

Роль

органов государственной власти и частного капитала в развитии транспортной инфраструктуры и актуальные инвестиционные проекты Министерства транспорта России

Успешная реализация стратегической цели развития России - повышения качества жизни населения на основе динамичного и устойчивого экономического роста, обеспечения целостности, национальной безопасности и обороноспособности страны, создания прочного фундамента ее конкурентоспособности на долгосрочную перспективу и национальной интеграции России в мировую экономику - возможна только при условии устойчивого и эффективного функционирования транспортной отрасли, как важнейшей составляющей производственной инфраструктуры страны.

Постоянно возрастающая вовлеченность страны во всемирные процессы глобализации неизбежно диктует необходимость создания условий для оптимального встраивания транспортной инфраструктуры России в глобальную экономику, для максимально выгодного позиционирования ее на глобальных рынках, что соответствует долгосрочным социально-экономическим и геополитическим приоритетам государства. Интеграция России в мировую экономику и диверсификация внешней торговли требуют адекватной перестройки транспортной инфраструктуры, реализации потенциала России как транспортной державы, повышения конкурентоспособности отечественных перевозчиков и развития экспорта транспортных услуг.

В ежегодном послании Федеральному Собранию В.В. Путин среди наиболее значимых задач, стоящих перед страной, особо выделил и развитие транспортной инфраструктуры. В настоящее время, несмотря на общую адаптацию к рыночным условиям, состояние транспортной отрасли в целом нельзя считать оптимальным, а уровень ее развития достаточным.

Обеспечение единого экономического пространства страны, ускорение безопасного товародвижения, снижение удельных транспортных издержек в экономике возможны на основе создания опорной транспортной инфраструктуры без разрывов и «узких мест», ликвидации административных барьеров в системе товародвижения, устранении диспропорций в развитии транспортной системы между отдельными регионами.

К важнейшим из целей Правительства РФ и Минтранса РФ относят развитие потенциала транспортной инфраструктуры. Это развитие ориентировано на повышение географической и экономической доступности и качества транспортных услуг, повышение пропускной способности транспортных систем и снижение транспортных издержек пользователей транспортных услуг. В свою очередь, создание транспортных сетей современного уровня невозможно без должного уровня развития ключевых звеньев транспортно-машиностроительной отрасли, а именно железнодорожного, авиационного и, в меньшей степени, автомобильного машиностроения. Показателями уровня достижения данной цели должны являться: перевозка международных тран-

зитных грузов; увеличение объема перевалки грузов в российских портах и припортовых железнодорожных терминалах; увеличение объема частных инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры (в том числе, в рамках государственно-частного партнерства - ГЧП) и другие.

С вступлением в действие Федерального закона «О концессионных соглашениях» и внедрением практики перспективного 3-летнего бюджетного планирования инвестиционных затрат, позволяющей частному партнеру планировать график инвестиций, созданы реальные основы для реализации форм государственно-частного партнерства в России. Данный механизм является основным для улучшения инвестиционного климата транспортной отрасли.

В этих условиях впервые за последние 60 лет российская транспортная инфраструктура стала привлекательной для вложений иностранного капитала. Политическая и экономическая ситуация на европейском и американском рынках делают российские объекты еще более интересными для вложений институциональных инвесторов.

На основе анализа многообразных внешних и внутренних факторов могут быть определены наиболее существенные сценарные развики, которые будут проходить ключевые игроки рынка транспортных услуг - в том числе и проильные ведомства исполнительных органов власти, и составлены сценарии развития рынка транспортных услуг. К важнейшим факторам следует отнести:

I. Состояние и перспективы развития рынка транспортных услуг, определяемое режимом торгово-экономических отношений с крупнейшими партнерами РФ, системой расселения (центры потребления и узлы пассажирских потоков), технологическим развитием основных центров формирования грузопотоков и проч.;

II. Корпоративные структуры рынка транспортных услуг (доминирующие корпоративные структуры - ВИК или средние специализированные корпорации);

III. Институциональная среда развития транспортной отрасли (регулирование тарифов; государственное участие);

IV. Сложившаяся технологическая схема транспортного комплекса федеральных округов, определяющая размещение существующих и строящихся объектов транспортной инфраструктуры.

В области развития дорожной инфраструктуры наиболее крупным и национально значимым проектом, финансирование которого предполагается осуществлять с привлечением внебюджетных средств, является проект создания новой скоростной автомобильной магистрали Москва - Санкт-Петербург. Этот проект должен стать своего рода трамплином внедрения и освоения концессионных механизмов в дорожном хозяйстве.

Заслуживает внимания опыт совместной работы Минтранса России и Минэкономразвития России по проекту строительства автомагистрали «Западный Скоростной Диаметр» в Санкт-Петербурге, что является отличным примером межведомственной координации. Идет активная работа по обоснованию инвестиций «Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД)

Московской области». Готовятся заявки по строительству платных автодорог (Москва - Санкт-Петербург, М-1 «Одинцово»), а также проектирование (ЦКАД, М-4 «Дон») и другие.

Кроме задачи масштабного финансирования, не менее важным является обеспечение своевременного резервирования и изъятия земель в полосе отводов проектируемой дороги. Сложный механизм данной процедуры, не оперативность в решении этих вопросов создают почву для спекулятивной скупки земель, что в конечном итоге ведет к резкому удорожанию стоимости всего проекта, а в ряде случаев делает его коммерчески неэффективным.

Эффективным инструментом снижения конечных сроков окупаемости дорожных проектов могла бы стать передача концессионеру земельных участков на прилегающих к дороге территориях под развитие объектов придорожной инфраструктуры. Одним из механизмов передачи придорожных земель является создание совместных управляющих хозяйственных обществ со смешанным частно-государственным капиталом, учреждаемых Правительством Российской Федерации, инвесторами и субъектами Федерации.

В аэродромной инфраструктуре основным полем применения ГЧП должны стать модернизация и эксплуатация взлетно-посадочных полос, перронов, стоянок, рулежных дорожек, другого не подлежащего приватизации государственного имущества. При этом заключение соглашений о ГЧП могло бы стать инструментом урегулирования отношений собственности в тех аэропортах, где частные компании фактически уже используют данное имущество. Необходимыми условиями повышения эффективности управления аэродромами являются восстановление технической и кадастровой документации по объектам, отнесение земельных участков, на которых расположены аэродромы, к категории федеральных земель, формирование единых имущественных комплексов.

Здесь можно отметить проект по организации на базе аэропорта «Кольцове» крупного транспортно-логистического узла, создание которого входит в комплексную программу развития Европейско-азиатского интерmodalного транспортного узла. Развитие этого узла включает в себя также обустройство инфраструктуры грузового хаба на базе аэропорта «Емельяново» в Красноярске, что позволит в дальнейшем решить проблемы снабжения северных территорий и активизирует модернизацию транспортной инфраструктуры России в целом. Открытие грузового авиасервиса позволит обеспечить растущий спрос на транспортные услуги между Китаем и Европой.

Отдельно можно отметить перспективу создания Особых экономических зон в портах, что будет способствовать экономическому росту и развитию как инфраструктуры, так и качества предоставляемых транспортных услуг, привлечению грузов в российские порты и интенсификации деловой активности в России.

В области развития морского и речного транспорта одним из основных проектов, реализуемых на условиях государственно-частного партнерства, можно считать комплексное развитие Мурманского транспортного узла.

Не менее важно развитие инфраструктуры морского торгового порта

Усть-Луга в Ленинградской области, которое включает строительство подходов, припортовых станций, терминалов, транзитно-выставочных парков и многое другое. Цель проекта: создание мощных, высокопроизводительных комплексов для перевалки массовых грузов (угля, минеральных удобрений) на крупнотонажные суда грузоподъемностью свыше 30 тыс. тонн. Переориентация российских внешнеторговых грузов с иностранных портов на российский порт.

Переоснащение порта «Новороссийск» повысит качество оказываемых услуг, будет способствовать увеличению общего грузооборота порта, что в свою очередь приведет к значительному сокращению временных и материальных издержек. Развитие инфраструктуры порта, прежде всего, надежно обеспечит экспорт нефти и нефтепродуктов, металла, угля, удобрений. Кроме того, это будет способствовать развитию транзитных и внутренних контейнерных перевозок, которые составляют основу всех перспективных транспортных систем. К тому же это приведет к развитию регулярного паромного сообщения на Каспии и на Черном море.

В заключение стоит отметить, что уже в 2005 году наметились позитивные тенденции в осуществлении агентствами, находящимися в ведении Министерства транспорта, полномочий собственника, а также в построении эффективной системы их взаимодействия с Минэкономразвития России и Росимуществом.

Наглядным подтверждением этому могут служить:

- итоги формирования прогнозного плана (программы) приватизации федерального имущества на 2006 год;
- результаты проведения годовых общих собраний акционеров открытых акционерных обществ транспортного комплекса;
- рассмотрение и утверждение программ деятельности федеральных государственных унитарных предприятий транспортного комплекса, геодезии и картографии;
- решение вопросов реструктуризации массива предприятий и учреждений транспортного комплекса, геодезии и картографии в рамках административной реформы;
- выполнение мероприятий 2-го этапа структурной реформы на железнодорожном транспорте;
- завершение разработки проектов:
- концепции управления федеральным имуществом транспортного комплекса, геодезии и картографии;
- концепции управления федеральным имуществом гражданских аэропортов (аэродромов);
- основ концепции реформирования дорожного хозяйства Российской Федерации.

Таким образом, исходя из географии развития инфраструктурных проектов на транспорте, очевидна необходимость разработки и запуска механизма взаимодействия федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, что позволит

выработать позицию субъектов Российской Федерации по данным вопросам и согласовывать их в дальнейшем с федеральными органами исполнительной власти.