

Инвестиции в переустройство территорий

Л. А. Мохова, С. В. Несветайлова, Е. В. Филичева

Разработка и применение действенного средства инвестиционного менеджмента — модели комплексного объекта инвестирования (КОИ) [1] — позволила сформировать и обосновать новое направление в инфраструктурном проектировании — *инфраструктурный дизайн*. Приведенная на рис. 1 модель КОИ содержит ряд взаимосвязанных элементов, каждый из которых (или сочетание этих элементов) может быть определен как системный объект инвестирования, а оставшиеся системы в модели — как инфраструктура к объекту, выбранному для инвестирования.

Модель КОИ фиксирует участок территории с инженерными системами, здания и сооружения на этом земельном участке, технологическую базу, реализованную соответствующим оборудованием и набором услуг, а также обобщенного потребителя этих услуг.

Существующая взаимная связь между слоями модели позволяет сделать вывод о том, что переустройство каждого из слоев модели является составным элементом переустройства территории. Соответственно инвестиционный проект переустройства каждого из слоев модели, находящихся над слоем «Территория», будет составным для инвестиционного проекта переустройства территории. Слой «Потребитель» также может стать одним из объектов инвестирования, поскольку только изменение норм потребления может привести к освоению ранее не обжитой территории.

Потребитель
Услуги
Оборудование зданий, сооружений
Технологическая платформа
Здания, сооружения
Инженерные коммуникации зданий, сооружений
Территория (географическое положение, природные ресурсы, климат и др.)

Рис. 1. Модель комплексного объекта инвестирования

Рассматривая модель КОИ в направлении снизу вверх (восхождение от абстрактного к конкретному — от широких абстрактных функциональных возможностей территории до конкретики персональных потребительских услуг), получаем описание системных слоев КОИ, позволяющее инвестору сформировать последовательность инвестиционных приоритетов.

В настоящее время сложились достаточно результативные технологии привлечения инвестиций для решения проблем развития территорий, стабилизировались пропорции между объемами бюджетных ассигнований и частных инвестиций в переустройство этих территорий [2]. Однако до сих пор не разработан эффективный организационно-экономический механизм обеспечения территорий услугами. На наш взгляд, это связано с неточным определением приоритета в инвестировании системных объектов в составе КОИ.

Прямое инвестирование в территорию по своей сути — это инвестирование в ресурс естественной среды, от «потребительского качества» которого зависит эксплуатационное качество зданий, сооружений, а также качество реализуемых услуг. Естественная среда поставляет ресурсы в здания, причем предполагается, что здания не должны нарушать экологическое равновесие, т. е. должны стать частью окружающей среды. При инвестировании в территорию все остальные элементы КОИ могут быть рассмотрены как инфраструктура к инвестиционному объекту «Территория» и требуют соответствующих управляющих воздействий. Таким образом, становится актуальным такой вид деятельности, как инфраструктурный дизайн — целенаправленная деятельность по моделированию совокупности элементов инфраструктурного проекта таким образом, чтобы получить максимальный эффект от их взаимодействия на всех стадиях осуществления проекта.

Инфраструктурный проект переустройства «Инженерных коммуникаций» как элемента КОИ, составленного из систем ввода и вывода ресурсов различного вида, реализует «искусственную» среду здания, сооружения. Для того чтобы сохранить естественную среду, искусственную среду изолируют, и ресурс, обеспечивающий реализацию «искусственной среды», доставляют к зданию (и из него) по коммуникационным сетям, сопряженным с оборудованием здания. Инженерные системы призваны обеспечить сбережение всех ресурсов и сохранение экологической обстановки в соответствии с жесткими международными стандартами. Выполнение названных функций в значительной мере определяет эксплуатационное качество здания, сооружения.

Инфраструктурный проект переустройства «Здания, сооружения» как системного элемента КОИ формируют на основе единства строительных, архитектурных, дизайнерских и инженерных решений, закладываемых в концепцию здания. Такое здание обладает собственной придомовой территорией и подключено к инженерным коммуникациям, поставляющим

зданию ресурс для функционирования. Здание будет оборудовано преобразователями поступившего в здание ресурса, причем качество преобразования существенно зависит от используемой технологической базы, а само преобразование характеризует эксплуатационные услуги (традиционные и альтернативные) этого здания. В свою очередь, возможности новых технологий строительства и использование инновационных материалов становятся основой надежности реализации собственного функционального ресурса здания.

Проект переустройства «Технологической платформы» как элемента КОИ сопровождает функционирование здания технологиями переработки поставленного в здание ресурса. Такие компании, как, например, «Сименс», «Бош», предлагают наборы организационно-технологических решений, основанных на единых технологических принципах и ориентированных на сопровождение всех возможных функций здания, сооружения. Подобная технологическая платформа включает полное оснащение помещений здания, кабельную инфраструктуру, определяет расположение и размеры ниш в корпусе здания, а также содержание служебных помещений. Именно технологическая платформа является основой реализации управления функционированием здания. Она формирует с помощью используемых технических средств конкретные «удобства», характеризующие количественные аспекты эксплуатационного качества здания, сооружения.

Проект переустройства «Оборудования здания, сооружения» как элемента КОИ представляет набор технических средств, осуществляющих реализацию экономичности, безопасности и комфортности функционирования здания, сооружения.

Проект переустройства «Услуг» как элемента КОИ осуществляет организацию функционирования оборудования здания. Традиционные услуги включают, прежде всего, сохранение жизни и имущества потребителя услуг здания, создание уюта и комфорта.

Заметим, что каждый надстроенный над территорией слой КОИ организует функционирование ниже расположенного слоя, формируя условия, необходимые потребителю услуг территории для его жизнедеятельности. Изменения, возникающие в каждом из слоев и оформленные соответствующими организационно-технологическими решениями, могут быть представлены как процессы формирования качества услуг при переустройстве городских территорий. При этом эффективное инвестирование в переустройство территорий требует реализации целенаправленной деятельности по моделированию каждого из слоев КОИ таким образом, чтобы получить максимальный эффект от их взаимодействия на всех стадиях осуществления проекта — т. е. осуществления инфраструктурного дизайна.

Стратегия инвестирования требует периодического переустройства КОИ, в зависимости от изменений, возникающих в его слоях в процессе реали-

зации проектов. Анализ технологической компоненты позволяет своевременно увидеть те возможности, которые развитие науки и техники открывает для производства новой продукции, для усовершенствования производимых услуг и для модернизации технологии их реализации.

Указанная тенденция характерна в первую очередь для составляющих транспортной инфраструктуры железных дорог, аэропортов, морских и речных портов, автомобильных дорог и т. д. Причем акцент инвестиционных проектов постепенно будет смещаться в сторону более локальных инфраструктурных проектов с преимущественным участием частного сектора. Это особенно актуально в случае, когда в качестве исходной точки проекта выступает наличие территории (земельного участка), например освоение неосвоенных территорий или перепрофилирование освоенных. Последнее особенно актуально для городов-миллионников, где осуществление определенных видов деятельности в определенном месте урбанизированной территории со временем становится нецелесообразным и появляется потребность в их переустройстве. Или же для территориально-административных образований с высоким уровнем специализации на определенном виде деятельности, которым необходимо искать новые источники развития (закрытые административно-территориальные образования, монопромышленные города и т. д.). В таком случае встает вопрос об оптимальном использовании данного ресурса, учитывая стратегию инвестора или владельца объекта, а также интересы местного сообщества.

Рассмотрим применение модели КОИ на примере формирования сложных инфраструктурных проектов транспортного комплекса Московского региона, который является самым мощным узлом в транспортной системе Российской Федерации и одним из крупнейших в мире. Это подтверждают следующие данные.

Территория Москвы — 1 тыс. кв. км (менее 0,01 % территории России). Территория Московской области составляет 46 тыс. кв. км, что составляет 0,28 % территории России, общая протяженность границ — около 1200 км. Розничный товароборот Москвы равен 21 % от всего розничного товароборота страны, Московской области — 6 %. Доля оптового товароборота в Москве составляет 30 % от общероссийского уровня. В 2007 г. в экономику российской столицы поступило более 56 млрд долл. иностранных инвестиций. Суммарная численность населения Москвы и области достигла 17 млн человек (12 % от общей численности населения). Однако существующие в Москве Градостроительные нормы и правила не учитывают транспортную емкость территорий, поэтому ввод новых объектов строительства зачастую приводит к существенному ухудшению транспортного обслуживания и возникновению проблем, связанных как с перегрузкой общественного транспорта, так и с исчерпанием пропускной способности улично-дорожной сети.

Протяженность дорог Московского региона составляет около 19 тыс. км, в том числе в Москве — 5 тыс. км, в Московской области — 14 тыс. км. Дорожная обеспеченность региона ниже нормативной обеспеченности в 1,8 раза. Только для полноценного функционирования Москвы требуется строительство как минимум 350 км дорог.

Значительная концентрация в Москве политических, административных и экономических функций способствовала высоким темпам ее градостроительного и социально-экономического развития, а также росту численности плотности населения на территории Москвы и Московской области.

В настоящее время данные об объеме и динамике ВРП Московского региона показывают, что на его долю приходится 20 % всего ВВП России. При этом основную часть ВРП Московского региона образует экономика Москвы. В рассматриваемый период доля ВРП Московского региона в экономике Российской Федерации увеличивается как за счет Москвы, так и за счет Московской области.

Сегодня средняя скорость автомобиля в пробках составляет менее 4 км/ч, на 1000 живущих и работающих в Москве приходится более 400 автомобилей, при пропускной способности дорожной сети в 180 машин. Количество пассажиров в метро в часы «пик» на 1 кв. м достигает 12 человек (мировая практика — 4 человека). Средняя дальность поездки превышает расстояние по прямой в 1,5 раза при рациональном максимуме в 1,2 раза.

Исходя из этих условий, Минтрансом России совместно с правительствами Москвы и Московской области был разработан проект «Программа развития транспортного комплекса Московского региона (2010–2015 гг.)». ОАО «РЖД» совместно с правительством Москвы реализуется проект «Малого кольца московской железной дороги» (далее — МК МЖД), а также ряд других проектов, в том числе реализуемых совместно с областью.

При этом признается, что транспортные проекты являются «инвестиционно-непривлекательными» для частных инвесторов вследствие сверхдолгих сроков окупаемости. Причем объемы предполагаемого финансирования исчисляются триллионами рублей, что является непосильной нагрузкой на федеральный и региональный бюджеты. Так, проект «Программа развития транспортного комплекса московского региона (2010–2015 гг.)» требует около 5 трлн руб., причем уже на стадии разработки проекта складывается дефицит в размере 1,35 трлн руб.

Основным фактором, определяющим данное положение, является рассмотрение и реализация составных частей проектов развития транспортной инфраструктуры как самостоятельных частей, не связанных между собой и, главное, с прилегающими территориями. В проекты вовлекаются различные органы власти и организации с различными формами собственности, различными вертикалями подчиненности и степенями управ-

ляемости, что делает невозможным директивную координацию их оперативных действий и учет взаимных интересов. Проектирование ведется с учетом потенциала развития прилегающих территорий, но без учета возможного привлечения инвесторов заинтересованных именно в перспективности территорий к совместному финансированию транспортных проектов. Именно здесь КОИ становится определяющим в выборе «складывания» отдельных бизнесов, в определении пропорций между объемами бюджетных ассигнований и частных инвестиций в переустройство этих территорий.

В свою очередь, первопричиной вышеуказанных проблем транспортных инфраструктурных проектов является насущная необходимость изменения государственной политики в этой сфере и переход от участия государства в долевым финансировании к координации и управлению генерируемыми эффектами комплексного развития территорий.

Пример реконструкции МК МЖД показывает, что при необходимых инвестициях в 35,3 млрд руб. плановый срок окупаемости составляет 40 лет, что делает проект непривлекательным для частных инвесторов и перекладывает всю нагрузку по его реализации на бюджет. Применение модели КОИ к проекту развития транспортной инфраструктуры, в данном случае — МК МЖД, с учетом потенциала развития прилегающих территорий может обеспечить реализацию проекта за счет рыночных инвестиций, без привлечения бюджетов ОАО «РЖД» и Москвы и сроком окупаемости от 7 до 9 лет.

Механизм комплексного инвестиционного проекта обеспечивает связывание эффектов капитализации территорий и возрастание их инвестиционной привлекательности за счет ввода транспортной инфраструктуры. При этом часть территорий, примыкающих к транспортной инфраструктуре, имеющих ограничения в обороте и/или являющихся низко ликвидными, как раз вследствие существующей близости к транспортной инфраструктуре, вовлекаются в коммерческий оборот в интересах развития транспортного комплекса (на правах аренды/субаренды).

Реализацию механизма комплексного инвестиционного проекта и организацию взаимодействия разных собственников и заинтересованных лиц возможно осуществить в рамках создаваемого юридического лица в форме открытого акционерного общества (в том числе с привлечением государства), обеспечивающего гарантию соблюдения баланса интересов, развитие региональной транспортной инфраструктуры, координацию действий путем доверительного управления имущественным комплексом без права его отчуждения или ликвидации, т. е. трастовой компании. Предлагаемое определение подчеркивает минимальные организационные усилия создания подобного ОАО, включая минимальный уставный капитал. Единственным и ключевым условием при этом становится вопрос вовлечения и

привлечения к сотрудничеству всех заинтересованных сторон и, прежде всего, собственников транспортной инфраструктуры и соответствующих земель отчуждения.

При этом именно исключение из сферы интересов управляющего трастового ОАО вопросов владения собственностью дает возможность сконцентрировать усилия на достижении максимального эффекта при рассмотрении путей развития этой собственности, в том числе прилегающих территорий, а также эффекта от ее хозяйственной деятельности и модернизации. Функционал подобной трастовой компании позволяет объединить транспорт, объекты транспортной инфраструктуры, коммерческую недвижимость на соответствующих землях в рамках одной организации именно как активов. Но построение успешных бизнесов подобных комплексов возможно лишь при тесной координации действий еще на стадии макетного проектирования и дальнейшего построения, что и выполняет единый управляющий центр реализации проекта в виде трастовой организации.

Трастовое управление объектами недвижимости, объединенными в единый комплекс по некоторым ключевым признакам, не является каким-то новым механизмом в мировой практике. Однако в условиях современной России данная форма хозяйственной деятельности, в отличие от финансовых трастов, не получила до настоящего времени широкого распространения, что позволяет считать обращение к такой форме управления реализацией инвестиционного проекта весьма своевременной. Необходимо также отметить, что строительство и модернизация транспортной системы в кратчайшие сроки таких центров, как Новосибирск, Ростов-на-Дону, Екатеринбург и др., в сложившихся условиях часто встречающегося противостояния региональных и муниципальных властей возможны только с применением механизма комплексного инвестиционного проекта.

Литература

1. Мохов А. И. и др. Комплексный объект инвестирования в сфере физкультуры и спорта // Вестник Государственного университета управления. Серия «Развитие отраслевого и регионального управления». 2007. № 6 (6). С. 41–42.
2. Орлова Е. Р. Иностранные инвестиции в России. М.: Омега-Л, 2009.