

**С.В. Кельбах**

## **ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РОССИЙСКИХ РЕГИОНАХ**

*Рассматриваются современные перспективы развития региональной транспортной инфраструктуры в посткризисных условиях. Анализируется уровень бюджетного спонсирования разных регионов.*

**Ключевые слова:** логистическая инфраструктура; уровень спонсированности бюджета региона; транспортно-пересадочные узлы.

*We consider current prospects of developing regional transport infrastructure in the post-crisis environment. The level of budget funding in different regions is analyzed.*

**Keywords:** logistics infrastructure; level of funding of regional budget; transport hub.

В ряде российских регионов посткризисное развитие экономики связывается, прежде всего, с развитием транспортной инфраструктуры. Так, в начале XIX века Томск стал административным центром огромной территории, благодаря транзитному положению на Сибирском тракте. Томская губерния, образованная в 1804 г., включала нынешние Республику Алтай, Алтайский край, Кемеровскую, Новосибирскую и Томскую области и часть Красноярского края и Казахстана. Однако при строительстве Транссиба магистраль прошла мимо Томска [1]. Томск потерял значение транспортного узла, а неофициальной сибирской столицей со временем стал Новосибирск.

Около 360 км железнодорожных путей и 7 тыс. км автомобильных дорог на территории области – это значительно ниже общероссийского показателя в пересчёте на душу населения. В последнее время реализуются проекты выхода Томска из транспортного тупика. В 2010 г. аэропорт Богашево получил статус международного, ведётся его реконструкция, с 2011 г. он начал приём и отправку международных рейсов. Продолжается строительство Северной широтной дороги Пермь – Ивдель – Ханты-Мансийск – Сургут – Нижневартовск – Томск, которая соединит нефтегазовый Север с Уралом и европейской частью страны. В Транспортную стратегию России до 2030 г.

включена скоростная автомагистраль Томск – Новосибирск, крупнейшие проекты в сфере трубопроводного транспорта [1].

В Уральском ФО (УрФО) реализуется комплексный инвестиционный проект «Урал Промышленный – Урал Полярный». Он включает такие направления инновационного развития УрФО, как энергетика, строительство дорог, создание сопутствующих мощностей по конечной переработке полезных ископаемых на месте. Основной приоритет отдан строительству железнодорожных линий, которые призваны обеспечить новую логистику доставки жидких углеводородов.

Согласована проектная документация на строительство железнодорожных линий Салехард – Надым и Полуночное – Обская – Салехард. Они входят в подпрограмму «Железнодорожный транспорт» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015)» и призваны резко увеличить объёмы перевозок железнодорожным транспортом в Западно-Сибирском регионе, дать синергетический эффект для развития Ямала и регионов, которые входят в УрФО и прилегают к Ямало-Ненецкому автономному округу (ЯНАО) (Ханты-Мансийский АО и Тюменская обл.). Железная дорога совершенно изменит транспортную логистику в округе. Более 300 км дороги между городами Салехард и На-

дым соединят устремления всех участников рынка углеводородного сырья, будет создан новый транспортный коридор – альтернатива Северному морскому пути, который сможет действовать круглогодично. Стройка займёт 4-5 лет, до 2016–2017 гг., когда наступит время пиковой добычи попутного нефтяного газа, который станет основным грузом на этой дороге.

Дальнейшая реализация проекта предусматривает образование Северного широтного хода (Обская – Салехард – Надым – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево) и позволит значительно сократить объёмы бюджетных инвестиций, обеспечив при этом финансирование мостового перехода через реку Обь и железнодорожных подходов к нему [3].

Крупнейший инвестиционный проект в Оренбургской области (150 млрд. руб.) – сооружение к 2015 г. участка высокоскоростной автомагистрали Казань – Оренбург – Актобе как части транспортного коридора Европа – Западный Китай. Регион получит большие доходы от обслуживания транзитных грузопотоков из Казахстана, Приволжья и Урала, вливающих в международные транспортные коридоры Транссиб и Север-Юг.

В Приволжском ФО к 2020 г. планируется снять существующие инфраструктурные ограничения, связанные с отсутствием современных автомагистралей, связывающих север и юг округа. Около 60% федеральных и 70% региональных автомобильных дорог общего пользования не отвечают нормативным требованиям. В границах Волжско-Камского бассейна около 60% внутренних водных путей не имеют гарантированных габаритов. Воздушные перевозки между субъектами РФ практически не выполняются.

В ближайшее десятилетие предусмотрено комплексное развитие опорной транспортной сети федерального значения, развитие существующих и формирование новых международных транспортных коридоров, создание современной логистической инфраструктуры. К стратегическим проектам можно отнести железнодорожную магистраль Соликамск – Сык-

тивкар – Архангельск, соединяющую Приволжье и Урал с портами Белого и Баренцева морей, строительство международного транспортного коридора Европа – Западный Китай. Составной частью проекта «Волжский транзит» станет строительство и реконструкция автодорог по направлению Центр – Урал, реконструкция гидротехнических сооружений Единой глубоководной системы Европейской части РФ в бассейнах рек Волги, Камы и Белой.

Логистическая инфраструктура в округе находится в стадии формирования. До 80% импортных грузов, предназначенных для регионов округа, перерабатывается в Москве и Санкт-Петербурге. Создание Свияжского межрегионального мультимодального логистического центра в Республике Татарстан позволит обеспечить управление грузопотоками, переработкой и доставкой грузов различными видами транспорта, оказание складских и таможенных услуг.

Создание современной транспортной инфраструктуры – основа развития экономики Камчатки. Из-за отсутствия железных и современных автодорог, изношенности портовой и авиационной инфраструктуры прожиточный минимум здесь в 2011 г. был более чем вдвое выше, чем в Новгородской области. За 20 лет регион потерял почти половину населения. Более 55% инвестиций финансирует бюджет, но из-за высоких тарифов на инфраструктурные услуги, их низкого качества и длительных сроков выполнения рыболовные и другие суда уходят в иностранные порты. Ремонтная база также переместилась в Китай и Южную Корею. Высока доля теневой экономики. Бюджетные трансферты до сих пор покрывали текущий дефицит, но не обеспечивали преобразование инфраструктуры.

В российских регионах для развития транспортной инфраструктуры используются налоговые льготы, субсидирование процентной ставки, бюджетные гарантии и специальные фонды. Налоговые льготы есть в 71 субъекте РФ, и более чем в половине из них есть более или менее развитое инвестиционное законодательство.

Предоставление налоговых льгот и преференций инвесторам является наиболее распространённой мерой и действует практически во всех регионах РФ. Практически во всех регионах действует дифференцированный подход к предоставлению налоговых льгот и другим видам поддержки с учётом объёма и типа инвестиционного проекта (производственный, инфраструктурный и т.д.). Как правило, эти льготы используются для реализации крупных (стратегических) инвестиционных проектов программного типа, основанных на кластерном подходе [4].

Субсидирование части процентной ставки по кредитам зависит от уровня сбалансированности бюджета региона. Как правило, его используют регионы со стабильной финансовой ситуацией. Субсидирование процентной ставки и гарантии бюджета не используются регионами с низким уровнем социально-экономического развития и высокими финансовыми рисками, а также регионами, где по объективным обстоятельствам (географическое положение, численность населения и т.д.) не реализуются крупные инвестиционные проекты, низок уровень развития финансовой инфраструктуры и т.д. Ограничением развития этих инструментов является несовершенство федеральной нормативно-правовой базы в области государственно-частного партнёрства. То же касается создания региональных фондов поручительств и региональных гарантийных фондов [4].

Примером комплексного подхода к решению инфраструктурных проблем можно считать Москву. Транспортный коллапс здесь был вызван рядом объективных и трудно устранимых факторов – высокая плотность застройки и меньшая (в несколько раз) площадь дорог и парковок по сравнению с крупными европейскими городами, радиальное расположение коммуникаций, чрезмерная концентрация офисов и торгово-развлекательных комплексов в центре города, а логистических парков – у основных вылетных и кольцевых магистралей. Положение усугубляла точечная застройка, фактическая приватизация городских земель, особая

роль личных отношений власти и бизнеса.

На развитие транспортной инфраструктуры до 2020 г. намечено направить более 1 трлн. руб. и около  $\frac{1}{4}$  городского бюджета. Комплексная программа включает:

- увеличение площади Москвы на 160 тыс. га в западном, юго-западном и южном направлении (до границ Калужской обл.) и сооружение там 45 млн.кв.м офисов и 60 млн.кв.м жилья;

- увеличение доли общественного транспорта в общем объёме перевозок до 80%, выделение для общественного транспорта специальных полос, сооружение заездов для нормальной посадки и высадки пассажиров, перехватывающих, многоярусных и подземных парковок (их общая площадь возрастет с 1 до 1,5 млн. машиномест), новых радиусов метро и связей между ними (общая протяжённость вырастет с 300 до 600 км), обновление парка автобусов (в 2011 г. – на 1/3), троллейбусов и трамваев;

- увеличение числа и площади автодорог в несколько раз, реконструкция 3-го транспортного кольца и МКАД, расширение «бутылочных горлышек» на выездах из Москвы, строительство связей между ними и дорог между районами (Восточное и Западное Бирюлево, Чертаново, Царицыно и т.д.), с привлечением частных инвесторов, заинтересованных в ликвидации «пробок». В 2007–2011 гг. удалось сократить число участков в местах примыкания крупных улиц с многополосным движением к вылетным магистралям с 30 до 24, на 14-ти участках скорость выросла на 1/3. К 2016 г. сооружается 16 транспортных развязок и 17 транспортных участков (Алабяно-Балтийский тоннель и т.д.);

- развитие пригородных железнодорожных перевозок, транспортно-пересадочных узлов, объединяющих автотранспорт, метро, железнодорожные станции с перехватывающими парковками. По территории Москвы проходит 200 км железных дорог с 92 остановками, но ими пользуется лишь 2% пассажиров. На малом кольце МЖД необходимо обновить подвижной состав, построить новые остановочные пункты, линии скоростного трам-

вая;

- запрет на уплотнительно-точечную застройку, особенно офисную и торгово-развлекательную, в т.ч. у МКАД и других транзитных магистралей, их перенос в новые районы, запрет на самострой вдоль дорог и сокращение ширины их полос с 3,7 до 3,3–3,5 м, оптимизация сети терминалов, логистических и таможенных центров, расположенных на 18 вылетных магистралах (только 7 из них имеют одинаковую пропускную способность в городе и области); развитие логистических и контейнерно-складских комплексов в Калужской и других областях ЦФО за пределами Москвы;

- новая организация дорожного движения с единым диспетчерским центром для Москвы и области, новым режимом работы светофоров и т.д.;

- реконструкция тепловых сетей и газопроводов, обновление системы водостоков, охватывающей 92% территории Москвы, модернизация водопровода и канализации, замена воздушных линий электропередач подземными кабельными, установка до 2016 г. системы освещения 3,5 тыс. дворов. Программа развития коммунальной и инженерной инфраструктуры, изношенной на 40%, а в отдельных

районах – на 50-60%, обойдётся в 2,1 трлн. руб.

### ЛИТЕРАТУРА

1. *Воронова Ж.* Мифы и реалии Томска // Эксперт. 2011. 23 мая. № 20(754).

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

3. Интервью Николая Винниченко: «Перспективными являются все отрасли экономики и промышленности» // Известия. Южный Урал. Инвест. проект Уральского федерального округа. 2011. 4 апреля.

4. *Костин И.В.* Характеристика основных методов и механизмов бюджетного регулирования инвестиционной деятельности в регионах // Теория и практика общественного развития. 2012. № 12.

5. *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.

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