

Инвестиционная привлекательность российского транспорта растет

Юлия ЗВОРЫКИНА,

заместитель директора Департамента финансов и экономики Министерства транспорта Российской Федерации

2006 год имеет все шансы стать знаковым с точки зрения повышения инвестиционной привлекательности транспортной отрасли.



Это повышение обусловлено серьезными изменениями в подходах к формированию государственной экономической политики. Созданы реальные основы для функционирования механизма государственно-частного партнерства в России в сфере транспорта:

- в июле 2005 года вступил в действие Федеральный закон (№ 115) «О концессионных соглашениях». Он предполагает передачу в частное пользование объектов, находящихся в государственной собственности, которые не могут быть приватизированы. Отныне предметом концессионного соглашения стали все без исключения объекты транспортной инфраструктуры, метрополитен и транспорт общего пользования, а также ледокольный флот и гидротехнические сооружения. Согласно закону, концессионное соглашение может быть заключено в отношении тех объектов, которые находятся в полной собственности государства. Срок действия концессии не ограничен и устанавливается в каждом конкретном соглашении с учетом времени создания или реконструкции объекта;

- внедрена практика перспективного 3-летнего бюджетного планирования инвестиционных затрат, позволяющая частному партнеру составлять перспективный график инвестиций;

- в ноябре 2005 года постановлением Правительства РФ № 694 принято положение «Об Инвестиционном фонде Российской Федерации», определяющее порядок участия федерального бюджета в проектах государственно-частного партнерства.

В этих условиях впервые за последние 60 лет российская транспортная инфраструктура стала привлекательной для вложений не только российского частного, но и иностранного капитала. Более того, политическая и экономическая ситуация на европейском и американском рынках делают российские объекты все более интересными для вложений институциональных инвесторов. Таким образом, открываются

возможности полноценного использования проектного финансирования для проектов транспортной отрасли.

Министерством транспорта РФ в новых экономических условиях были сформированы программные документы, определяющие стратегию развития транспорта в России (в том числе Стратегия развития транспорта до 2010 года и Транспортная стратегия России до 2020 года), которые стали ориентирами для инвесторов.

Необходимый объем финансирования транспортной отрасли только по капитальным вложениям составляет порядка 650 млрд руб. в год в ценах 2005 года (то есть около 4% от ВВП). В 2005 году фактический объем финансирования транспорта из всех источников составлял примерно 2,4% от ВВП, в том числе финансирование из государственного бюджета в рамках всех федеральных и ведомственных программ — 0,7% от ВВП. Согласно финансовому плану Стратегии развития транспорта России до 2010 года, объемы участия федерального бюджета не превысят 1% от ВВП, что полностью соответствует мировой практике.

Очевидно, что решение задачи необходимого финансирования транспортного сектора не может быть целиком возложено на государственный бюджет. Необходимо задействовать дополнительные источники. Главная тенденция сегодня — изменение соотношения между бюджетными и внебюджетными инвестициями в пользу внебюджетных источников.

Основными направлениями повышения инвестиционной привлекательности отрасли являются:

Первое направление — развитие государственно-частного партнерства. Приоритетными направлениями государственно-частного партнерства должны стать концессии в сфере платных автодорог и городского транспорта, портов и аэропортов, железнодорожных объектов. Внедрение концессионного механизма в транспортной инфраструктуре позволит к 2010 году достичь объемов \$2–3 млрд ежегодного участия частного инвестиционного капитала в российской дорожной отрасли. Работа в этом направлении в Минтрансе России идет, создан Экспертный совет по развитию государственно-частного партнерства, подписано соглашение о сотрудничестве с Внешэкономбанком.

Второе направление — стимулирование инвестиционной активности самих транспортных предприятий. Условия для этого складываются благопри-

ятные: экономический рост объективно повышает спрос на услуги транспорта и увеличивает привлекательность транспортных проектов.

Третье направление — привлечение грузоотправителей или пользователей инфраструктуры к проектам по модернизации отдельных ее объектов.

Четвертое направление — выпуск обеспеченных государственными гарантиями целевых облигаций или займов на проекты с надежными показателями окупаемости, но с длительными сроками реализации, которые снижают их привлекательность для коммерческих инвестиций. В зарубежной практике по такой схеме уже давно финансируется большая часть инфраструктурных проектов.

Отработка этих механизмов предполагается при реализации инфраструктурных проектов. То есть задача привлечения дополнительных инвестиционных ресурсов на транспорт отнюдь не выглядит неразрешимой.

Одним из перспективных источников финансирования инфраструктурных проектов может стать Инвестиционный фонд (конечно — при условии прохождения этими проектами конкурсного отбора).

Принципиальным условием предоставления финансирования из Инвестиционного фонда является наличие частного партнера. Поэтому одной из приоритетных задач Минтранса России становится привлечение инвестиций из частных источников. Формируются новые экономические инструменты, позволяющие развивать транспортную инфраструктуру: особые экономические зоны, концессии, лизинг, целевые внебюджетные фонды развития инфраструктуры.

По итогам мониторинга сформирован перечень высокоэффективных региональных инвестиционных проектов. В него вошли более 150 крупных проектов, среди которых — строительство скоростной автомагистрали Санкт-Петербург — Москва, Западный скоростной диаметр, ЦКАД, организация высокоскоростного железнодорожного движения Москва — Санкт-Петербург, интермодальные транспортные комплексы Шереметьево и Домодедово, аэропорты-хабы Емеляново и Кольцово, крупные логистические терминалы. Это — проекты высокой степени готовности, по которым в настоящее время уже ведутся переговоры с частными российскими и зарубежными инвесторами.

Чтобы обеспечить достаточные объемы финансирования проектов, реализуемых на условиях государствен-

но-частного партнерства, Минтранс России разработал новую подпрограмму «Развитие экспорта транспортных услуг» в рамках Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)».

В настоящее время ведется активная совместная работа с Министерством экономического развития и торговли Российской Федерации, цель ее — подготовить типовые концессионные соглашения по каждому виду транспортных объектов, указанному в Федеральном законе «О концессионных соглашениях». Очень важно в кратчайшие сроки создать механизмы реализации положений данного закона. Для плодотворного ведения диалога с инвестором возникла потребность разработать адекватную методiku оценки социально-экономической (общественной) эффективности инфраструктурных инвестиционных проектов, объективно учитывающую мультипликативный внутранспортный эффект.

Переговоры с инвесторами также выявили острую необходимость создания специализированной площадки для обсуждения проблем и поиска нормативных и организационно-финансовых решений в этой сфере.

Обсуждается возможность формирования в рамках постоянного комитета КСИИ рабочей группы по развитию государственно-частного партнерства в транспортной отрасли России. Для этого в качестве первого этапа предполагается организовать экспертную группу по государственно-частному партнерству в транспортной отрасли, которая в случае позитивного опыта работы может быть в дальнейшем преобразована в формат рабочей группы.

В качестве вопросов для обсуждения группой предлагаются:

- анализ законодательства в сфере транспорта;
- рекомендации к транспортной стратегии;
- рекомендации по реализации приоритетных проектов в транспортной сфере;
- анализ правовых, институциональных и финансовых предпосылок внедрения механизмов государственно-частного партнерства в России.

Таким образом, созданы необходимые предпосылки, которые позволят активизировать деятельность частных инвесторов в транспортной отрасли и дополнительно привлечь в проекты реального сектора российской экономики до \$4–6 млрд ежегодно.