УДК 330.322.214:351.811.11(571.64)

Маслюк Наталья Альбертовна – канд. экон. наук, доцент, доцент кафедры государственного и муниципального управления Дальневосточного института управления – филиала ФГБОУ ВПО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ» (г. Хабаровск). *E-mail: tusya_net@rambler.ru*
Шапкин Денис Сергеевич – магистрант Дальневосточного института управления – филиала ФГБОУ ВПО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ» (г. Хабаровск). *E-mail: shapkin_denis@mail.ru*

Н.А. Маслюк
N.A. Maslyuk
Д.С. Шапкин
D.S. Shapkin

Проблемы и пути привлечения инвестиций в развитие дорожной инфраструктуры Сахалинской области

Данная статья посвящена обзору ситуации и проблем в сфере привлечения инвестиций в экономику Сахалинской области. Одной из актуальных проблем современного состояния является низкий процент инвестиций в развитие инфраструктуры Сахалинской области, а именно – в строительство сети автодорог, хотя эта сфера может принести наибольший мультипликативный эффект экономике региона. Исследуя опыт реализации концессионных соглашений в сфере строительства автодорог в России, можно сделать вывод, что механизм государственно-частного партнерства в виде концессионных соглашений может способствовать решению указанной проблемы.

The issues and ways of attracting investment for the road infrastructure extension in the Sakhalin region

This article provides an overview of the situation and problems in attracting investment into the region of the Russian Federation – the Sakhalin region. One of the most pressing problems of the modern condition is the low percentage of investment in the infrastructure development of the Sakhalin region – namely, in the construction of the highway network. This branch can bring the greatest multiplier effect in the economy of the region. Exploring the experience of concession agreements implementation in the field of highway construction in Russia, we may conclude that the mechanism of public-private

partnerships in the form of concession agreements can contribute to solving this problem.

Ключевые слова: *инвестиции, инфраструктурные проекты, государственно-частное партнерство, концессия, строительство автомобильных дорог.*

Keywords: *investment, infrastructure projects, public-private partnership, concession, highway construction.*

В современном механизме экономического развития территорий активное использование частного капитала для инвестиций в инфраструктуру – весьма распространенная тенденция. Ежегодно в мире заключаются ГЧП-контракты на сумму более сотни миллиардов долларов.

По данным Центра развития ГЧП, с 2005 г. (с момента принятия Федерального закона «О концессионных соглашениях» – прим. автора) из четырех главных отраслей инфраструктуры, где применяются концессионные соглашения, – социальная, коммунальная, энергетическая и транспортная – сегодня больше всего концессий заключено в социальной сфере – 35%. При этом, транспортная отрасль, с которой у всех традиционно ассоциируются концессии, находится только на втором месте (27%). В структуре проектов, одобренных Инвестиционной и Правительственной комиссиями, 8 из 20 являются автотранспортными концессиями, общий объем финансирования проектной и строительной стадии которых должен составить более 860 млрд. руб. (60% от общего объема государственной поддержки Инвестиционного Фонда РФ). Наиболее распространены в России концессионные проекты, предполагающие прямую систему оплаты (плата за проезд взимается с автомобилистов, а риски дефицита трафика ложатся, в первую очередь, на концессионера).

По данным World Bank Group, транспортная отрасль в РФ находится среди отстающих и по количеству проектов ГЧП, и по объему инвестиций в эти проекты.

По последним данным Министерства регионального развития РФ, в сводном индексе инвестиционной привлекательности Сахалинская область занимает 8-е место в числе всех регионов. При этом, по объему инвестиций в основной капитал (в расчете на душу населения) Сахалинская область третья в России [1].

Финансы из-за рубежа и других регионов поступают в Сахалинскую область с завидным постоянством и растущей тенденцией. Но общий годовой показатель производства продукции в области составляет 490 млрд. руб., при этом, 450 млрд. руб. приходятся на нефтегазовый сектор. Тут становится ясным, что Сахалинская область нуждается в еще большем притоке инвестиций. Поэтому необходимо продолжать диверсификацию,

то есть развивать другие отрасли: строительство, сельское хозяйство, рыболовство, деревообработку, марикультуру, глубокую переработку ресурсов [2].

В 2013 г. на развитие экономики и социальной сферы Сахалинской области организациями всех форм собственности были использованы 168,1 млрд. руб. инвестиций в основной капитал. Большая часть 69% вложена в здания (кроме жилых) и строительство дорог.

Российским частным предприятиям принадлежали 39,4% поступивших инвестиций, столько же иностранным организациям.

Общий объем накопленных иностранных инвестиций вырос за год на 1,7% и составил 45,7 млрд. долл. США. Большая часть инвестиций, поступивших от иностранных инвесторов, направлялись на добычу топливно-энергетических полезных ископаемых (98%).

По итогам поступления иностранных инвестиций Сахалинская область является лидером 48,6% от общего объема вложений в ДФО. По России область занимает 6 место, объем поступления иностранных инвестиций составил 1,7% от общего объема вложений в РФ [3].

В 2013 г. в экономику области поступили инвестиции из 12 стран. Основные страны-инвесторы, постоянно осуществляющие значительные инвестиции, это: Япония – 40,4% всех инвестиций, Багамы – 23,9% и Нидерланды – 18%.

Интерес японской стороны обусловлен, прежде всего, географическим положением Сахалина – это окно в Евразию для Токио. Строительство моста между островом и материковой частью позволит в разы сократить сроки перевозки грузов в Европу: сегодня товары преодолевают путь в 21000 км за 40 суток, по Транссибирской магистрали – 18 суток; после реализации проекта расстояние сократится вдвое, а время – втрое [4].

Состоявшийся 17 апреля 2014 г. «круглый стол» "Пути повышения инвестиционной привлекательности Сахалинской области", прошедший в стенах регионального правительства, при участии Министерства инвестиций и внешних связей островной области, прибывших специалистов Минвостокразвития России и различных представителей российских и зарубежных бизнес-структур показал острую необходимость в продвижении на Дальнем Востоке территорий опережающего развития, куда включена и Сахалинская область.

Однако считаем, что данную стратегическую задачу невозможно решить без развития инфраструктуры, а именно – без строительства автомобильных дорог.

По данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Сахалинской области, за период с 2009 г. по 2011 г. густота автомобильных дорог региона выросла на 4,9%, что является недостаточным темпом прироста автодорожной сети в условиях

реализации масштабных для области инфраструктурных проектов, касающихся строительства новых регенерирующих предприятий [5].

Строительство дорог требует многих миллиардов вложений. В областном бюджете средств недостаточно. Поэтому разработчики Областной целевой программы «Развитие инвестиционного потенциала Сахалинской области на 2011 – 2018 гг.» предлагают на первом этапе «точечную» поддержку, а именно – создание готовых промышленных площадок под конкретные проекты.

Так, 646 млн. руб. из бюджета области до 2018 г. должны быть вложены в уставный капитал открытых акционерных обществ, реализующих приоритетные проекты, с рентабельностью не менее 15% и сроками окупаемости от 5 до 7 лет. Такие бюджетные инвестиции позволят разделить риски между бизнесом и государством [6].

Предполагается и внедрение новых форм государственно-частного партнерства. По контрактам жизненного цикла область может смело осуществлять строительство автомобильных дорог, так необходимых региону для социально-экономического роста.

Есть реальные инвесторы, готовые вложить в это средства.

В Сахалинской области на среднесрочную перспективу разработаны более 20 инвестиционных проектов. На их реализацию потребуется привлечение более 2 трлн. руб. инвестиций. И прежде всего, речь идет о вопросе модернизации транспортной системы, существенно сдерживающей интерес инвесторов к Сахалинской области. Объективно оценены риски инвесторов – это транспортные проблемы и энергообеспечение. Для этого область вкладывает значительные средства в модернизацию: полностью переведена на газ Южно-Сахалинская ТЭЦ; на автомобильной дороге Южно-Сахалинск – Оха асфальт уложен в северном направлении до середины пути (осенью 2014 г. асфальтовое покрытие дороги будет до пгт. Смирных).

Так же необходимо для зарубежных партнеров создать понятные, прозрачные правила ведения бизнеса и вложения инвестиций, проработать механизм сопровождения инвестиционных проектов от момента формирования до конечного результата, минимизировать административные барьеры [7]. Большое значение имеет осуществление масштабных презентаций о. Сахалина в иностранных государствах и на территории России.

Большую помощь сегодня оказала бы структура, выполняющая функцию «одного окна» для инвесторов. Она могла бы существенно ускорить получение всевозможных разрешений и поддерживать проекты от начала до конца.

Есть необходимость доработки нормативных документов, формирующих поле инвестиционной деятельности. При этом, очень важно исключить избыточные требования к бизнесу.

Планируемое включение Сахалинской области в состав территорий опережающего развития предвещает бизнесу предоставление привлекательных льгот.

Развитие дорожной инфраструктуры тесно связано с основными направлениями развития экономики страны.

Крупные инфраструктурные объекты в развитых странах проектируются, сооружаются и обслуживаются с участием частного капитала. Такое сотрудничество государства и бизнеса получило название государственно-частного партнерства (далее – ГЧП) [8].

Целью ГЧП можно назвать развитие инфраструктуры в интересах общества путем объединения ресурсов и опыта каждой из сторон, через реализацию общественно значимых проектов с наименьшими затратами и рисками при условии предоставления экономическим субъектам высококачественных услуг [9].

С точки зрения развития дорожной инфраструктуры наиболее эффективной является концессионная форма ГЧП.

Концессия является самой распространенной формой ГЧП, она нашла применение в 120 странах мира, так как приемлема независимо от уровня развития государства, экономических условий, политического устройства общества [8].

В настоящий момент в России идет реализация свыше 80 проектов с использованием механизма государственно-частного партнерства. В таблице 1 приведены проекты создания транспортной инфраструктуры и соотношение государственного и частного капиталов [10].

Таблица 1

Проекты создания транспортной инфраструктуры, реализуемые на основе ГЧП [10]

Проект транспортной инфраструктуры	**Участники**	**Объем инвестиций, млн/ руб.**	**Гос. инвестиции, %**	**Частные инвестиции, %**
Строительство скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург	Минтранс РФ, гос. компания «Российские автомобильные дороги», ООО «Северо-западная концессионная компания», Минэкономразвития РФ	66081,125	44,62	55,38
Строительство и	Минтранс РФ, ОАО	212700	49,22	50,78

эксплуатация автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» в г. Санкт-Петербург	«Западный скоростной диаметр», Минэкономразвития РФ			
Реконструкция участка Оунэ – Высокогорная со строительством нового Кузнецовского тоннеля на участке Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань	Федеральное агентство железнодорожного транспорта, ОАО «РЖД»	59583,970	28,97	71,03
Создание транспортной инфраструктуры на участке Нарын – Лукоган для освоения минерально-сырьевых ресурсов юго-востока Забайкальского края	Федеральное агентство железнодорожного транспорта, ГМК «Норильский никель»	104597,980	23,12	76,88

Источник: составлено авторами.

Наглядными примерами взаимодействия государства и бизнеса для модернизации дорожной инфраструктуры на основе государственно-частного партнерства являются создание и эксплуатация автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» в г. Санкт-Петербурге. Это частично построенная внутригородская платная автомагистраль.

Так же по схеме ГЧП в настоящее время реализуется строительство скоростной автомагистрали Москва – Санкт-Петербург и идут реконструкции других федеральных трасс, расходящихся от столицы.

Скоростная автомобильная дорога Москва – Санкт-Петербург (федеральная автодорога М11) – планируемая платная скоростная автомагистраль между г. Москвой и г. Санкт-Петербургом. После постройки существующая федеральная трасса «Россия», которая на отдельных участках исчерпала свою пропускную способность, будет служить бесплатным дублёром новой платной автодороги. Концессионером головного участка дороги является Северо-Западная концессионная компания (далее – СЗКК). 50% СЗКК принадлежат французской компании «Vinci», а другие 50% – российским акционерам.

Знаковым проектом ГЧП в Москве также станет дорога Солнцево – Бутово – Видное.

В качестве примера можно привести Ханты-Мансийский автономный округ, в котором, как и в Сахалинской области, основным

источником инвестиций в основной капитал является нефтегазовый комплекс.

Так, 10 лет назад 75% инвестиций в основной капитал Ханты-Мансийского автономного округа вкладывал нефтегазовый сектор, а сегодня – 65%. То есть там сумели привлечь капитал для вложений в другие секторы экономики.

В Азиатско-Тихоокеанском регионе в прошлом году валовой внутренний продукт составил 51 трлн. долл. США, но доля же всего Российского Дальнего Востока в нем составляет всего 0,2% [3]. Президент России и правительство страны обращают особое внимание на регион как на территорию опережающего развития. Сегодня работа по повышению инвестиционной привлекательности этого региона, занимающего 35% территории страны, нацелена на 50 лет вперед.

По расчетам экспертов общества с ограниченной ответственностью «Национальное рейтинговое агентство», основывающимся на данных Федеральной службы государственной статистики, уровень инвестиционной привлекательности Сахалинской области по итогам 2013 г. находится в одном ряду с Москвой. Такой высокий рейтинг Сахалинской области обусловлен, прежде всего, наличием богатых природных ресурсов. Активное освоение нефтегазовых месторождений Сахалина, в том числе с привлечением иностранных инвестиций, привело к уверенному лидерству региона по показателю валового регионального продукта на душу населения. Большой объем налоговых поступлений от компаний, занимающихся добычей природных ресурсов, позволяет региону иметь также высокую устойчивость регионального бюджета [11].

На сегодняшний день в Сахалинской области существуют около 20 проектов на разных стадиях реализации. Из них только два связаны с нефтегазовым комплексом. Уже реализуется проект переработки торфа в Тымовском районе, идет строительство пирса на Шикотане, реализуется проект по выращиванию, хранению и переработке овощей в Томаринском районе. А ведь это все возможно осуществить только при условии имеющейся развитой автодорожной сети.

Модернизация дорожной инфраструктуры должна осуществляться за счет всех источников финансирования. Значительные результаты возможно получить при консолидации ресурсов и полновесном применении инструментов федеральных и областных программ, государственной поддержки инвестиционной деятельности, государственно-частного партнёрства.

В связи с этим, была разработана и утверждена правительством Сахалинской области в ноябре 2011 г. долгосрочная Целевая программа «Развитие инвестиционного потенциала Сахалинской области», ключевыми задачами которой являются:

- снятие административных ограничений;
- продвижение инвестиционного потенциала региона;

- оказание финансовой и налоговой поддержки субъектам инвестиционной деятельности.

Для снятия административной нагрузки на инвесторов в 2012 г. было создано и обеспечено становление областного бюджетного учреждения «Сахалинское агентство проектов развития», осуществляющего комплексное сопровождение реализации инвестиционных проектов на территории Сахалинской области. Услуга предоставляется на безвозмездной основе субъектам инвестиционной деятельности, реализующим инвестиционные проекты, включенные в Перечень приоритетных инвестиционных проектов Сахалинской области [2].

Разработчики Целевой программы «Развитие инвестиционного потенциала Сахалинской области на 2011 – 2018 гг.» предполагают на каждый бюджетный рубль привлечь 18 – 20 руб. внебюджетных инвестиций. А это очень привлекательно для иностранных инвесторов.

Несмотря на имеющиеся недоработки и проблемы, о. Сахалин привлекателен для иностранных инвестиций, а в особенности для японских. Программы по повышению престижа региона позволят сократить сроки по привлечению прямых иностранных инвестиций: сейчас нужно 6 – 8 месяцев для привлечения $1, затем на реализацию ещё 1 – 2 года, в результате, он начинает окупаться только через 3 – 4 года. Конечно, проще найти другие регионы, где доход будет быстрее. Однако окупаемость уже реализованных проектов и низкие экономические, экологические, криминальные и финансовые риски доказывают, что в Сахалинскую область можно и нужно вкладывать средства [4].

Если инвестор получит гарантии и убедительные доказательства того, что регион динамично развивается, он вполне может принять решение о реализации инвестиционного проекта в островном регионе. Такое решение может оказаться хорошим заделом на будущее: бизнес инвестора будет расти вместе с региональной экономикой. Но для того, чтобы инвестор принял такое решение, необходимы два условия: активное и настойчивое продвижение региона, нацеленное на продвижение имиджа территории; реальные социально-экономические реформы, направленные, в первую очередь, на снижение рисков и улучшение условий ведения бизнеса [6].

Ведь привлекая частного партнера, государство экономит свои ресурсы и может сосредоточиться на обеспечении нормативно-законодательной базы и контроле проектов. Частный партнер более мобилен и может оперативно внедрять стандарты, инновационные технологии и материалы, применять нетрадиционные подходы к управлению производством. Он получает долгосрочный контракт с государством, а вместе с ним – стабильные, традиционно принадлежащие государству рынки предоставления услуг и прибыль в течение установленного договором срока на период строительства, эксплуатации или оперативного управления после ввода объекта в строй [12].

Выводы. Результаты проведенного исследования позволяют заключить, что:

1. Несмотря на высокий мультипликативный эффект для социально-экономического развития регионов, инвестиции в транспортную инфраструктуру (а именно – в строительство автодорог) не являются весомыми и привлекательными, в том числе для частного бизнеса.

2. Органы государственного управления субъекта РФ (в данном случае – Сахалинской области) могут создать действенный механизм ГЧП в виде заключения концессионных соглашений с частными инвесторами, в том числе с иностранными, для реализации проектов строительства сети автомобильных дорог. При этом, интересы частного капитала будут обеспечиваться высокой доходностью и быстрой окупаемостью проектов, а также созданием инфраструктурных возможностей для своего бизнеса.

3. При разработке подобного механизма следует учесть особенности социально-экономического положения Сахалинской области, в том числе и её статус территории опережающего развития.

Литература и источники:

1. Министерство регионального развития Российской Федерации [Электронный ресурс]. –.– Режим доступа: http://www.minregion.ru/

2. Тезисы выступления министра инвестиций и внешних связей Сахалинской области Е. В. Котовой на заседании правительства Сахалинской области 25.03.2013 по вопросу «Об итогах реализации ДЦП «Развитие инвестиционного потенциала Сахалинской области на 2011 – 2018 гг.» за 2012 и задачах на 2013 год» [Электронный ресурс]. –.– Режим доступа: http://www.mininvest.admsakhalin.ru/

3. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Сахалинской области [Электронный ресурс]. –.– Режим доступа: http://www.sakhalinstat.gks.ru/

4. Касьянова, Т. А. Инвестиционная привлекательность Сахалина. Аналитический комментарий к.э.н., первого Вице-президента общероссийской общественной организации «Российский клуб финансовых директоров» [Электронный ресурс] / Т. А. Касьянова. – Режим доступа: http://www.gazetahot.ru/novosti/ekonomika/

5. Наличие и эффективность использования автомобильного транспорта Сахалинской области (2009 – 2011 гг.). Аналитическая записка. Код издания – 1.4. // Федеральная служба государственной статистики Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Сахалинской области (Сахалинстат). – Южно-Сахалинск, 09.11.2013 г.

6. О долгосрочной Целевой программе «Развитие инвестиционного потенциала Сахалинской области на 2011 – 2018 гг.» :

распоряжение Правительства Сахалинской области РФ от 9 ноября 2011 г. № 455.

7. Пять ключевых задач по улучшению инвестиционного климата в Сахалинской области. Доклад губернатора Сахалинской области Александра Хорошавина на заседании Совета по привлечению иностранных инвестиций при полномочном представителе Президента РФ в Дальневосточном федеральном округе от 05.10.2011 г. / А. В. Хорошавин [Электронный ресурс]. –.– Режим доступа: http://www.admsakhalin.ru/

8. Марцинковская, А. В. Строительство и модернизация транспортной инфраструктуры на основах государственно-частного партнерства / А. В. Марцинковская, А. Ю. Добрин // Транспортное строительство. – 2012. – № 2. – С. 22 – 25.

9. Рожкова, С. А. Анализ мирового опыта использования государственно-частного партнерства в различных отраслях экономики / С. А. Рожкова // РЦБ. – 2009.

10. Федеральный информационный портал ГЧП-ИНФО. Инфраструктура и государственно-частное партнерство в России [Электронный ресурс]. –.– Режим доступа: http://www.pppi.ru/

11. ООО «Национальное рейтинговое агентство» [Электронный ресурс]. –.– Режим доступа: http://www.ra-national.ru/

12. Ярмолинский В. А. Пути привлечения иностранных инвестиций для объектов дорожного хозяйства Дальнего Востока / В. А. Ярмолинский // ВИНИТИ. Транспорт: Наука, техника, управление 2005. – № 7. – С. 30 – 32.