

Дедюшко М.В.

*Министр экономического развития, промышленности и транспорта
Амурской области*

Благовещенск, Амурская область, Россия

04.10.2011

Развитие транспортно дорожного комплекса Амурской области

Добрый день, уважаемые участники круглого стола!

Амурская область имеет громадный потенциал для ускоренного социально-экономического развития. Несмотря на ежегодный прирост инвестиций, трансформируемый в рост ВРП, региональной экономике не удастся достичь темпов преобразований, предусмотренных Стратегией социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона до 2025 года. В результате угроза реализации худшего из сценариев с массовым оттоком экономически активного населения и снижением и, без того низкого, уровня жизни сохраняется.

Одним из основных ограничений успешного развития экономики является низкий уровень транспортной инфраструктуры. При этом, как и всякое ограничение по своей дуалистической природе, оно несет в себе мощный источник развития. Его снятие способно стать локомотивом, новой точкой роста, включает в себе мощный кумулятивный эффект. Кроме того, транспортная инфраструктура, являясь не только фактором производства, но и базовой отраслью экономики, способна стать мультипликатором для развития смежных и сопутствующих производств. В полном объеме использовать все указанные экономические эффекты наша задача.

Амурская область занимает центральное место в транспортной системе Дальнего Востока.

Сегодня по территории области проходят крупнейшие железнодорожные магистрали - Транссибирская и Байкало-Амурская. В 2010 году введена в эксплуатацию федеральная автомобильная дорога Чита-Хабаровск, соединяющая центральные, сибирские и дальневосточные регионы России. Начата реконструкция федеральной автомобильной дороги «Лена», строятся железные дороги от БАМа Улак-Эльга и Тында-Беркамит-Томмот-Якутск. Эти дорожные объекты обеспечат надежную круглогодичную связь Амурской области с республикой Саха-Якутия и Магаданской областью.

Завершено строительство первой очереди нефтепровода ВСТО до станции Сковородино с экспортной веткой нефтепровода Сковородино-Джалинда-КНР. В высокой стадии готовности строительство второй очереди ВСТО.

В области расположен международный аэропорт Благовещенск, сеть аэропортов и посадочных площадок местных воздушных линий. Через территорию области проходит международная трасса

«Полярный-4», соединяющая кратчайшим путем через Северный полюс Северную Америку со странами АТР.

К внутренним водным путям относятся судоходные реки Амур, Зея, Буряя, Селемджа.

Транспортный комплекс является структурообразующим для экономики области, одной из основных экономических специализаций. В транспортных отраслях формируется 27 процентов валового регионального продукта и 30 процентов налоговых доходов консолидированного бюджета.

Основной для дальнейшего развития транспортного комплекса является расширение транспортной инфраструктуры, ее модернизация. Являясь базисным условием для эффективного функционирования отрасли, инфраструктура является неременным и во многом определяющим фактором для привлечения инвестиций, а значит и для ускоренного развития производственного потенциала.

Сочетание природно-ресурсного и транспортного потенциалов формируют основные конкурентные преимущества и перспективные направления развития Амурской области, одновременно неся угрозу ограничиться вторичной ролью по отношению к экономикам соседних субъектов, став транзитным и сырьевым регионом.

Занимая срединное географическое положение, являясь связующим звеном, соединяющим северные и восточные регионы страны с ее центральными регионами, Амурская область, в полной мере реализуя транзитный потенциал, вместе с тем не должна ограничиваться ролью транзитной территории. Эти преимущества должны трансформироваться в наращивание и модернизацию производственных мощностей, структурную перестройку экономики области, комплексному развитию ее территории, вовлечению их в хозяйственный оборот.

Так, протяженность нефтепровода Восточная Сибирь-Тихий океан по Амурской области составляет более 1136 километров. Согласно Восточной газовой программе в 2012 году начнется строительство газопровода в коридоре нефтепроводной системы. Логичным продолжением этих проектов должно стать размещение на территории области нефтеперерабатывающего завода, а также предприятий нефтегазохимии. Это позволит области не ограничиться транзитом энергоносителей, создать новые производственные мощности, рабочие места с достойной заработной платой и увеличить объем налогов в консолидированный бюджет. Кроме того, появится возможность развития смежных и взаимодополняющих производств.

Необходимо равномерное распределение производственных мощностей по территории Дальнего Востока. Очень важно не допустить дальнейшего углубление дифференциации субъектов по уровню социально-экономического развития в рамках макрорегиона.

В 2010 году завершено строительство федеральной

автомобильной дороги «Амур» Чита-Хабаровск. Для ее загрузки до проектных мощностей транзитных потоков не достаточно. Необходимо сформировать каркасную систему связи с региональной опорной сетью автомобильных дорог, что обеспечит соединение с федеральной трассой уже созданных и перспективных производственных мощностей, даст новый импульс для комплексного развития всей территории области на основе зон опережающего экономического развития, предусмотренных Стратегией.

С этой целью необходимо восстановить секвестированные объемы финансирования строительства подъездов к федеральной трассе «Амур» по ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья до 2013 года», а также включить в ФЦП строительство грузоформирующих автомобильных дорог:

-Благовещенск-Свободный – как основной связующей транспортной артерии для поставки грузов и оборудования для строительства космодрома «Восточный», Нижне-Зейской ГЭС, цементного завода, в Свободненской космической зоне опережающего экономического развития;

-Введенновка-Февральск-Экимчан-Огоджа-Златоустовск со строительством мостового перехода через реку Селемджа – для освоения месторождений золота, Огоджинского каменноугольного месторождения, лесосырьевых ресурсов Селемджинской подзоны Природно-ресурсной зоны БАМ;

-Зея-Тыгда-Огорон-Верхнезейск-Горный со строительством мостового перехода через Зейское водохранилище параллельно существующему железнодорожному мосту БАМ – для освоения месторождений меди, никеля, золота, лесосырьевых, туристско-рекреационных, водных ресурсов Зейской подзоны Природно-ресурсной зоны БАМ. Кроме того, эта территория уже в ближайшей перспективе станет опорной для эксплуатации Эльгинского каменноугольного месторождения. В планах инвестора строительство базового поселка для постоянного проживания угольщиков с населением 21 тысяча человек. Определяющим условием для расположения этого поселка станет транспортная доступность для мобильности населения и обеспечения их жизнедеятельности. В будущем эта автомобильная дорога позволит обеспечить освоение севера Хабаровского края.

В результате будет сформирован каркас автомобильных дорог области. В вопросе формирования опорной дорожной сети основная роль отводится государству. Только при таком условии, инвесторы получают убедительные гарантии государственной поддержки реализуемым ими проектам, приемлемые сроки окупаемости и доходности на вложенный капитал. За счет средств инвесторов будут построены только подъезды к основным магистральным путям, что потребует на порядок меньший объем финансовых средств. Таким

образом, государство разделит риски с частным капиталом по освоению и развитию новых территорий.

Главная особенность природно-ресурсной зоны БАМ заключается в том, что каркас ее экономики составляют добыча и переработка полезных ископаемых. Эти отрасли формируют масштабные грузопотоки. Альтернативы железным дорогам для таких перевозок нет.

В этих условиях многократно увеличивается роль и значение БАМа и Транссиба как опорных транспортных систем Восточной Сибири и Дальнего Востока. Необходимо снять ограничения их пропускной способности, что позволит обеспечить растущий объем перевозок и тем самым сделает экономически доступной для инвесторов освоение минерально-сырьевой базы.

В этой части для Амурской области актуальной является строительство грузообразующей железной дороги Шимановск-Гарь-Февральск, соединяющей в меридиональном направлении БАМ и Трансиб. Мы рассматриваем эту дорогу как стратегическую, системообразующую для построения новой структуры и модернизации экономики области. С ее строительством появятся реальные возможности для освоения Гаринского железнорудного месторождения (с запасами железной руды 370 млн.тонн), Огоджинского месторождения каменных углей (с запасами более 2 млрд.тонн); Чагойанского месторождения известняка (с запасами более 120 млн.тонн), а также для строительства предприятий по глубокой переработке древесины на базе лесных ресурсов, оцениваемых в объеме 10 млн.куб.метров расчетной лесосеки с целлюлозно-бумажным комбинатом в качестве утилизатора отходов.

Участок железной дорог «Шимановск-Гарь» является частью крупномасштабного инвестиционного проекта создания горно-металлургического кластера в Амурской и Еврейской областях, реализуемого стратегическим инвестором УК Петропавловск. Проект предусматривает создание комплекса металлургических предприятий по глубокой переработке железорудного сырья. Реализация проекта позволит диверсифицировать экономику Приамурья за счет создания новой для региона отрасли промышленности – черной металлургии на инновационной основе. Прогнозный объем перевозок металлургической продукции оценивается в 10 млн.тонн в год.

Кроме того, радиальная железная дорога, соединив Транссиб и БАМ, позволит увеличить маневренность грузопотоков и вариативность в выборе схемы логистики, тем самым повысив эффективность использования этих дорог.

Строительство железной дороги предусмотрено Стратегией развития железнодорожного транспорта в РФ, стратегической программой развития БАМ, начиная с 2016 года. Инвестор готов за счет собственных и привлеченных средств осуществить строительство

дороги с рассрочкой платежа за выполненные работы. Однако до настоящего времени не определены источники компенсации затрат инвестора. Это существенно тормозит реализацию проекта.

Наряду с железнодорожной сетью параллельно должна развиваться сеть подъездных автомобильных дорог, без которых невозможно грузоформирование основных потоков. Их плотность в зоне БАМа в 6 раз ниже среднеобластного уровня. Притрассовые автодороги и мостовые сооружения находятся в неудовлетворительном состоянии, являются сдерживающим фактором освоения этих богатейших территорий и загрузки дороги.

Наращивание пропускной способности Транссиб и БАМ является необходимым условием для формирования международных транспортных коридоров Европа-Азия в широтном и меридиональном направлении Европа-Севморпуть-БАМ-Трансиб-страны АТР. По оценке экспертов время доставки грузов по сухопутному направлению сокращается на 40 процентов в сравнении с традиционными морскими маршрутами.

В формировании указанных транспортных коридоров ключевую роль могут сыграть мостовые переходы Джалинда-Мохэ и Благовещенск-Хэйхе. Согласно прогнозам, подготовленным российской и китайской сторонами, объемы перевозок грузов, формируемых в зоне тяготения в Амурской области, Якутии и смежных территориях других субъектов, могут достигнуть к 2015-2016 году более 30 млн. тонн.

Мы знаем, что с аналогичными инициативами выступают и наши коллеги из других субъектов Дальнего Востока, имеющих границу с КНР. Хочется подчеркнуть, что проекты строительства мостовых переходов не являются конкурирующими, мы их рассматриваем как взаимодополняющие, оптимизирующие транспортно-логистическую систему всего региона. Кроме того, эти проекты являются катализаторами роста для экономик всех субъектов региона.

Создание международного транспортного коридора круглогодичного действия позволит объединить транспортные системы России и КНР, сформировать мультимодальные транспортно-логистические комплексы на Дальнем Востоке, увеличить объемы взаимных поставок предприятий дальневосточного, сибирского федеральных округов и КНР, повысить роль приграничных дальневосточных территорий в сотрудничестве России со странами АТР. На Дальнем Востоке сформируется полноценный экспортоориентированный рынок транспортных услуг.

В вопросе формирования международных транспортных коридоров кроме проводящей инфраструктуры большая роль отводится таможенной и пограничной составляющим. На территории Амурской области официально открыто 8 пунктов пропуска, из которых действуют лишь 4. И уровень их обустройства далеко не

соответствует современным требованиям. Это особенно недопустимо, учитывая высокий уровень развития приграничной инфраструктуры на сопредельных территориях КНР. Более того, внешний облик российских приграничных поселений проигрывает в сравнении с быстрорастущими китайскими приграничными населенными пунктами, стремительно приобретающими современный облик и стиль жизни.

Для решения столь масштабной задачи – формирование современной транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке, адекватной задачам ускоренного развития и интеграции с центральными регионами России и странами АТР – необходимы особые механизмы реализации.

В первую очередь речь должна идти о прямых бюджетных инвестициях из федерального бюджета по федеральным целевым программам. Недопустимо сохранение существующего положения, при котором инфраструктурные объекты, включая социальные, Дальнего Востока финансируются по остаточному принципу. Без массивной государственной поддержки, синхронизированной по всем источникам и направлениям, невозможно преодоление инфраструктурной несвязанности.

Кроме того, необходимо формирование специализированных государственных институтов - фондов, государственных корпораций - для реализации инфраструктурных проектов, в том числе, на условиях государственно-частного партнерства. Широкой практики применения государственно-частного партнерства препятствует отсутствие понятных, гарантированных механизмов возврата вложенных в инфраструктуру частных инвестиций и порядка дальнейшей эксплуатации созданных инфраструктурных объектов. Механизм государственно-частного партнерства должен строиться на принципах взаимовыгодности, взаимодополняемости и взаимной ответственности. Необходима легитимная законодательная и нормативная база для такого партнерства.

Еще хотелось бы сказать о таком инструменте государственной поддержки как особые экономические зоны. На Дальнем Востоке в качестве территорий опережающего развития в силу объективных причин, обусловленных историческим развитием, могут рассматриваться территории расположения минерально-сырьевых ресурсов и приграничные территории. Однако, такая специализация, как известно, входит в противоречие с ограничительными условиями Федерального Закона «Об особых экономических зонах в Российской Федерации».

В отличие от аналогичных законов в других странах российский закон не предусматривает создание особых экономических зон для комплексного развития территорий. Предлагаем внести соответствующие изменения в федеральный закон, ограничивающие

распространение на Дальнем Востоке этого инструмента.

Надеюсь, что на форуме будут сформулированы наши консолидированные предложения по развитию инфраструктуры Дальнего Востока, реализация которых позволит преодолеть инфраструктурную неподготовленность и социальную необустроенность как главных сдерживающих факторов для привлечения в регион иностранных инвестиций.