

Экономические факторы развития транспортной системы Северо-Западного федерального округа

О среднесрочной стратегии развития отдельных субъектов Федерации на Северо-Западе и об определяющей ее экономической ситуации рассказывают руководители профильных департаментов и отделов:

Павел Анатольевич ОРДА,
первый заместитель
Главы Республики Коми

Петр Петрович ПРИНЦ,
руководитель департамента
промышленности и транспорта
Мурманской области;

Владимир Михайлович КОЧУРОВ,
исполняющий обязанности дирек-
тора департамента транспорта
и связи Архангельской области.

Скажите, пожалуйста, какие факторы определяют сегодня развитие транспортной системы возглавляемого вами субъекта Федерации?

П. А. Орда. Республика Коми сегодня — это стабильно и уверенно развивающийся регион Северо-Запада России с высоким уровнем инвестиционной привлекательности. Деятельность Правительства Республики Коми направлена на дальнейшее улучшение благоприятных условий для инвесторов, активизацию инвестиционной и инновационной деятельности в республике и устойчивое развитие региональной экономики. В решении поставленных задач транспортный комплекс играет



Павел Анатольевич ОРДА,
первый заместитель
Главы
Республики Коми

значительную роль и во многом предопределяет социально-экономическое развитие региона.

Транспортная сеть Республики Коми включает в себя 1,7 тыс. км железнодорожных путей общего пользования, 4,1 тыс. км внутренних водных судоходных путей, 6,9 тыс. км автомобильных дорог общего пользования, 4 тыс. км газопроводов, 0,7 тыс. км нефтепроводов. Для республики, занимающей территорию 416,8 тыс. кв. км, значительная часть которой является труднодоступной, существующая транспортная система, призванная связывать населенные пункты и промышленные зоны и обеспечивать внутренние и межрегиональные хозяйственные связи, явно недостаточна. Более того, освоение богатого природно-ресурсного потенциала республики в настоящее время во многом сдерживается из-за низкой транспортной доступности месторождений, нехватки автомобильных дорог и транспортной инфраструктуры, позволяющей обслуживать северные территории.

Правительство Республики Коми, разрабатывая Стратегию экономического и социального развития республики на 2006–2010 годы и на период до 2015 года, включило задачу развития транспортной инфраструктуры региона в число приоритетов экономического и социального развития Республики Коми. В качестве системообразующих проектов, которые окажут наиболее значительное влияние на темпы экономического роста, повышение степени диверсификации отраслей и усиление интеграции республики в экономику России, рассматриваются следующие проекты:

- строительство железнодорожной магистрали Сыктывкар — Архангельск — Пермь (Белкомур), которая является составной частью Северного транспортного коридора и даст кратчайший выход регионов Сибири и Урала к портам Архангельска и Мурманска, кроме того, значительно сократятся сроки прохождения международного транзита из стран Северной Европы на Дальний Восток и в Юго-Восточную Азию;

- строительство автомагистрали Санкт-Петербург — Архангельск — Котлас — Сыктывкар — Кудымкар — Пермь с подъездом к Воркуте, Нарьян-Мару, Салехарду, Соликамску. Стратегическая важность автомагистрали обусловлена активным развитием нефтегазового и горнодобывающего комплексов в северных районах Республики Коми, Ненецком автономном округе, на шельфе Баренцева моря, строительством магистральных газопроводов с Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции и Ямалского газового месторождения;

- строительство газотранспортной системы «Ямал-Европа» и нефтепроводной системы «Западная Сибирь — побережье Баренцева моря» через территорию Республики Коми. Проект ОАО «Газпром» предполагает обустройство Бованенковского месторождения на Ямале и строительство магистрального газопровода общей протяженностью 2451 км, в том числе по территории Коми — свыше тысячи километров. По предварительным данным, по газопроводу Ямал — Европа будет прокачиваться примерно 140 млрд. куб. м газа в год. На реализацию мегапроекта только на территории Коми будет направлено 11 млрд. евро инвестиций. Строительство газопровода даст толчок развитию не только газовой, но и строительной и других отраслей индустрии, повысит уровень занятости населения северных городов — Воркуты и Инты, увеличит налоговые поступления в местные и республиканский бюджет. Новая нефтепроводная система «Западная Сибирь — побережье Баренцева моря» существенно увеличит экспортные возможности России на северо-западном направлении, поможет скорейшему освоению перспективных месторождений Тимано-Печоры, которое сдерживалось дефицитом транспортных возможностей. Протяженность линейной части нефтепровода составит около 430 км, производительность — 12 млн. т. нефти в год с возможностью дальнейшего увеличения.

Правительство Республики Коми работает над продвижением инвестиционных проектов в тесном взаимодействии с органами исполнительной власти Российской Федерации, правительствами субъектов Северо-Запада России, крупными финансовыми и промышленными структурами, что приносит реальные и значительные результаты.

Так, проект «Белкомур» в 2007 году был включен в «Стратегию развития железнодорожного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года». В перечень основных мероприятий расширения сети железных дорог вошло строительство железнодорожных линий Карпогоры — Вендинга и Сыктывкар — Пермь. Для решения задач отрасли, среди которых теперь находится и «Белкомур», предусматривается финансирование за счет федерального и региональных бюджетов, частных инвесторов, в том числе ОАО «РЖД». Продвижение этого проекта, в свою очередь, даст толчок реализации новых промышленных проектов и развитию крупных промышленных узлов на территории Республики Коми, Архангельской области и Пермского края.

В 2006 году были внесены изменения в Федеральную целевую программу «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)», согласно которым строительство автомагистрали Санкт-Петербург — Архангельск-Котлас — Сыктывкар — Кудымкар — Пермь включено в подпрограмму «Автомобильные дороги» в числе приоритетных проектов Северо-Западного федерального округа. Финансирование строительства автомагистрали в пределах границ Республики Коми за счет средств федерального бюджета в 2007 году составило 150 млн. рублей, в 2008 году на эти цели в федеральном бюджете предусмотрено 283 млн. рублей.

В 2006 году дорожники Республики Коми сдали в эксплуатацию последний пусковой комплекс на участке автодороги Сыктывкар — граница Архангельской области, обеспечив надежный выход республиканских транспортных потоков в Архангельскую область. В 2009–2010 году планируется завершить работы по строительству участков автодорожного маршрута на отрезке Сыктывкар — граница Коми-Пермяцкого автономного округа и обеспечить выход субъектов Уральского региона через Республику Коми к морским портам Архангельска и Мурманска.



Петр Петрович ПРИНЦ,
*руководитель
департамента
промышленности
и транспорта
Мурманской
области;*

П. П. Принц. Рост грузооборота на Балтийском море, а значит и в нашем регионе связывается с предстоящим масштабным освоением богатейших месторождений углеводородов континентального шельфа Российской Федерации. Шельф Западной Арктики, занимающий более 2,6 млн. кв. км под водами Баренцева, Печорского и Карского морей является наиболее перспективным районом для разработки месторождений нефти и газа и рассматривается как регион долговременной стратегической перспективы развития нефтегазовой отрасли страны.

Недавно ОАО «Газпром» совместно с иностранными партнерами «Total» и «StatoilHydro» была создана компания специального назначения, которая приступит к первой фазе разработки Штокмановского газоконденсатного месторождения уже в 2008 году. В ближайшее время планируется вовлечение в хозяйственный оборот и других, не менее значимых месторождений.

Естественно, что рост грузооборота приведет к повышению интенсивности судоходства в Северо-Западном регионе. В этих условиях Дания, по примеру Турции, может проявить стремление увеличить доходы за счет повышения сборов и стоимости лоцманской проводки или, обостренно опасаясь экологической катастрофы в территориальных водах, ужесточить правила прохода судов, особенно крупнотоннажных танкеров, через проливы.

Очень вероятно появление новых правил плавания и на Балтике, которые

создадут серьезные осложнения для стран-экспортеров нефтеналивных грузов и, в первую очередь, для России, единственной из стран Балтийского региона, не являющейся членом Европейского союза (ЕС).

В. М. Кочуров. В первую очередь, экономическое развитие региона определяет его площадь, сравнимая с крупными европейскими государствами (более 400 тыс. кв. км), расположение области как приморского региона с портами, имеющими прямой выход в мировой океан. Второе — это регион с развитой сетью внутренних водных путей (6,5 тыс. км), истари выполнявших роль транспортных артерий. Третье — это малая плотность автомобильных дорог на тысячу кв. км. — 16,4 (при среднем по России — 33,3) и железных дорог — 3 км на тысячу кв. км (при среднем по России — 5 км). И конечно, серьезным фактором является транспортная доступность.

Что сегодня предпринимается региональными администрациями для улучшения инвестиционного климата в субъектах Федерации?

П. А. Орда. Вопросы реализации инвестиционной и инновационной политики на территории Республики Коми регулируются Законами Республики от 28 июня 2005 года № 71-РЗ «Об инвестиционной деятельности на территории Республики Коми», от 5 ноября 2006 года № 104-РЗ «О государственной поддержке инновационной деятельности на территории Республики Коми», а также постановлениями Правительства Республики Коми. Нормативными актами Республики Коми в сфере регулирования инвестиционной деятельности предусмотрено формирование региональной инвестиционной политики, отвечающей долгосрочным национальным интересам,



оказание государственной поддержки приоритетным производствам, объектам инфраструктуры и социальной сферы, а также усиление контроля по использованию бюджетных средств, создание правового поля и экономической среды, стимулирующей инвестиции в реальный сектор экономики.

В целях привлечения инвестиций в экономику Республики Коми, а также оказания помощи инвесторам в поиске объектов инвестирования и эффективном вложении капитала в эти объекты в республике образован Фонд поддержки инвестиционных проектов. Деятельность Фонда предусматривает, в том числе, оказание содействия в организации прямых инвестиций, проектного финансирования и целевого кредитования с использованием инвестиций международных финансовых организаций, а также развитие инфраструктуры венчурного финансирования в научно-технической сфере.

Для повышения инвестиционной привлекательности Республики Коми, обеспечения ее информационной открытости, поддержания позитивного делового имиджа представители республики активно участвуют в презентационных мероприятиях, организуемых за пределами республики. Наиболее крупными мероприятиями, в которых приняли участие официальные делегации республики, в 2007 году стали «Дни Республики Коми в Финляндии», презентация Республики Коми Консульскому корпусу Санкт-Петербурга, участие в XI Петербургском Международном экономическом форуме, участие в торжественном заседании «Дни Арктики в России», «Дни Республики Коми в Венгрии».

В ноябре 2007 года в Сыктывкаре состоялся Северный инвестиционный форум, в работе которого принимали участие представители бизнеса, государственной власти и науки, в ходе которого рассмотрены вопросы, связанные с проблемами и перспективами.

Инвестиционная привлекательность региона подтверждается положительной оценкой кредитоспособности республики со стороны международных рейтинговых агентств «Moody's Investors Service» и «Fitch Ratings».

П. П. Принц. Сегодня Мурманская область является одним из наиболее промышленно развитых и привлекательных для инвесторов регионов России. В основе этой привлекательности — богатейшие природные ресурсы Кольского полуострова и омывающих его морей, перспективы освоения месторождений углеводородов континентального шельфа Северного Ледовитого океана, комплексное развитие Мурманского транспортного узла и открывающиеся возможности трансконтинентальных маршрутов по Северному морскому пути.

Основным источником инвестиций в экономику региона являются собственные средства предприятий, которые составляют до 60 % всех средств, направляемых на инвестиции. Однако, учитывая тенденции развития Мурманской области в краткосрочной перспективе, структура инвестиций будет меняться в сторону увеличения доли привлеченных средств, в первую очередь кредитов и финансовых средств институциональных инвесторов. Поэтому одной из основных задач

Правительства Мурманской области в сфере инвестиционной деятельности на среднесрочную перспективу становится создание механизмов и гарантий для долгосрочного вложения средств, снижения рисков их возврата и обеспечения деятельности институциональных инвесторов.

Инвестиционные проекты, которые предполагается осуществить в 2007–2015 годах позволят увеличить валовой региональный продукт и объем промышленного производства к 2015 году более чем втрое.

В. М. Кочуров. Что касается инвестиций в транспорт, то у каждого вида транспорта свои методы, в основном не нуждающиеся в поддержке. Автомобильный транспорт развивается за счет собственных средств, авиация — за счет кредитов и лизинга, железная дорога — разными способами, в том числе за счет товарных кредитов. Морской и речной транспорт развиваются также за счет собственных средств, кредита и лизинга. Наиболее важными для области, в социальном плане, являются пассажирские перевозки, тарифы на которые область регулирует, но и дотирует транспортные компании. В 2000 году для обеспечения речных пассажирских перевозок в районах области администрация за счет областного бюджета построила три речных судна, а в начале 2000-х также за счет бюджета реконструировала взлетно-посадочную полосу в аэропорту Соловки. И в настоящее время за счет областного бюджета идет приобретение пассажирского транспорта для нужд муниципальных образований. В зависимости от важности проекта для области администрация может стать гарантом для получения инвестиций компаниями. Став инициатором строительства глубоководного района порта в губе Сухое море и одним из инициаторов строительства прямой железнодорожной ветки «Белкомур» (Белое море — Коми — Урал), область совместно с республикой Коми и Пермским краем учредила инвестиционную компанию «Прикамье» с задачей привлечения инвестиций для этих проектов на принципе частно-государственного партнерства. Учитывая меняющуюся ситуацию в экономике страны и области администрация пользуется современными методами для стимулирования инвестиций, в том числе через федеральные целевые программы, постоянно взаимодействуя с Минис-



терством транспорта и Министерством экономического развития и торговли.

Какие федеральные и местные реформы, по-вашему, могут способствовать развитию транспортной системы региона?

П. А. Орда. Развитию транспортной системы республики, безусловно, будут способствовать федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России», одобренная Правительством РФ «Стратегия развития железнодорожного транспорта России до 2030 года», принятие ряда федеральных законов — «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации», «Об общих принципах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярного сообщения в Российской Федерации» и другие.

На региональном уровне — это прежде всего «Стратегия экономического и социального развития Республики Коми на 2006–2010 и на период до 2015 года». Обеспечить единый комплексный и обоснованный подход к определению перспектив развития и своевременно принимать управленческие решения в области экономического, социального и экологического развития региона в целом, а также отдельных отраслей промышленности, всей инфраструктуры даст возможность разработанная Правительством Республики Коми «Схема размещения и развития производительных сил на период до 2020 года», которая отражает размещение наиболее крупных проектов по территории республики относительно действующей транспортной инфраструктуры и реализуемых инвестиционных проектов по ее развитию.

Кроме того, развитию транспортной системы региона способствуют заключаемые договоры и соглашения между Правительством Республики Коми и крупными транспортными предприятиями по обеспечению перевозки грузов, пассажиров и устойчивой работы транспорта.

П. П. Принц. В целях повышения конкурентоспособности наших портов и стимулирования социально-экономического развития северных регионов Российской Федерации 30 октября 2007 года был принят Федеральный закон «О внесении изменений в федеральный закон «Об особых экономических зонах в Российской Федерации»



и отдельные законодательные акты Российской Федерации» № 240-ФЗ, в соответствии с которым Правительство Мурманской области готовит конкурсную документацию для возможного создания в порту Мурманск портовой особой экономической зоны.

К числу основных задач относится реализация «Генеральной схемы развития Мурманского портового транспортного узла», утвержденная 03.12.2007 года приказом № 177 Минтранса России. Данный документ, определяющий перспективы развития порта Мурманск будет являться составной частью «Схемы территориального планирования Российской Федерации в области развития федерального транспорта, путей сообщения, информации и связи», в соответствии с Федеральным законом «О морских портах Российской Федерации».

В. М. Кочуров. Реформы — это очень серьезный вопрос, и поступать здесь надо очень осторожно и аккуратно: отмерить не семь, но семнадцать раз.

Приведу вам пример, когда федеральная административная реформа 2003 года не пошла на пользу Архангельской области, в частности Архангельскому морскому порту. Кто знаком с вопросами морского транспорта знает, что Архангельский морской порт — самый дорогой порт России, а может даже мира. В 2003 году по постановлению Правительства РФ «О совершенствовании системы государственного управления морскими торговыми и специализированными портами» вместо администраций отдельных портов, выполнявших административные функции и функции по оказанию услуг, был создан федеральный монополист — ФГУП «Росморпорт», который теперь оказывает услуги в портах России. Вначале область была

не против такой реформы, предполагая, что в рамках одного предприятия можно установить единые ставки портовых сборов, понизив их в Архангельске за счет повышения в «дешевых» портах. Так поступило ФГУП «Почта России» с тарифами на почтовые отправления и за год получило дохода на 25% больше. Но в случае с «Росморпортом» этого не произошло. Таким образом, Архангельский филиал «Росморпорта» потерял статус юридического лица и возможность принимать самостоятельные решения по развитию порта, но портовые сборы не стали меньше и, вероятнее всего, будут еще повышены для оплаты появившегося центрального аппарата.

Это всего один пример, поэтому мы считаем, что надо просто неукоснительно выполнять ранее принятые федеральные целевые программы, законы и их совершенствовать. Если Северная Двина — федеральная собственность, то обязанность Федерации — содержать ее в полном объеме и обеспечивать работу речного транспорта в течение всей навигации, чего сейчас нет.

Как реализация среднесрочной Стратегии развития транспорта до 2010 года отразится на экономическом развитии возглавляемых вами субъектов Федерации?

П. А. Орда. Дальнейший рост экономического потенциала республики мы, прежде всего, связываем с развитием трубопроводного, автомобильного и железнодорожного транспорта. Остановлюсь кратко на перспективных проектах в этих областях.

- Строительство железнодорожной магистрали «Соликамск — Гайны — Сыктывкар — Карпогоры — Архангельск».

Проект строительства новой железнодорожной магистрали «Соликамск —



Гайны — Сыктывкар — Архангельск» в составе Северного транспортного коридора Финляндия — Урал — Дальний Восток и Средняя Азия послужит интенсивному развитию экономики центральных регионов Северо-Запада Российской Федерации, развитию внешнеэкономических связей Республики Коми, Пермского края и Архангельской области.

Новая магистраль позволит обеспечить значительное сокращение пробега грузов (до 800 км) и стоимости перевозок из регионов Урала и Сибири к Архангельску и Мурманску, а с завершением строительства участка дороги «Лелмозеро — Кочкома» (в Карелии) — выхода в Финляндию и через ее порты на Балтику.

- Строительство автомобильной дороги Сыктывкар — Ухта — Печора — Усинск — Нарьян-Мар с подъездами к городам Воркута и Салехард.

Стратегическая важность данной автомагистрали как для России, так и для Республики Коми обусловлена активным развитием нефтегазового и горнодобывающего комплексов в северных районах Республики Коми, Ненецком автономном округе, на шельфе Баренцева моря, автомагистраль будет востребована для строительства магистральных газопроводов с Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции и Ямальского газового месторождения.

- Система магистральных газопроводов Бованенково — Ухта.

Генеральным направлением транспорта газа определено направление «Бованенково — Воркута — Ухта — Торжок». На территории Республики Коми прохождение трассы газопровода предусматривается по территории семи районов: Воркутинскому, Интинскому, Печорскому, Сосногорскому,

Ухтинскому, Княжпогостскому и Усть-Вымскому.

Реализация данного проекта на территории республики создаст не только новое предприятие газовой отрасли, но и современные объекты проминфраструктуры (вдольтрассовая автодорога, радиорелейная линия связи, линии электропередач, объекты жизнеобеспечения компрессорных станций, ремонтные базы и центры сервисного обслуживания); а также будет способствовать созданию более 16 тыс. новых рабочих мест; обеспечению ж/д грузооборота до 16 млн. т.

П. П. Принц. Изменение геополитической ситуации и позиционирования России в мировом сообществе выдвигают новые требования к транспорту, как к элементу системы национальной безопасности. В этих целях, в соответствии с основными принципами и направлениями государственной транспортной политики, сформулированными в «Транспортной стратегии Российской Федерации» на период до 2020 года и «Стратегии развития транспорта Российской Федерации на период до 2010 г.», меры по развитию Мурманского транспортного узла конкретизированы на среднесрочный период в виде системы программных мероприятий подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» и подпрограммы «Морской транспорт» Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 31.05.2006 № 338.

В рамках реализации данной ФЦП, по заказу Министерства транспорта Российской Федерации проведена разработка обоснования инвестиций по

проекту «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла».

Реализация всего проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» потребует значительных капиталовложений, срок окупаемости которых составит 15–20 лет. Только на развитие инфраструктуры и выполнение всего комплекса работ по усилению пропускной способности и развитию Мурманского железнодорожного узла требуются вложения на общую сумму более 100 млрд. рублей.

Реализацию проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» предполагается осуществлять с использованием механизмов государственно-частного партнерства, а также с привлечением средств Инвестиционного фонда Российской Федерации.

Вопрос о создании «Управляющей компании» давно назрел ввиду необходимости координации усилий всех сторон, заинтересованных в развитии порта Мурманск, и не бизнес, а именно государство должно играть в этом главенствующую роль. 26 декабря 2007 года были подписаны учредительные документы открытого акционерного общества «Управляющая компания по развитию Мурманского транспортного узла», куда Правительство Мурманской области вошло в качестве соучредителя.

Данное решение было принято в соответствии с перечнем поручений Президента РФ Владимира Путина по итогам совместного заседания президиума Госсовета России и Морской коллегии при Правительстве РФ в г. Мурманске 2 мая 2007 года в целях обеспечения стратегического развития Мурманского транспортного узла, реконструкции, модернизации, технического перевооружения объектов морского порта Мурманск, а также строительства новых терминалов и развития портовой инфраструктуры на западном и восточном берегах Кольского залива.

В состав управляющей компании вошли также ОАО «Мурманский морской торговый порт», ОАО «РЖД», ОАО «НК «Роснефть», ФГУП «Росморпорт».

В. М. Кочуров. Если интерполировать «Стратегию развития транспорта до 2020 года» на 2010 год, то уже сейчас можно сказать, что транспорт области преодолел кризис конца 90-х и стал одним из основных наполнителей областного бюджета. И в среднесрочной перспективе будет продолжать развиваться в том же направлении.