

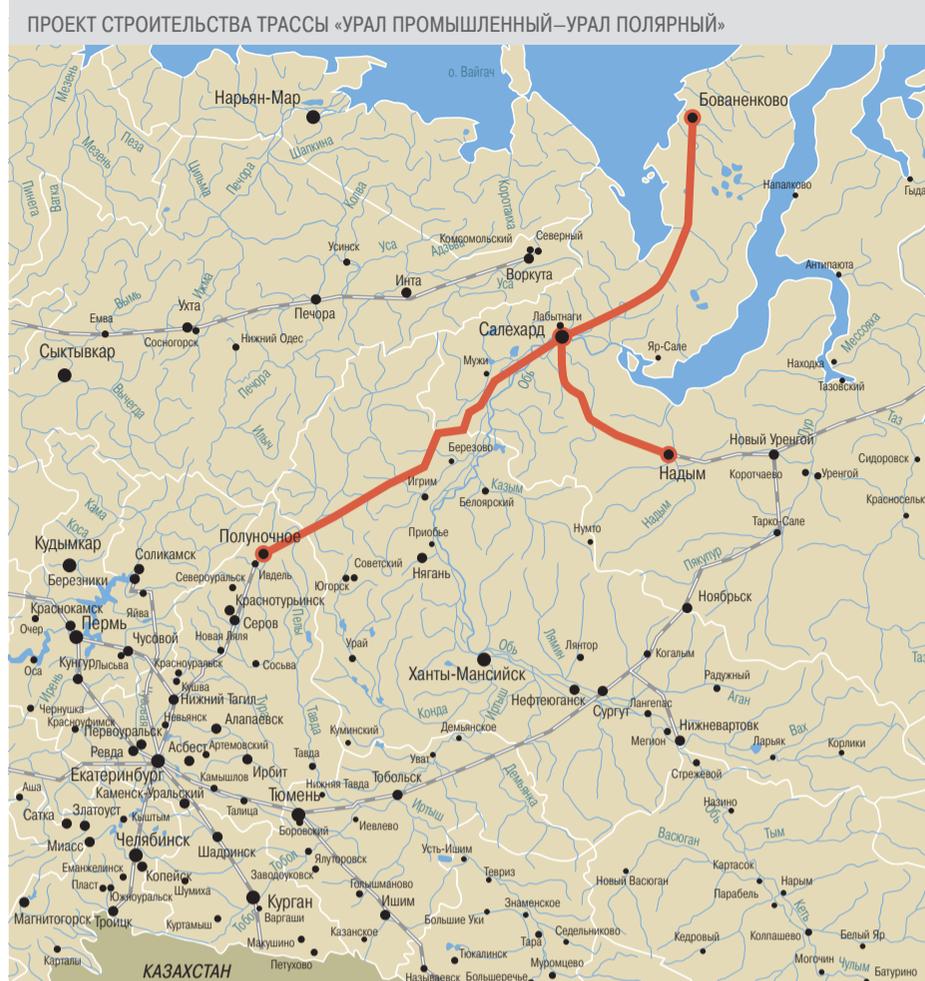
## ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

По словам Дмитрия Козака, крупномасштабные проекты регионального характера могут стать главным инструментом в области развития лесопромышленного комплекса России. В числе таких проектов министр назвал проект «Белкомур», предусматривающий развитие транспортной инфраструктуры Архангельской области, Коми и Пермского края. В рамках проекта предполагается строительство нескольких крупных лесопромышленных комплексов.

**ОТ УРАЛА ДО УРАЛА** Проект магистрали «Урал промышленный—Урал Полярный» также включен в Стратегию развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года. В конце января подписано соглашение между Федеральным агентством железнодорожного транспорта и ОАО «Корпорация „Урал промышленный—Урал Полярный“» (оператор проекта) о разработке проектной документации для строительства магистрали протяженностью 1,25 тыс. км.

В настоящее время промышленность Уральского региона обеспечивается импортными поставками марганцевой руды (на 100%), хромитов (на 72%) и в значительной степени — угля, железной руды, медного концентрата. В то же время месторождения Полярного Урала должны обеспечить в течение примерно 100 лет промышленность основных региональных промышленных центров сырьем. Расположены гораздо ближе, чем нынешние поставщики. Генеральный директор ОАО «Корпорация „Урал промышленный—Урал Полярный“» Олег Демченко заявил о необходимости создания железнодорожной инфраструктуры, которая делает доступными гигантские ресурсы Полярного Урала.

Планируется строительство железнодорожной магистрали вдоль восточного склона Уральских гор, а также широтных линий Лабитнанги—Надым—Новый Уренгой—Коротчаево—Игарка, Норильск—Дудинка, Обская—Бованенково с выходом к Северному Ледовитому океану. За счет средств инвестиционного фонда предусмотрена разработка проектной документации. Сначала должен быть построен участок железной дороги Полночное—Обское—Салехард, затем участок Салехард—Надым. Строительство должно финансироваться на условиях государственно-частного партнерства.



Как сообщил после подписания соглашения глава Росжелдора Игорь Ромашов, общий объем средств на разработку проектной документации для новых линий оценивается в 6,5 млрд рублей, из них 4 млрд составят средства инвестфонда, 2,5 млрд вложит корпорация.

«Общая стоимость проекта „Урал промышленный—Урал Полярный“ составляет более 500 млрд рублей, из них примерно половина средств уйдет на строительство объектов транспортной инфраструктуры, в том числе железнодорожной. Железная дорога начнет строиться

после разработки проектной документации — примерно в 2009–2010 годах», — сообщил глава Росжелдора.

**ПЕРВАЯ ЧАСТНАЯ** После 1917 года частная железная дорога построена в 2002 году группой СУАЛ (на Дальнем Востоке маршрут «Золотое звено» появился раньше, но так и не стал рабочим). Открыта подъездная ветка от станции Чиньяворык Северной железной дороги ОАО РЖД до Средне-Тиманского бокситового рудника (СТБР). Дорога была построена СУАЛом в рамках создания Средне-Тиманского бокситодобывающего комплекса, и в ее строительство группа инвестировала более \$100 млн. Железнодорожная ветка СУАЛа строилась из расчета на перевозки около 8 млн тонн грузов ежегодно.

В первый год ее эксплуатации СУАЛ резко увеличил добычу бокситов на СТБР — с 1 млн до 2,5 млн тонн. Однако затем год от года уровень добычи снижался, соответственно, падали и перевозки по железнодорожной ветке. 2006 году по ней было перевезено около 2 млн тонн добытых на СТБР бокситов, в 2007 году объем добычи еще немного сократился.

Общая протяженность железной дороги — 158,15 км. На дороге было возведено десять малых мостов общей длиной 326 м и 110-метровый однопролетный автомобильно-железнодорожный мост через реку Вымь.

В начале 2004 года эта линия была продана СУАЛом своей же дочерней компании «Коми алюминий». Сумма сделки составила порядка 2 млрд рублей.

Сейчас линия имеет значительные резервы по увеличению перевозки грузов. Основным потребителем бокситов СТБР должен стать совместный проект групп СУАЛ и «Русал» — глиноземный завод в районе города Сосногорска примерно в 270 км от месторождения. Строительство предприятия началось в прошлом году, однако в январе оно было приостановлено. Пока бокситы с СТБР идут по железной дороге на другие предприятия группы СУАЛ. Это не позволяет определить срок выхода частной железнодорожной линии СТБР—Чиньяворык на проектную мощность.

Частично по линии осуществляется перевозка продукции других горнодобывающих и лесозаготовительных предприятий, расположенных в районе СТБР. ■

## «МЫ УЖЕ НЕ В СОСТОЯНИИ УДОВЛЕТВОРИТЬ ВСЕХ ЖЕЛАЮЩИХ ПОЛУЧИТЬ ГОСПОДДЕРЖКУ ЗА СЧЕТ ФОНДА»

**Значительная часть крупных инфраструктурных проектов, без реализации которых невозможна полноценная индустриализация сибирских и дальневосточных регионов, может быть реализована только с привлечением денег инвестиционного фонда, то есть на государственные средства. О том, как будут тратиться деньги инвестфонда, BG рассказал заместитель министра регионального развития Российской Федерации МАКСИМ БЫСТРОВ.**



**BUSINESS GUIDE:** Вы занимаетесь работой фонда с момента его основания в ноябре 2005 года. Как вы оцениваете его работу?

**МАКСИМ БЫСТРОВ:** Безусловно, положительно. За время работы было одобрено 20 проектов, суммарный объем инвестиций при их реализации превысит 1 трлн рублей. Из этих денег 342,6 млрд рублей, то есть порядка 30%, будут выделены из средств инвестиционного фонда. Это означает, что каждый инвестированный государством Россия рубль привлечет три рубля частных инвестиций. И это очень хороший результат.

Ряд проектов, по которым из средств фонда сейчас финансируется разработка сметной документации, в дальнейшем будут претендовать на государственную поддержку их реализации. По другим проектам ведется работа по согласованию и подписанию инвестиционных соглашений.

Но самая большая наша проблема — это рост количества предлагаемых на рассмотрение проектов. Сейчас мы уже

не в состоянии удовлетворить всех желающих получить господдержку за счет фонда. Конечно, инициативность региональных руководителей и бизнеса не может не радовать, но от этого не перестает оставаться проблемой.

**BG:** Что стало препятствием для удовлетворения всех заявок, которые поступили в инвестфонд, и каков сейчас суммарный остаток свободных средств в фонде?

**М. Б.:** Планирование бюджета у нас трехлетнее, а финансирование проектов рассчитано на пять лет, и это порождает определенную проблему в согласовании планов бюджета и фонда. Но мы подсчитали, что свободные средства инвестиционного фонда в итоге составляют примерно 175 млрд рублей. Это остаток с учетом проектов, на которые выделены средства на подготовку проектно-сметной документации, и без учета поступлений в инвестфонд. Если учесть, что последние проекты потребовали сотен миллиардов рублей, то оставшихся средств хватит либо на один-два крупномасштабных, либо на несколько небольших проектов.

Мы считаем, что теперь надо принимать не все проекты, которые удовлетворяют критериям инвестфонда по формальным признакам, а только лучшие, самые необходимые для страны. Правительственная комиссия будет их рассматривать два раза в год — в середине и в конце года. Из поступивших проектов будет составлен рейтинг и выбраны лучшие.

**BG:** В стране произошло деление регионов на два вида — одни развиваются вне зависимости от наличия полезных ископаемых, а другие являются депрессивными территориями. Правительство же признает их ре-

ципиентами и увеличивает финансирование за счет средств федерального бюджета. Существуют ли способы заставить власти таких регионов проявлять больше активности в части привлечения инвестиций?

**М. Б.:** Мы предлагаем определить в инвестфонде размер квоты для каждого региона, а также дополнительные критерии предоставления средств. Такими критериями, в частности, могут стать сбалансированность бюджета субъекта, бюджетная эффективность, соотношение частных и государственных средств в разработанном регионе проекте. Разумеется, все эти критерии должны быть актуальны при условии софинансирования регионального проекта за счет средств регионального бюджета и инвестфонда.

Сумма квоты будет зависеть от количества жителей и бюджетной обеспеченности региона. Эта квота будет ежегодной. Если проект не будет представлен, квота пропадет. А если квота не используется несколько лет подряд, субъект не развивается, значит, региональные власти просто не справляются с поставленными задачами. Кстати, такой подход четко коррелируется с недавно разработанными критериями оценки деятельности губернаторов. Как только эта система начнет действовать, вопрос, как активизировать власти регрессивных регионов, решится сам собой.

Если в качестве одного из основных критериев мы взяли показатель бюджетной обеспеченности региона, то субъекты-доноры, скорее всего, будут исключены из списка квотируемых.

**BG:** Каким образом предполагается пополнять инвестиционный фонд и хватит ли тех средств, которые выделены сегодня?

**М. Б.:** Мы предполагаем, что начиная с 2011 года инвестиционный фонд будет пополняться ежегодно, по предварительной договоренности с Минфином, на 100 млрд рублей.

Сейчас мы выступили с предложением разработки четкой формулы, по которой будет происходить ежегодное пополнение инвестфонда. Но пока это скорее только наше пожелание.

**BG:** Насколько велика роль инвестфонда в будущих качественных изменениях российской экономики?

**М. Б.:** Перестройка структуры российской экономики невозможна без привлечения значительных инвестиций в обновление основного капитала и производственных мощностей на базе современного оборудования и технологического управления производственными процессами. Опыт ведущих экономических стран показывает, что основную часть инвестиций в обновление основного капитала предоставляет частный сектор.

Например, проект «Комплексное развитие Южной Якутии» (см. материал на стр. 27) направлен на создание крупного многоотраслевого промышленного региона, основанного на добыче и переработке богатейших природных ресурсов республики, гидроэнергетическом потенциале реки Алдан и ее притоков и развитии транспортной и электросетевой инфраструктуры. В рамках этого проекта предполагается строительство Канкунской ГЭС и кластера промышленных предприятий по переработке полезных ископаемых — природного газа, апатитов, угля, железных и урановых руд. Полагаю, что реализация южно-якутского проекта даст мощ-

ный толчок к развитию всего Дальнего Востока России. Подсчитано, что он позволит создать более 30 тыс. новых рабочих мест, повысит уровень и качество жизни населения.

**BG:** Вероятно, есть разница между интересами частных инвесторов и государственными стратегическими целями. В чем эта разница состоит?

**М. Б.:** Частные инвестиции не в состоянии удовлетворить потребности национальной экономики во всех сферах, это надо признать. Поскольку частные инвесторы выбирают только выгодные с экономической точки зрения проекты для своих вложений, это нормально для бизнеса. Но есть инвестиционные проекты, которые имеют слишком большие сроки окупаемости, высокие риски, низкую рентабельность (например, инфраструктурные проекты) и, следовательно, не являются привлекательными для бизнесменов. В эти сегменты экономики обязано прийти государство со своими проектами и своими деньгами. Понимание этого и стало поводом для создания инвестиционного фонда как инструмента государственной политики, направленной на государственную поддержку крупных и затратных инвестиционных проектов. Это значительный шаг на пути развития государственно-частного партнерства и стимул для увеличения инвестиционной активности регионов.

Именно сотрудничество частного бизнеса и государства гарантирует успех по обновлению инфраструктуры России и улучшению инвестиционного климата в целом.

## ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА