции ФЦП "Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)"» на заседании Правительственной комиссии по вопросам развития промышленности, технологий и транспорта / И. Е. Левитин. – М. : Морские порты, 2008. – № 2. – С. 3–5.
2. Грузооборот российских портов 1998–2010 гг. (по данным Министерства транспорта РФ). – Режим доступа: <http://www.mintrans.ru>, свободный. – Загл. с экрана. – Яз. рус.
3. Стратегия развития Морского торгового порта Оля. – Режим доступа: <http://www.mtro.ru>, свободный. – Загл. с экрана. – Яз. рус.
4. Структура генеральных грузов в номенклатуре портов Астрахани за 2010 г. – Режим доступа: [http://www.gosmport.ru/asf\\_history.html](http://www.gosmport.ru/asf_history.html), свободный. – Загл. с экрана. – Яз. рус.
5. Шабанов Р. Р. Государство и бизнес: выгодное партнерство : мон. / Р. Р. Шабанов, И. В. Ганжа, Н. В. Соловьева, Р. А. Набиев ; под общ. ред. проф. Р. А. Набиева. – Волгоград : Волгоградское научное издание, 2008.

### ПОДХОДЫ К ВЫБОРУ МАРКЕТИНГОВОЙ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ И ПРОДВИЖЕНИЯ ТУРИСТСКОЙ ДЕСТИНАЦИИ

**Е.Н. Ковалева**  
(Россия, Астрахань)

В статье дано авторское определение понятия «туристская дестинация». Проанализированы два подхода к выбору стратегии развития и продвижения туристской дестинации: теория Ф. Котлера – развитие маркетинга мест и теория К. Юнга – определение архетипов территорий с целью выявления свойств для последующего правильного продвижения территории. Даны рекомендации органам управления в туризме в РФ.

The article gives the author's definition of the notion "touristic destination". Two approaches to the choice of a strategy for development and promotion of a touristic destination are analyzed, namely Ph. Kotler's theory of marketing places development and K. Young's theory of area archetype defining for consequent correct promotion of the territory.

*Ключевые слова:* туристская дестинация, маркетинговые стратегии, маркетинг территории, теории архетипов, туризм.

*Key words:* touristic destination, marketing strategies, marketing places, theories of archetypes, tourism.

Территориальное развитие – вопрос, который не перестает быть актуальным и сегодня. Он также касается процессов формирования и реализации стратегии развития дестинации на рынке туристских услуг. Сегодня развитие экономики многих стран связано с туризмом – мультипликативной отраслью в народнохозяйственном комплексе. На сегодняшний день, по данным международных экспертов, в Российскую Федерацию инновационные технологии в туризме заходят с опозданием в 10 лет. Казалось бы, по такому вопросу как продвижение своей территории профессионалы определились уже достаточно давно. Однако существуют разные взгляды даже на этот вопрос.

Продвижение дестинации представляет собой процесс крайне сложный, длительный и дорогой. Большинство стран, занимающих первые места по туристским прибытиям, используют одни подходы, а те страны, которые ограничены в ресурсах – применяют другие. Следует отметить, что согласно авторскому определению туристская дестинация – это туристская территория, обладающая определенными потребительскими свойствами, в структуру которой встроены организации, удовлетворяющие нужды и потребности туристов. Прежде чем перейти к стратегиям развития и продвижения туристской дестинации необходимо остановиться на таком вопросе как планирование, поскольку сразу становится понятен масштаб затрат и эффективность реализации.

Российская Федерация выбрала путь, где стратегическое планирование ведется по такому методу как «сверху вниз». Известно, что при использовании данного метода создается централизованная стратегическая группа, которая решает что, как и куда продвигать. Однако становится понятно и то, что данный подход страдает маркетинговой близорукостью.