

ГОСУДАРСТВЕННО- ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО В ТРАНСПОРТНОМ СЕКТОРЕ



МИНИСТР ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Игорь Евгеньевич Левитин

Государственно-частное партнерство уже давно зарекомендовало себя во всем мире как эффективный и гибкий механизм привлечения частных инвестиций к финансированию общественно значимых капиталоемких объектов с государственной или муниципальной формой собственности. Россия сегодня делает только первые шаги в этом направлении. И тем большее значение и ценность для нас приобретает аккумулированный мировой опыт, носителем которого выступают эксперты и специалисты Всемирного банка.

Транспорт занимает особое место среди других отраслей экономики. В силу своих системообразующих и связующих функций он напрямую влияет на эффективность и конкурентоспособность большинства хозяйствующих субъектов, задает и обеспечивает динамику регионального развития, создает базу для ускорения и диверсификации экономического роста, развития и расширения международной торговли. При этом объекты транспортной инфраструктуры отличаются исключительно высоким уровнем капиталоемкости, длительными сроками окупаемости и возврата вложенных инвестиций.

К сожалению, сложившийся в России уровень финансирования транспортной инфраструктуры не отвечает макроэкономическим и социальным потребностям развития страны. Сегодня объем инвестиций в инфраструктуру транспорта едва превышает 2% ВВП, в то время как в большинстве других стран мира этот показатель составляет не менее 4% от валового внутреннего продукта.

Как показывает мировой опыт, в условиях дефицита или ограниченности бюджетных ресурсов одним из эффективных инструментов обеспечения адекватной финансовой базы развития транспортной инфраструктуры являются механизмы государственно-частного партнерства.

Независимые экспертные оценки показывают, что потенциальная емкость рынка частных инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры России оценивается на уровне *10–12 млрд. долларов в год*. Инвесторы выражают заинтересованность участвовать в инвести-

ровании транспортной инфраструктуры, но одновременно ставят перед властью вопросы о необходимости дать рынку ясные ориентиры, отраженные в долгосрочных стратегических планах Правительства Российской Федерации.

Учитывая исключительную важность диверсификации источников финансирования транспортной инфраструктуры, Минтрансом России были внесены необходимые коррективы в Транспортную стратегию и Федеральную целевую программу «Модернизация транспортной системы России» в части описания базовых принципов и приоритетных проектов развития государственно-частного партнерства в транспортной отрасли.

В частности, в качестве приоритетных сегментов реализации проектов ГЧП Минтрансом определены следующие направления развития транспортной инфраструктуры:

- развитие международных транспортных коридоров, в первую очередь коридора «Запад–Восток» и коридора «Север–Юг», включая развитие железнодорожной, портовой, автодорожной, контейнерной, логистической и информационной инфраструктуры;
- строительство скоростных автомобильных магистралей;
- наращивание перегрузочных портовых мощностей на ключевых направлениях формирования экспортных грузопотоков;
- создание национальной сети аэропортов-хабов;
- модернизация внутренних водных путей и системы гидросооружений;
- обустройство пограничных пунктов пропуска;
- реализация железнодорожных инфраструктурных проектов, связанных с освоением перспективных месторождений полезных ископаемых;
- строительство высокоскоростных железнодорожных магистралей.

В настоящее время Министерством транспорта ведется работа по подготовке развернутого реестра приоритетных инфраструктурных проектов, реализацию которых планируется осуществлять на принципах проектного финансирования, с привлечением ресурсов и инвестиций частного капитала.

Наиболее крупными и общественно значимыми из их числа являются проекты:

- строительство скоростной автомобильной магистрали Москва – Санкт-Петербург;
- проведение комплексной реконструкции Московского авиаузла, включая строительство нового международного пассажирского терминала Шереметьево-3;
- реконструкция Центральной кольцевой автомобильной дороги в Московской области;
- строительство объездной соединительной автомагистрали, обеспечивающей новый выход на МКАД с трассы М-1 «Беларусь»;
- строительство Западного скоростного диаметра в г. Санкт-Петербурге;
- завершение строительства мостового перехода через Волгу в районе города Волгограда;
- строительство скоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург;
- комплексная реконструкция аэропорта «Толмачево».

Надо откровенно признать: опыта реализации проектов, основанных на принципах государственно-частного партнерства, у нас недостаточно.

Примером успешной реализации ряда проектов с использованием механизмов ГЧП является морской транспорт.

К сожалению, что касается других отраслей транспортного комплекса, то здесь примеров эффективного взаимодействия государства и бизнеса в области развития транспортной инфраструктуры пока еще крайне мало, а в дорожном хозяйстве – фактически все расходы по содержанию и развитию дорожной сети сегодня ложатся исключительно на бюджет.

Как показывает практика, основными проблемами, с которыми приходится сталкиваться государству и частным инвесторам при попытках реализации совместных инвестиционных проектов, на сегодня являются:

- высокая капиталоемкость и длительные сроки окупаемости инфраструктурных проектов;
- неразвитость внутренних финансовых и фондовых рынков, не способных обеспечить предоставление «длинных» заемных ресурсов;



- отсутствие правовых основ, обеспечивающих защиту долгосрочных капиталовложений, – в частности, концессионного законодательства;
- короткий цикл бюджетного планирования, не позволяющий выстраивать систему жестких гарантий бюджетного софинансирования долго реализуемых инфраструктурных проектов на протяжении всего периода строительства или реконструкции объекта;
- отсутствие практики предоставления налоговых льгот и преференций для инвесторов, вкладывающих средства в капиталоемкие и долгоокупаемые инфраструктурные проекты.

И, наконец, в качестве отдельной серьезной проблемы хотел бы выделить неразвитость земельного законодательства. В частности, для транспорта наиболее болезненными вопросами здесь являются отсутствие четко прописанных регламентов резервирования и изъятия земель, а также неурегулированность вопросов землепользования в отношении земель транспорта и приинфраструктурных территорий.

Я обозначил только несколько основных «узловых» вопросов, с которыми нам приходится сталкиваться при разработке и продвижении концепции развития государственно-частного партнерства в транспортной отрасли.

Мировой опыт наглядно свидетельствует, что инвестиции в транспортную инфраструктуру создают новое пространство возможностей для развития всех отраслей экономики, способствуют повышению мобильности, социальной и деловой активности в обществе и в конечном итоге возвращаются в бюджет в виде новых налоговых поступлений, многократно превышающих объемы первоначально затраченных государством средств.

Как уже отмечалось, серьезным препятствием для привлечения крупных инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры являются несовершенство законодательной базы, низкая инвестиционная привлекательность отрасли. В настоящее время Минтранс России совместно с другими заинтересованными ведомствами ведется активная разработка необходимой нормативно-правовой базы, организационно-правовых и финансовых механизмов привлечения частных инвестиций в крупные инфраструктурные проекты.

В частности, специалистами Минтранса подготовлен проект федерального закона «О платных автомобильных дорогах». Сейчас он проходит окончательные согласования с рядом министерств и в самое ближайшее время должен быть направлен на рассмотрение в Государственную Думу. Помимо этого, мы надеемся, что в скором времени удастся принять более широкий рамочный закон «О концессионных соглашениях», утверждение которого уже давно выдвигается в качестве главного условия прихода крупных западных инвестиций в транспортный комплекс России.

Государственно-частное партнерство является одним из важнейших стратегических приоритетов деятельности Министерства транспорта и, надеюсь, поможет продвижению и реализации крупных инфраструктурных проектов и формированию благоприятной инвестиционной среды для развития российского транспортного комплекса.