

С.В. Кельбах

## ОПЫТ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

*Рассматривается современный опыт развития региональной транспортной инфраструктуры в посткризисных условиях. Актуальность данной темы состоит в том, что при переходе к постиндустриальной экономике существенно возрастает роль инфраструктуры, которая определяет качество экономического роста и конкурентоспособность региональных экономик. Проведенный анализ развития транспортной инфраструктуры включает опыт различных регионов, в том числе подробно рассмотрен опыт Санкт-Петербурга.*

**Ключевые слова:** логистическая инфраструктура; уровень спонсированности бюджета региона; экспортный отбор проектов.

*We consider modern experience of developing regional transport infrastructure in post-crisis environment. The topic is relevant because under transition to post-industrial economy we see a considerable increase in the role of infrastructure that determines the quality of economic growth and competitiveness of regional economies. The analysis of regional infrastructure development includes the experience of different regions including a detailed research of St. Petersburg.*

**Keywords:** logistics infrastructure; level of funding of regional budget; export selection of projects.

Северо-Западный федеральный округ (СЗФО) граничит с ЕС и нефтегазовыми регионами Севера. В Карелии развитие транспортного комплекса связано с созданием международных транспортных коридоров («Архангельского» и «Карельского»), которые войдут в Евро-Азиатское субширотное транспортное магистральное направление «БЕЛКОМУР» (Белое море – Коми – Урал). Мурманская область имеет выход в океан и незамерзающий морской порт, два аэропорта, железнодорожные магистрали. Ленинградская область – развитые железнодорожные, автомобильные и судоходные магистрали, четыре морских порта, два аэропорта. Калининградская область – развитые автомобильные, железнодорожные магистрали, три незамерзающих порта на Балтийском море, два речных порта, аэропорт. Конкурентным преимуществом Новгородской и Псковской областей, граничащих с ЕС, является расширенная сеть федеральных и региональных автодорог, железнодорожное сообщение, аэропорты, водные магистрали.

Базу для создания современной транспортной инфраструктуры имеют и другие регионы СЗФО. Разветвленная транспортная сеть Вологодской области представлена автомобильным, железнодорожным, речным и воздушным транспортом. Ненецкий АО имеет автомобильный, водный (морской и речной), воздушный и трубопроводный комплекс. Архангельская область – железнодорожную и автодорожную сети, два аэропорта, систему водного транспорта, Архангельский морской

порт, развитое речное судоходство. Республика Коми – железнодорожные и внутренние судоходные пути, сеть автомобильных дорог, два аэродрома. Перспективы связаны с развитием трубопроводного транспорта и строительством железнодорожной магистрали «БЕЛКОМУР».

Особую роль в СЗФО играет развитая транспортная сеть (морской, речной, автомобильный, железнодорожный, воздушный транспорт) Санкт-Петербурга. Планируется строительство нового порта, грузооборот которого составит не менее 100 тыс. тонн.

В Санкт-Петербурге разработана блок-схема механизма реализации крупных инвестиционных проектов, включённых в долгосрочные и среднесрочные планы и целевые программы развития региона [6]. Одновременно с экспертным отбором проектов и выделением инвестиций развивалась законодательная база [1; 2; 3; 4], проводилось индивидуальное организационное сопровождение каждого проекта с целью улучшения инвестиционного климата.

К числу приоритетных проектов относится сооружение окружной дороги и скоростных диаметров, морского пассажирского порта с возможностью захода лайнеров в акваторию Финского залива, развитие аэропорта «Пулково» с реконструкцией аэровокзального комплекса и модернизацией объектов авиатранспортной инфраструктуры, развитие территории западной части Васильевского острова.

Орловский тоннель, вводимый в 2016 г.

(стоимость 2 млрд. долл., в равных долях финансируется федеральным, городским бюджетом и частным бизнесом), обеспечит круглосуточное движение до 60 тыс. автомашин и увеличит судоходство под мостами. Проходку двухуровневого тоннеля длиной 1,7 км с 2013 г. ведет самый крупный в мире тоннелепроходческий комбайн из ФРГ.

Инфраструктура Санкт-Петербурга нуждается в кардинальной реконструкции. Водопроводные сети изношены более чем на 50%, в результате потери воды в сетях составляют почти 25% суточного потребления. Средний срок службы основных фондов городской электроэнергетики составляет 28 лет при предельном сроке в 30-35 лет. Город вправе рассчитывать на создание транспортно-логистического центра Северо-Запада России. Однако пропускная способность морского порта ограничена проблемами морского канала и перегрузкой основных грузовых магистралей города.

В развитии инфраструктуры Псковской области главное – её предвидимость на длительную перспективу (2020–2025–2030 гг.). Логика процесса развития региональной инфраструктуры базируется на оценке её нынешнего состояния, анализе перспектив средне- и долгосрочного развития, закреплённых в имеющих правовую силу документах, а также учёте и согласовании интересов основных субъектов регионального общества [7].

Наибольшие трудности в реализации программы связаны со слабостью энергетической базы (предусматривается перевод котельных, в первую очередь в малонаселённых пунктах, на местные виды топлива) и финансовой инфраструктуры (преимущественное кредитование только крупных инвестиционных проектов, ограниченное число инвестиционных инструментов и небанковских кредитных организаций). Особое внимание обращается на сокращение сроков выбора и оформления участков для строительства, получения разрешительной документации, защиты прав инвесторов, публичности и открытости деятельности местных органов власти, введения новых критериев оценки качества их работы.

Обобщение опыта развития транспортной инфраструктуры в регионах России имеет важное значение для дальнейшего развития теоретических основ инфраструктурной политики. Формирование глобальной транспортной системы, включающей все виды транспорта, требует использования новых методов анализа затрат и результатов (multioutput analysis), учитывающих внешний эффект – рост подвижности населения (в России она вдвое ниже, чем в странах ОЭСР), сокращение транзакционных издержек и т.д. [8].

Развал транспортной инфраструктуры стал одной из важных причин увеличения в

1999–2009 гг. децильного коэффициента дифференциации регионов РФ по уровню душевого ВРП вдвое – с 10 до 22 (Expert online 10.01.2012). В 13 регионах из 80-ти, где транспортная и логистическая инфраструктура обеспечивает экспорт углеводородов, металла и удобрений, импорт комплектующих, использование ренты местоположения ВРП за эти годы вырос более, чем вдвое. Тюменская область по душевому ВРП приближается к США; Сахалинская и Московская области обогнали Испанию; Санкт-Петербург, Ленинградская область и Татарстан находятся на уровне Польши; Калужская область в 2011 г. увеличила ВРП на 30%.

В то же время на Камчатке и в Магаданской области, где нет ни железных, ни современных автодорог, ВРП за 11 лет вырос всего на 4 и 12% , в Хабаровском крае – на 16%. Прекращение дорожного строительства и закрытие региональных аэропортов привело к массовому оттоку населения из северных регионов, Дальнего Востока, периферийных районов ЦФО, СЗФО и Урала [5]. В 2002–2010 гг. ликвидировано более 8,5 тыс. населённых пунктов, расположенных вдали от магистралей.

По оценке партнерства дорожно-строительных организаций «Родос» в 2000–2010 гг. финансирование дорожного строительства сократилось в 3,75 раза – с 3 до 0,8% ВВП, а цены на ресурсы для строительства выросли в 5 раз (на электроэнергию – с 570 до 3019 руб. за Мвч, на тонну дизельного топлива с 5781 до 20817 руб., автобензина – с 6957 до 24185 руб., битума – с 2422 до 11059 руб., цемента – с 595 до 3127 руб., сортового и фасонного проката – с 8675 до 28853 руб., обычного песка – с 79 до 2605 руб. за куб. м).

В этих условиях особое значение приобретает деятельность компании «Автодор». Она преобразуется из некоммерческой госкомпании в ОАО, выполняющее функции заказчика строительства и ремонта дорог, выкупа земельных участков, сбора платы за проезд и концедента при заключении соглашений на строительство и управление платными дорогами. В 2010–2011 гг. «Автодор» получил на эти цели 72 млрд. руб. из бюджета, 16 млрд. руб. – на основе доверительного управления и привлёк 23 млрд. руб. частных инвестиций. До 2019 г. предстоит спроектировать, построить и реконструировать 1900 км автодорог стоимостью 1,30 трлн. руб.

В 2012 г. сдан в эксплуатацию участок четырехполосной автодороги М4 «Дон» с разрешенной скоростью 110 км/час, с разделением встречных потоков и транспортными развязками на разных уровнях. В итоге вся дорога от Москвы до Воронежа стала четырехполосной. Платные участки дороги М4 составят 700 км из общей протяженности 1517 км. Заключены контракты жизненного

цикла на реконструкцию и эксплуатацию на платной основе 437 км шоссе М1 «Минск» в Московской и Смоленской областях.

«Автодор» и правительства ряда регионов заключили соглашение о сотрудничестве с государственной транспортной лизинговой компанией, которая рассчитывает в 2012 г. удвоить объем лизинга. До сих пор износ основных фондов в сфере строительства и обслуживания автодорог превышал 50–60%, что препятствовало освоению новых технологий.

«Росавтодор» реализует в 2012–2015 гг. проекты строительства платных автодорог, а также инфраструктурные проекты, направленные на получение дополнительного дохода от собственной деятельности. К числу наиболее важных проектов, включённых в программу «Росавтодора», относятся автодороги М1 «Беларусь», М3 «Украина», М4 «Дон», Москва – Санкт-Петербург, Москва – Нижний Новгород – Казань, Санкт-Петербург – Вологда – Казань – Оренбург – граница Казахстана, ЦКАД в Московской области и Кольцевой маршрут в районе Приморской рекреационной зоны в Калининградской области.

Планируемая сеть автодорог к концу 2015 г. в основном будет находиться в доверительном управлении «Росавтодора». Ряд инвестиционных проектов (обход городов Ярославль, Вологда, Черняховск, дорога Краснодар – Абинск – Кабардинка и др.) требуют дополнительной проработки. Планируется создание совместных АО «Росавтодора» с правительствами Москвы, Московской обл., Петербурга, Саратовской, Калининградской и других областей. В полосе отвода автодороги возможно строительство скоростного трамвая (до 100 км/час) с передачей его в аренду оператору. В придорожных полосах платных автодорог планируется создание сервисных зон, прокладка кабельных коммуникаций, установка рекламных конструкций, строительство пунктов весового контроля и т.д.

«Росавтодор» широко использует концессионные соглашения по строительству федеральных автодорог. В качестве концедента «Росавтодор» выступает при сооружении участков дороги Москва – Петербург, нового выхода на МКАД с трассы М1. «Росавтодор» организует строительство и реконструкцию дорог, переданных в доверительное управление, привлекает частный капитал в развитие инфраструктуры, организует сбор платы за проезд на платных участках, управляет полосами отвода переданных в доверительное управление дорог.

Концессионерам предоставлены гарантии в случае изменения законодательства или тарифов. Однако процесс подготовки территории (изъятие земель, перенос коммуникаций) остаётся слишком длительным. Порядок формирования сметной стоимости не позволяет полностью учитывать эффективность инве-

стиций, не предусмотрена возможность передачи объекта концессии в залог. Минимальный доход концессионера (плата за эксплуатационную готовность) неоправданно рассматривается как выручка от реализации и облагается налогом на прибыль.

Необходимо уточнение порядка передачи завершённого объекта концессионером концеденту и обратно, регистрации прав на объект концессионного соглашения, привлечения экспертов и аудиторов к этим соглашениям, режима налогообложения выручки концессионеров. Слишком усложнено уточнение сроков и других параметров реализации проекта в случае изменения экономической ситуации. Целесообразно увеличить до 30 лет срок финансирования проектов концедентом.

Необходимо компенсировать износ, причиняемый тяжёлыми (более 20 т) грузовиками дорожному покрытию. По данным зарубежных экспертов, один такой грузовик воздействует на износ дорожной одежды как 50–60 тыс. легковых автомобилей. Размер платы следует дифференцировать в зависимости от разрешённой массы (количества осей) и экологических норм, которым соответствует транспортное средство. По правовой природе выделяется постоянная часть – налог на владение транспортным средством и переменная часть – платежи в зависимости от времени нахождения на определённой территории, протяжённости пройденного пути, количества осей транспортного средства. При этом целесообразно сокращение постоянной части платежей за счёт увеличения переменной, а также избирательное взимание платы за пользование объектами дорожной инфраструктуры.

Спутниковый способ оплаты с помощью ГЛОНАСС позволяет достоверно определить маршрут перемещения автомобиля, охватить весь транспортный поток, проводя оплату удалённо, без использования наличных денег и без участия оператора.

## **ЛИТЕРАТУРА**

1. Закон Санкт-Петербурга «О внесении изменения в Закон Санкт-Петербурга "О порядке предоставления объектов недвижимости, находящихся в собственности Санкт-Петербурга, для строительства и реконструкции"» от 22 декабря 2004 г. № 644-96. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».
2. Закон Санкт-Петербурга «Об установлении цены земли в Санкт-Петербурге» от 29.12.2004 г. № 692-101. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. Закон Санкт-Петербурга «О приватизации государственного имущества Санкт-Петербурга» от 10.03.2005 г. № 59-15. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».
4. Постановление Правительства Санкт-

Петербурга от 1 марта 2005 г. № 216 «О стратегических инвестиционных проектах Санкт-Петербурга». Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

5. *Глазычев А.В.* Город без границ. М., 2012.

6. *Осеевский М.Э.* Крупные инвестиционные проекты в системе территориального планового управления. СПб., 2007. 120 с.

7. *Перников С.В.* Основные направления рационализации региональных топливно-энергетических балансов // Современные модели социально-экономической и инновационной трансформации предприятий, отраслей, комплексов: сб. трудов Всероссийской научно-практической конференции. М., 2011.

8. *Coto-Millan P.* Essays on transport economics. NY, 2007. 381 p.