

НОВЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ ПО РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКЕ

Для цитирования: Цветков В. А., Зоидов К. Х., Медков А. А. Государственно-частное партнерство — основная форма реализации транспортно-транзитного потенциала России // Экономика региона. — 2017. — Т. 13, вып. 1. — С. 1–12

doi 10.17059/2017–1–1

УДК 330.101.8:338.47.656: 339.923

В. А. Цветков, К. Х. Зоидов, А. А. Медков

Институт проблем рынка РАН (Москва, Российская Федерация, 117418, г., Нахимовский пр-т, 47; e-mail: kobiljonz@mail.ru)

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО – ОСНОВНАЯ ФОРМА РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНО-ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РОССИИ¹

В статье рассматриваются теория и практика реализации и развития транспортно-транзитного потенциала России как эффективного способа замены сырьевой ренты в качестве основного источника доходов государства и субъектов экономики. Подчеркивается, что для модернизации национальной хозяйственной системы ключевое значение имеет развитие ТТП на инновационно-технологической основе путем организации на территории России производства товаров и услуг с максимально высокой добавленной стоимостью. Выдвинута и обоснована гипотеза о необходимости создания и функционирования на федеральном уровне компании, отвечающей за организацию финансирования и реализацию проектов развития транспортно-транзитного потенциала России на принципах государственно-частного партнерства (ГЧП). Выявлены экономические, институциональные и организационные предпосылки создания такой ГЧП-компании, приведены мнения ученых и экспертов, свидетельствующие о назревшей необходимости создания в той или иной форме единого оператора транзитных перевозок грузов по территории России и на пространстве Евразийского экономического союза. Для доказательства выдвинутой гипотезы приведены описание и анализ факторов, влияющих на величину транзитных перевозок грузов по евро-азиатским маршрутам. Особое внимание уделено выявлению причин повышения конкурентных преимуществ морского транспорта в обслуживании мировой системы товародвижения. Обоснован вывод, что в связи с развитием транзитных перевозок грузов по сухопутным путям сообщения в условиях жесткой конкуренции с глобальными морскими контейнерными сервисами создаваемая ГЧП-компания должна, во-первых, быть крупной, а во-вторых, создана и функционировать со значительным государственным участием, так как управление мировыми грузопотоками требует приложения усилий внешнеполитического и геоэкономического характера. Особо указано на то, что этот хозяйствующий субъект объективно станет активным инициатором и лоббистом наиболее эффективных проектов развития транспортной инфраструктуры страны. Работа проведена на основе методов системного анализа, теории структурно-технологической сбалансированности экономики, теории организаций, эволюционно-институциональной теории и с применением исторического подхода. Результаты исследования могут быть использованы при разработке государственных общеэкономических и отраслевых программ структурных реформ, индикативных планов инновационного развития железнодорожной, морской, автодорожной инфраструктуры и транспортного машиностроения, подготовке и реализации конкретных проектов финансирования развития транспортно-транзитного потенциала на основе ГЧП.

Ключевые слова: транспортно-транзитный потенциал, инвестиционные проекты, государственно-частное партнерство, международные транспортные коридоры, евро-азиатские маршруты, железнодорожный транспорт, морской флот

¹ © Цветков В. А., Зоидов К. Х., Медков А. А. Текст. 2017.

Введение

В условиях падения спроса и снижения мировых цен на основные товары российского экспорта возрастает актуальность замены сырьевой ренты на иные виды доходов государственного и региональных бюджетов, хозяйствующих субъектов и населения. Кроме того, появились факторы, негативно влияющие на реализацию транспортно-транзитного потенциала (ТТП) России и величину экспорта транспортных услуг, доходы от которого могли бы стать весомым дополнением к поступлениям от поставок углеводородов и других видов сырья на мировые рынки. Сократились возможности государственного финансирования развития и реализации ТТП России как естественного моста между Европой и Азией. Этим обусловлено повышенное внимание к такому институту реализации и финансирования инвестиционных проектов в области развития транспортной инфраструктуры (ТИ), как государственно-частное партнерство (ГЧП) [1–12]. В настоящее время актуальность использования института ГЧП обусловлена, прежде всего, необходимостью сокращения государственных расходов.

В этих условиях требуется привлечение средств частных инвесторов в те отрасли, которые традиционно финансировались государством, использование предпринимательской активности и накопленных в бизнесе компетенций. Однако специфика экономики России заключается в том, что компании, полностью или частично принадлежащие государству, работают в наиболее доходных экспортноориентированных секторах или оказывают им услуги, что сопровождается высоким уровнем доходов их управленцев и отчасти работников. Поэтому, как нам представляется, тезис о том, что государству не хватает компетенций или профессиональных управленческих навыков, устарел. Более того, как показывает практика, успех ГЧП-проектов зависит не столько от частной инициативы, сколько от заинтересованности, активности, предпринимательского духа влиятельного государственного служащего или группы политических деятелей, силовиков, чиновников, высокопоставленных управленцев крупных компаний с государственной долей собственности.

Таким образом, ГЧП не следует понимать в узком смысле слова — как установленный (в законах о ГЧП и др. нормативных актах, которые пока далеки от совершенства и не рассматривают всех возможных и даже более эффективных направлений взаимодействия государ-

ства и бизнеса) институт совместного финансирования строительства инфраструктурных объектов и их дальнейшего использования. Представляется, что для более адекватного описания действительности возникает необходимость в расширенном толковании этого института, куда входят все формы взаимодействия государства и частных компаний, в целях развития транспортная инфраструктура [13–16]. При таком понимании усилия государства и бизнеса по возобновлению пригородного пассажирского сообщения, сооружению транспортно-пересадочных узлов или реконструкции железнодорожных переездов не менее важны, чем строительство дорог, мостов, путепроводов на принципах ГЧП.

В условиях продолжающегося финансово-экономического кризиса, сокращения бюджетных доходов и расходов, вопрос о том, будет или не будет Россия развивать свой транспортно-транзитный потенциал, имеет критическое значение.

Реализация и развитие ТТП России — наиболее эффективный способ замены сырьевой ренты в качестве основного источника доходов экономических субъектов. Ключевое значение имеет развитие ТТП на инновационно-технологической основе с организацией на территории России производств товаров и услуг с максимально высокой добавленной стоимостью.

В статье ставится и обосновывается гипотеза о необходимости создания и функционирования на федеральном уровне компании, отвечающей за организацию финансирования и реализацию проектов по развитию транспортно-транзитного потенциала России на принципах ГЧП. Этот хозяйствующий субъект должен быть активным инициатором и лоббистом таких проектов.

Для создания такой компании имеются экономические, институциональные и организационные предпосылки. В научном и экспертном сообществах весьма распространены идеи о необходимости создания такой организации в той или иной форме. В связи с тем, что развитие транзитных перевозок грузов происходит в условиях жесткой конкуренции с глобальными морскими контейнерными сервисами, компания должна быть крупной, а так как управление мировыми грузопотоками требует приложения усилий внешнеполитического и геоэкономического характера, она должна быть создана и функционировать со значительным государственным участием.

1. Организационные и институциональные особенности применения ГЧП при осуществлении инвестиционных проектов, направленных на развитие и реализации транспортно-транзитного потенциала России и регионов страны

Главной институциональной проблемой обеспечения эффективной работы ГЧП-компании является налаживание системы управления. Как известно, «менеджеры, нанятые корпорацией с распыленной собственностью, могут преследовать свои личные интересы, добиваться иных целей, нежели получение прибыли, и поступиться потенциальной прибылью ради неденежных и прочих выгод, которые они могут присвоить за счет акционеров» [9, с. 407].

Решение проблемы отделения собственности от контроля может происходить по следующим направлениям:

1) концентрация существенного пакета акций компании в государственной собственности при распылении частного акционерного капитала;

2) выработка четких директив представителям государства в совете директоров ГЧП-компании и налаживание жесткой системы контроля их выполнения;

3) формирование и повышение роли профессиональной корпоративной культуры внутри компании, нацеленной на конечный результат — увеличение доходов от экспорта транспортно-транзитных услуг;

4) выдвижение на пост первого лица компании харизматичной личности, пользующейся доверием высшего руководства страны, — энтузиаста развития транзитной экономики в России.

Значимость последнего условия не стоит недооценивать по причине неразвитости обезличенной институциональной среды в России. Г. Клейнер отмечает, что «в специфических условиях России воздействие институтов на поведение агентов оказывается ослабленным именно в силу того, что подсистемы институтов (в особенности формальных) оказываются более слабыми, чем соответствующие подсистемы агентов. Условно говоря, в российском обществе социальные взаимодействия подчиняются скорее «теории близкодействия» (влияние непосредственного социального и административного окружения), чем «теории дальнего действия» (влияние институциональных систем)» [10, с. 108].

В целях обеспечения возвратности государственных средств и гарантирования част-

ным инвесторам уровня доходности, установленного соглашением о ГЧП, вводятся различные механизмы закрепления направлений расходования средств, поступающих от эксплуатации построенного инфраструктурного объекта («окрашивание» доходов). Среди них можно упомянуть механизм отложенных налоговых платежей (*Tax Increment Financing, TIF*), при котором государство и (или) регионы возмещают инвестору затраты на строительство инфраструктурных объектов дополнительными бюджетными доходами, которые поступят из-за повышения экономической активности в связи с их появлением. При этом необходимо иметь в виду, что «окрашивание» налогов и других поступлений ограничивает возможности органов управления по распоряжению финансовыми ресурсами. Неналоговые сборы и платежи также могут быть «окрашенными».

Принципиальным для региональных ГЧП-проектов является наличие заинтересованных хозяйственно-политических субъектов, которыми могут стать специализированные корпорации развития. Именно они должны быть реципиентами бюджетных средств и частных инвестиций, выделяемых на строительство транспортной инфраструктуры, и затем передавать построенные объекты заказчику¹.

При использовании механизма ГЧП государственные и региональные органы управления выкупают земельные участки и стоящие на них строения, а также (но при возможном паритетном участии частного инвестора) несут расходы на перенос инженерных коммуникаций. Все это содержит в себе риски использования инсайдерской информации, неправомερных действий, направленных на повышение государственными служащими своих доходов.

В настоящее время наиболее распространенным и популярным видом ГЧП на транспорте являются концессии на установку и обслуживание средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения (ПДД) на автомобильных дорогах и улицах городов. Прорабатывается вопрос об установлении подобных средств на железнодорожных переездах. Причинами популярности таких проектов ГЧП являются их относительно невысокая капиталоемкость, четко обозначенные источники возврата вложенных средств (штрафы и платежи), материальная обеспеченность пользователей сооружений (автомобилисты, мото-

¹ Проценко Н. ГЧП под честное слово // Эксперт Юг. 2014. № 25–26 (315, 23 июня). [Электронный ресурс]. URL: <http://expert.ru/south/2014/26/gchp-pod-chestnoe-slovo/> (дата обращения: 11.03.2016).

циклисты), имеющих ликвидное имущество, а также возможность нахождения построенных объектов в частной собственности.

Среди наиболее успешных реализованных проектов ГЧП эксперты отмечают федеральную трассу М11 Москва — Санкт-Петербург, которая входит в состав международных транспортных коридоров (МТК) Европа — Западный Китай и Север — Юг. Привлекательность платных автомобильных дорог (или их участков) неизбежно повысится при условии соблюдения принципа «пользователь платит» для всех дорог общего пользования.

Уже отмеченная большая роль компаний с государственным участием в экономике России делает необходимым их активное вовлечение в подготовку и реализацию проектов ГЧП в транспортной отрасли. Е. Семенова указывает на перспективность использования «модели SPV» (*special purpose vehicle*), которая успешно применяется во многих странах с развитым институтом ГЧП. Смысл этой модели заключается в том, что компании с государственным участием (ГУП) смогут участвовать в проектах ГЧП одновременно и на стороне заказчика, и частично на стороне исполнителя. Государственная компания совместно с частным инвестором создает специальную проектную компанию, в которой доля государственного участия меньше 51 %.

При такой схеме предприятие сможет полноценно привлекать инвестиции с рынка, поскольку проектной компании, имеющей долю государственного капитала, будет проще получить банковский кредит¹.

Именно с образованием специальной проектной компании (СПК) в России реализуется проект сооружения высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва — Казань. Институциональная среда ГЧП в России обозначена, прежде всего, двумя законами, действующими на федеральном уровне: ФЗ № 115 «О концессионных соглашениях» и ФЗ № 224 «О государственно-частном партнерстве», вступившем в силу с 1 января 2016 г. Однако не надо возлагать слишком больших надежд на закон о ГЧП и прочие нормативно-правовые акты. Формальные правила не могут охватить всего многообразия взаимоотношений государства и бизнеса в деле развития и реализации ТТП страны. Кроме того, закон о ГЧП направлен на все большее распространение

¹ Семенова Е. Государственно-частное партнерство как один из путей модернизации российской инфраструктуры // РИСИ. 2014. 25.03. [Электронный ресурс]. URL: <http://riss.ru/analitics/5217/> (дата обращения: 14.03.2016).

частной собственности, что в условиях жесткой конкуренции с глобальными транспортными компаниями и на современном этапе развития России не всегда целесообразно.

Применение механизма ГЧП особенно актуально в связи с целым рядом факторов, негативно влияющих на развитие транспортно-транзитного потенциала страны. При необходимости обеспечивать частному инвестору минимальный гарантированный доход на уровне, установленном соглашением о ГЧП, проблема недостаточного трафика по построенной транспортной коммуникации может привести к увеличению бюджетного дефицита, для преодоления которого и был инициирован этот проект. Для транзитных коммуникаций пока трудно выявить заинтересованное лицо, что ставит подобные проекты в невыигрышное положение.

По нашему мнению, инициатором проектов ГЧП в области развития и реализации ТТП России должна стать крупная государственно-частная корпорация или АО под условным названием ГК (АО) «Российская транспортно-транзитная компания» (Рострастранзит, далее — РТТК). Она должна быть создана и функционировать на принципах ГЧП, в совете директоров должны активно работать представители органов государственной власти в соответствии с четкими директивами правительства. При выборе проектов, реализуемых на принципах ГЧП, требуется законодательно определить приоритетное значение инфраструктурных проектов, направленных на увеличение и реализацию ТТП России.

Транзитные перевозки грузов по территории России необходимо рассматривать, прежде всего, как бизнес. Хотя не следует преуменьшать значения геополитического и военно-стратегического использования и развития направлений транзитных перевозок, например, продвижения маршрутов, альтернативных Транссибу, в рамках китайской, американской, казахстанской и других инициатив возрождения Великого шелкового пути.

2. Основные внутренние и внешние неблагоприятные факторы, влияющие на объемы транзитных перевозок грузов по территории России

В 2015 г. объемы транзитных контейнерных перевозок железнодорожным транспортом по территории РФ сократились более чем на треть по сравнению с 2014 г. — до 66 тыс. ДФЭ (эквивалент 20-футового контейнера). Объем транзитных перевозок ведущего рос-

сийского контейнерного оператора — ПАО «ТрансКонтейнер» снизился на 34,6 % до 19,1 тыс. ДФЭ, что связано с уменьшением транзитных грузопотоков с Дальнего Востока в страны Центральной Азии, преимущественно за счет падения перевозок автокомплектующих¹. Главными факторами сокращения транзитных перевозок по территории России стали мировой финансово-экономический кризис и геополитические события. Положительным фактором стала девальвация рубля, что увеличило тарифную привлекательность сухопутного евро-азиатского транзита по российским маршрутам. По данным Международной ассоциации «Координационный совет по транссибирским перевозкам» (КСТП), в I квартале 2016 г. объем транзитных грузов в сообщении Россия — Китай увеличился с 16,3 тыс. ДФЭ до 26 тыс. ДФЭ, что на 58 % превышает уровень соответствующего периода прошлого года².

По-прежнему доля контейнерного транзита, проходящего по территории России, составляет менее 1 % от мирового трафика. Существуют разные оценки недополученной прибыли от далеко не полной реализации ТТП России: от 800 млн до 3 млрд долл. в год. Нельзя не согласиться с мнением Р. Юлдашева, что «если эти деньги значимы для бюджета, значит, есть смысл принять закон и подзаконные акты, назначить менеджера, договориться с участниками процесса и зарабатывать деньги. Если эти деньги для бюджета не важны — не тратить время на разговоры»³.

Выявим некоторые внутренние и внешние неблагоприятные факторы осуществления транзитных перевозок по территории России, в том числе связанные с повышением транзитного потенциала конкурирующих маршрутов. Результаты анализа представлены в таблице.

¹ Объем перевозок «ТрансКонтейнера» за 2015 год снизился на 5,3 % до 1,5 млн TEU // РЖД-Партнер. 2016. 21.01. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/konteinernye-perevozki/obem-perevozok--transkonteiner--za-2015-god-snizilsia-na-5-3--do-1-5-mln-teu/> (дата обращения: 23.01.2016).

² Объем транзита в сообщении Россия — Китай вырос на 58 % по итогам I квартала 2016-го // РЖД-Партнер. 2016. 05.05. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/transportnaia-logistika/obem-tranzita-v-soobshchenii-rossii-kitai-vyros-na-58--po-itogam-i-kvartala-2016-go/> (дата обращения: 05.05.2016).

³ Юлдашев Р. Транзитные грузоперевозки приобрели политический окрас // РЖД-Партнер. 2016. 08.02. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/mneniia/tranzitnye-gruzoperevozki-priobrel-politicheskii-okras/> (дата обращения: 16.02.2016).

2.1. Повышение конкурентных преимуществ глобальных морских контейнерных сервисов (внешние факторы)

Повышение конкурентных преимуществ глобальных морских контейнерных сервисов, прежде всего, связано их тарифной привлекательностью, отработанностью технологии предоставления услуг, развитой инфраструктурой, целенаправленными действиями государств, надгосударственных образований и ведущих игроков рынка по заталкиванию грузов на морские линии.

Снижение тарифов на морские контейнерные перевозки обусловлено следующими обстоятельствами:

— мировой финансово-экономический кризис, спад производства и потребления товаров в АТР и ЕС, снижение грузовой базы морских линий Азия — Европа;

— низкие цены на бункерное топливо;

— наличие избыточного предложения на рынке транспортных услуг;

— завершение модернизации и повышение пропускной способности Суэцкого канала, стремление Египта повысить ТТП страны за счет развития транзитных морских перевозок грузов;

— высокая эффективность современных судов-контейнеровозов, делающая выгодными маршруты Азия — Европа вокруг Африканского континента без использования Суэцкого канала и, соответственно, без платежей за его прохождение⁴;

— слияния, укрупнение контейнерных операторов, образование альянсов, направленных на снижение условно-постоянных расходов и усиление влияния на рынках транспортных услуг и др.

2.2. Неблагоприятное влияние китайского проекта экономического пояса Шелкового пути на функционирование транзитного сектора экономики России

В рамках проекта экономического пояса Шелкового пути, помимо стратегических, политических и культурных аспектов проявления политики «мягкой силы», Китай разрабатывает и тестирует различные маршруты перевозок грузов в направлении Азия — Европа, даже те из них, которые по объективным рыночным показателям уступают наиболее эффективным маршрутам. Реализация проекта экономи-

⁴ Кроме того, длительные рейсы позволяют задействовать максимальное количество судов, которые в противном случае простаивали бы.

Внутренние и внешние неблагоприятные факторы осуществления транзитных перевозок по территории России

№	Фактор	Влияние на реализацию транспортно-транзитного потенциала России	Причины появления фактора
<i>Внешние факторы</i>			
1.	Повышение конкурентных преимуществ глобальных морских контейнерных сервисов	Сокращение грузовой базы сухопутных транспортных направлений Азия — Европа, проходящих по территории России	Мировой финансово-экономический кризис, низкие цены на топливо, избыточный тоннаж судов, эффективность судов-контейнеровозов, укрупнение контейнерных операторов
2.	Проект КНР по развитию экономического пояса Шелкового пути	Наличие в проекте многочисленных альтернативных маршрутов, которые потенциально могут стать конкурентами российских транспортных коридоров	Обеспечение роста сбыта китайских товаров, рост влияния Китая на мировую экономику в условиях образования альтернативных торговых партнерств, проведение КНР политики «мягкой силы» по продвижению собственных интересов в различных регионах мира
3.	Транзитные конфликты с сопредельными государствами и странами ЕС	Закрытие прямых направлений и образование сложных маршрутов движения, активизация проектов по перевозке грузов в обход территории России	Эскалация недружественного поведения стран в условиях внешнеполитического напряжения в отношении РФ, введения режима взаимных санкций. Заинтересованность КНР в наличии альтернативных маршрутов транспортировки грузов в Европу и Азию
4.	Независимая транспортно-транзитная политика стран — членов ЕАЭС — Белоруссии, Казахстана, Армении и Киргизии	Отсутствие реальной интеграции на транспортном рынке в рамках ЕАЭС, выдавливание российских перевозчиков с евро-азиатских маршрутов или удорожание доступа к ним, сокращение грузовой базы российских маршрутов	Отстаивание странами — членами ЕАЭС — Белоруссией, Казахстаном, Арменией и Киргизией национальных интересов, стремление стать самим транзитными странами для России с соответствующим ростом доходов
<i>Внутренние факторы</i>			
5.	Создание и функционирование объединенной транспортно-логистической компании без наделения компании реальными активами	Отсутствие в РФ и ЕАЭС крупной транспортно-логистической компании, способной достойно конкурировать на мировом рынке транспортных услуг	Продолжение либерального курса экономической политики в России, смена руководства ОАО «РЖД», намерение приватизировать транспортные активы, противоречия между учредителями ОТЛК — компаниями из ЕАЭС
6.	Наличие «барьерных» мест на Транссибе, трудности реализации проектов, направленных на увеличение транзитных перевозок	Невозможность поддержания высоких скоростей движения контейнерных поездов, сокращение поступления транзитных грузов на магистраль, особенно через сухопутные пограничные переходы	Высокая стоимость модернизации Восточного полигона железных дорог и строительства мостов для пропуска контейнерных грузопотоков, совокупность политических и экономических факторов, препятствующих реализации проектов за рубежом
7.	Трудности выполнения регулярных транзитных перевозок по СМП	Фактическое выпадение «Холодного шелкового пути» — СМП из транспортно-транзитной системы России	Тяжелые природно-климатические условия, отсутствие необходимых плавательных средств и береговой инфраструктуры, трудности обеспечения обратной загрузки судов усиленного ледового класса и др.
8.	Прекращение сквозных транзитных перевозок «Север — Юг» по внутренним водным путям России	Отсутствие самого эффективного в период навигации водного транзитного маршрута, способного стать составной частью Большого Европейского водного кольца	Недофинансирование проведения дноуглубительных работ, модернизации гидротехнических сооружений и обновления флота, ухудшение экологической обстановки, вызывающей обмеление рек и озер

ческого пояса Шелкового пути может уменьшить конкурентные преимущества Транссиба в обслуживании транзитных потребностей традиционных грузоотправителей. В КНР обсуждаются перспективы создания транспортного коридора Маньчжурия — Суйфэньхэ, который станет не только продолжением МТК «Приморье-1», но и установит прямое сообщение по маршруту Иркутск — Владивосток (по аналогии с Китайско-Восточной железной дорогой, КВЖД) параллельно Транссибу.

Так, в соответствии с пятилетним планом социально-экономического развития КНР на 2016–2020 гг. вдоль границы с Россией в провинции Хэйлунцзян планируется проложить железную дорогу протяженностью около 3 тыс. км¹. Линия не только снизит нагрузку на Транссиб и БАМ, но и станет конкурентом главной российской транзитной артерии². Таким образом, Китай частично реализует явно невыполнимую в условиях бюджетных ограничений задачу сооружения Транссиба-2 — специализированной линии для скоростных пассажирских и контейнерных перевозок. Как страна зарождения грузопотоков Китай может влиять на маршруты транспортировки грузов. А. Брашкин предупреждает, что «в связи с запуском нового транспортного коридора Шелковый путь в обход России возможно некоторое перераспределение потоков за счет специальных инструментов, в частности, мотивации грузовладельцев и перевозчиков со стороны стран — организаторов и инвесторов проекта»³.

Китайские компании активно проникают в «точки входа» в Европу, путем установления контроля над крупнейшим греческим портом Пирей, турецким контейнерным терминалом Kumport, созданием крупного логистического центра в болгарском морском порту Бургас. Наличие подконтрольных китайским компаниям морских «точек входа» грузопотоков в страны ЕС, при прочих равных, ведет к сокращению грузовой базы проходящих по терри-

тории России сухопутных путей сообщения по маршруту Китай — Европа.

2.3. Транзитные конфликты с сопредельными государствами и странами ЕС

Негативное влияние на развитие и реализацию ТТП РФ оказывают обострившиеся в конце 2015 г. — начале 2016 г. транзитные конфликты с Украиной, Турцией, Польшей, Молдавией, странами Балтии. Кроме непосредственных негативных последствий, заключающихся в приостановке сообщения с этими странами, а также через их территорию и РФ, они создают обстановку неопределенности, которая не позволяет экономическим субъектам принимать рыночно обоснованные бизнес-решения. При этом более стабильное положение имеют крупные транспортно-логистические компании, использующие разветвленную сеть маршрутов.

«Транзитные войны» создают дополнительные стимулы для реализации проектов создания и использования маршрутов перевозок в обход территории России. Так, в результате российско-украинского конфликта ПАО «Укрзалізниця» инициировало новый проект «Южного шелкового пути» по маршруту ЕС — Украина — Грузия — Азербайджан — Казахстан — Китай с перспективой снижения времени его прохождения с 12 до 10 суток, что позволит конкурировать с действующим маршрутом через территорию Белоруссии и России (12 суток). Прилагаются усилия по стыковке проекта «Южный шелковый путь» с контейнерными поездками «Викинг» и «Зубр», курсирующими в сообщении Балтийское море — Черное море также в обход России.

2.4. Независимая политика стран — членов ЕАЭС, направленная на развитие и реализацию собственного транспортно-транзитного потенциала

Развитие ТТП имеет большое значение для всех стран — участниц ЕАЭС. Однако складывается впечатление, что в настоящее время такое развитие происходит не в результате реализации совместных проектов по созданию транспортной инфраструктуры и предложению конкурентных перевозочных технологий, а самостоятельно, более того, за счет друг друга. Так, Белоруссия стала главным получателем выгоды от большинства транспортно-транзитных и санкционных конфликтов, затрагивающих интересы России. Кроме того, страна активно участвует в китайском проекте экономического пояса Шелкового пути, строя альтерна-

¹ При этом будут вновь построены 1504 км путей, а остальные — модернизированы.

² Арабов П. Тринадцатая не сэкономит // Гудок. 2015. 09.12. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gudok.ru/news/aper/?ID=1320372&archive=2015.12.09> (дата обращения: 25.12.2015).

³ Брашкин А. В будущем году изменение маршрутов транспортировки грузов маловероятно. Комментарии и интервью // РЖД-Партнер. 2015. 22.12. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/mneniia/v-budushchem-godu-izmenenie-marshrutov-transportirovki-gruzov-maloveroiatno/> (дата обращения: 30.12.2015).

тивные российским транспортно-логистические центры на своей территории.

Казахстан реализует собственные проекты развития ТТП, во многом не зависящие от России и зачастую конкурирующие с российскими проектами. В 2014 г. в Казахстане была объявлена Программа развития и реализации ТТП страны «Нурлы жол — Путь в будущее». Важными конкурентными преимуществами Казахстана являются развитие каспийского порта Актау, владение казахстанскими компаниями терминалом в китайском порту Ляньюньган, планы совместного с Ираном строительства терминала в морском порту Бендер-Аббас. Республика жестко отстаивает собственные интересы в сфере транзитных перевозок. Казахстан активно проводит политику затруднения и увеличения стоимости доступа российских компаний на рынок перевозок грузов автомобильным транспортом по территории республики, навязывает дополнительные дорогостоящие услуги российским транзитным перевозчикам (например, сопровождение грузов).

Киргизия заинтересована в реализации проекта сооружения железной дороги Китай — Киргизия — Узбекистан в обход территории России, которая фактически является частью МТК ТРАСЕКА (Международный транспортный коридор Европа — Кавказ — Азия). Армения продвигает проект строительства железной дороги Иран — Армения, который, помимо высокой стоимости и трудности прокладки линии в сложных горноклиматических условиях, в случае успешной реализации будет конкурировать с другими железнодорожными маршрутами международного транспортного коридора Север — Юг, проходящими западному и восточному берегам Каспийского моря. В качестве основного источника средств для строительства железной дороги Иран — Армения рассматриваются китайские инвестиции.

2.5. Создание и функционирование АО «Объединенная транспортно-логистическая компания» (ОТЛК) без надления его реальными активами («легкий» вариант) (внутренние факторы)

Неблагоприятным фактором, касающимся перспектив развития евро-азиатского контейнерного транзита, стала инициированная новым руководством ОАО «РЖД» смена формата образования¹ и деятельности АО

«Объединенная транспортно-логистическая компания» (ОТЛК). Из масштабного интеграционного проекта, крупной, наделенной собственностью и реально функционирующей структуры ОТЛК перешла в разряд сервисных компаний. В нее не будут вноситься реальные транспортные активы (терминалы, подвижной состав и пр.), ОАО «РЖД» выводит из ОТЛК акции своих дочерних компаний ПАО «ТрансКонтейнер» и АО «РЖД Логистика». Транспортные компании из Казахстана и Белоруссии освобождены от необходимости доводить свои доли в акционерном капитале ОТЛК до паритетных с российским вкладом. Кроме того, они будут управлять своими таможенными терминалами самостоятельно.

Изначально образование ОТЛК было продиктовано, кроме прочих, текущими политическими и бизнес-интересами. Например, внесение акций ПАО «ТрансКонтейнер» в акционерный капитал ОТЛК во многом было обусловлено стремлением бывшего руководства ОАО «РЖД» во главе с президентом компании В. Якуниным не допустить приватизации главного контейнерного оператора страны. После смены руководства ОАО «РЖД» возобладал более либеральный подход к приватизации, учитывающий интересы иных участников транспортного рынка.

Изменение формата ОТЛК не только отражает сложность интеграционных процессов в ЕАЭС, но и свидетельствует о приоритетности узко-рыночного подхода к созданию и функционированию новых компаний, а также является результатом лоббистских усилий конкретных бизнес-групп. Необходимо учитывать недостатки «легкого» варианта создания и функционирования ОТЛК, в частности, неизбежные трудности при выработке единой транспортной политики участников рынка евро-азиатских перевозок грузов, снижение управляемости грузовыми перевозками.

2.6. Наличие «барьерных» мест на Транссибе и фактическое прекращение реализации железнодорожных проектов, способствующих увеличению грузовой базы

Не преодолены объективные слабые стороны, «барьерные» места основной транзитной артерии России — Транссиба. В первую

разования, в ходе которой акционерный капитал компании был сформирован лишь частично. Затем было принято решение вернуть участникам взносы в акционерный капитал, и образовать ОТЛК в виде оператора транспортных услуг, а не полноценной компании, наделенной материальными активами.

¹ Изначально образование АО ОТЛК имело многостадийный характер, была завершена только первая фаза его об-

очередь, это касается Забайкальской железной дороги. Реконструкция магистрали требует осуществления масштабных инвестиций, а выполнение работ по оздоровлению пути приводит к длительным закрытиям перегонов, что временно сокращает пропускную способность железной дороги. Однако без масштабной модернизации Транссиба говорить о существенном увеличении транспортно-транзитных возможностей России не приходится.

Негативное влияние на величину грузовой базы транзитных перевозок грузов по Транссибу оказало фактическое прекращение (перенесение на более поздние сроки) реализации ряда инфраструктурных проектов. Снижение привлекательности проекта развития железной дороги Хасан — Раджин в качестве транзитной коммуникации и части Транскорейской магистрали вызвано, прежде всего, политическими причинами. Недостаток государственного финансирования привел к фактическому отказу от строительства мостового перехода на о. Сахалин и транспортного соединения острова с территорией Японии (о. Хоккайдо), что обеспечило бы поступление на Транссиб японских грузов.

Задержка с финансированием строительства железной дороги Кызыл — Курагино лишила Транссиб еще одного потенциального соединения Транссиба с Китаем через территорию Монголии. Показательна катастрофическая задержка строительства российского участка железнодорожного мостового перехода Нижнеленинское — Тунцзян (КНР). Китайская часть объекта близка к завершению — возведено 1755 м перехода. С российской стороны строительные работы так и не начались, хотя необходимо построить всего 310 м, не считая подходов к сооружению.

Перенос на более поздний срок строительства мостового перехода через реку Лена в районе Якутска, отказ от возведения совмещенного железнодорожно-автомобильного моста, связывающего столицу республики Саха-Якутия и станцию Нижний Бестях, делают во многом бессмысленной построенную железную дорогу Беркакит — Томмот — Нижний Бестях. Но главное — ставят крест на планах продления магистрали к Беринговому проливу и далее через мостовой переход или тоннель на Аляску. Кроме факторов, неблагоприятно влияющих на использование Транссиба для перевозки высокодоходных грузов, существуют другие препятствия развитию транзитного сектора экономики России. Упомянем некоторые из них.

1. Фактическая невозможность выполнения на регулярной основе транзитных перевозок грузов по Северному морскому пути (СМП). Планы превращения СМП в глобальную транспортно-транзитную артерию, или, по выражению Д. Рогозина, «Холодный шелковый путь», вряд ли смогут быть реализованы в сколь-либо обозримом будущем. В 2015 г. объем транзитных перевозок по СМП составил всего 39 тыс. т.

2. Прекращение сквозных транзитных перевозок «Север — Юг» по внутренним водным путям России произошло по причине инфраструктурных ограничений и длительных периодов маловодности российских рек, прежде всего, Волги.

3. Финансирование проектов откладывается на более поздний срок, наблюдаются существенные отставания в сроках реализации проектов, приоритет отдается инфраструктурному обеспечению крупных мероприятий и транспортных реализации проектов, связанных с Крымом и подготовкой к Чемпионату мира по футболу, который пройдет в России в 2018 г.

Заключение. Основные выводы и предложения

1. В настоящее время социально-экономическая ситуация в России характеризуется следующими процессами:

- снижение доходов федерального и региональных бюджетов;
- обострение внешнеполитической обстановки;
- продолжение либерального курса, направленного на сокращение государственного сектора экономики, привлечение частных инвесторов в сектора, традиционно финансируемые государством, приватизацию госактивов, максимальное распространение рыночных принципов хозяйствования;
- стремление крупных государственно-предпринимательских групп поучаствовать в реализации крупных государственных проектов в области строительства и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, преследуя собственные финансовые интересы;
- действие комплекса факторов, приводящих к сокращению транзитных перевозок по территории России, снижению ее привлекательности в качестве транзитной страны.

2. Сократились возможности государственного финансирования развития и реализации транспортно-транзитного потенциала России как естественного моста между Европой и

Азией. Этим обусловлено повышенное внимание к такому институту реализации и финансирования инвестиционных проектов в области развития ТИ, как ГЧП [1–16].

3. Не следует возлагать слишком больших надежд на закон о ГЧП и прочие нормативно-правовые акты, которых невозможно четко прописать все аспекты взаимоотношений государства и бизнеса при развитии транспортно-транзитного сектора экономики.

4. Транспортные процессы взаимосвязаны и подвержены действию законов институциональной и организационной эволюции. Например, институциональные изменения и запреты могут приводить к возникновению «сложных логистических путей», тестированию и использованию альтернативных маршрутов. Введение ограничений для движения большегрузных автомобилей при прочих равных будет способствовать повышению доходности железнодорожных перевозок.

5. При реализации программы развития Транссиба и БАМа на принципах ГЧП с финансированием из ФНБ особое внимание необходимо уделить модернизации и реконструкции Забайкальской железной дороги, особенно укреплению земляного полотна, спрямлению кривых малого радиуса и выравниваю профиля пути.

6. В целях развития и реализации ТТП России, повышения конкурентоспособности российских перевозчиков на мировых рынках транспортных услуг требуется создание крупных транспортных и инфраструктурных компаний, слияние и укрупнение существующих предприятий.

7. Как показал опыт создания ОТЛК, противоречия между учредителями компании и наличие собственных программ развития ТТП стран — участниц ЕАЭС не позволяют в полной мере реализовать конкурентные преимущества этого интеграционного проекта. На перспективы компании не лучшим образом влияет проводимая Правительством РФ либеральная экономическая политика.

8. Необходимо отметить сложности при реализации проектов строительства железнодорожных путей частными компаниями или с их участием в финансировании инфраструктурных проектов на принципах ГЧП.

9. Реализация инфраструктурных проектов, связанных с подготовкой к Чемпионату мира по футболу в 2018 г., зачастую направлена на решение отдельных проблем городов, где намечено проведение футбольных матчей. Более эффективно было бы решение проблем инфраструктурных объектов, входящих в МТК, прежде всего, МТК Европа — Западный Китай.

Благодарность

Статья подготовлена при финансовой поддержке Российского научного фонда (проект № 16–18–10149).

Список источников

1. Алтатов А. А., Пушикин А. В., Джапаридзе Р. М. ГЧП. Механизмы реализации. — М.: Альпина Паблишерз, 2010. — 200 с.
2. Баженов А. Государственно-частное партнерство — единственный механизм развития Дальнего Востока // Промышленник России. — 2012. — № 7–8 (139) — С. 35–37.
3. Государственно-частное партнерство. Теория и практика / В. Г. Варнавский, А. В. Клименко и др. — М.: Издательский дом ГУ-ВШЭ, 2010. — 287 с.
4. Делмон Дж. Государственно-частное партнерство в инфраструктуре. Практическое руководство для органов государственной власти. — Астана: ИЦ «Апельсин», 2010. — 261 с.
5. Дерябина М. Государственно-частное партнерство. Теория и практика // Вопросы экономики. — 2008. — № 8. — С. 61–77.
6. Зельднер А. Г. Государственно-частное партнерство. Теория, методология и практика. — М.: ИЭ РАН, 2011. — 212 с.
7. Квашина Н. А., Орешкова М. Е. Систематизация подходов к пониманию государственно-частного партнерства в России и за рубежом // Вестник финансового университета. — 2011. — № 6(66). — С. 5–12.
8. Литвяков С. С. Отбор и оценка эффективности проектов в сфере развития транспортной инфраструктуры для их реализации на основе ГЧП // Национальные интересы. Приоритеты и безопасность. — 2013. — № 44(233) — С. 36–47.
9. Клейнер Г. Б. Экономика. Моделирование. Математика. Избранные труды. — М.: ЦЭМИ РАН, 2016. — 856 с.
10. Фуруботи Э. Г., Рихтер Р. Институты и экономическая теория. Достижения новой институциональной экономической теории / Пер. с англ. под ред. В. С. Каткало, Н. П. Дроздовой. — СПб.: Издательский дом Санкт-Петербургского государственного университета, 2005. XXXIV. — 702 с.
11. Цветков В. А., Зойдов К. Х., Медков А. А. Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации. — М.: ИПР РАН; СПб.: Нестор-История, 2014. — 800 с.

12. Якунин В. И. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития. — М.: Экономика, 2006. — 432 с.
13. Bult-Spiering M. Strategic Issues in Public-Private Partnerships: an International Perspective / M. Bult-Spiering, G. Dewulf. — Blackwell Publishing Ltd. UK, 2006. — 216 p.
14. Flinders M. The Politics of Public-Private Partnerships/M. Flinders // British Journal of Politics and International Relations. — 2005. — 215–239 p.
15. Kenneth J. Handbook of Transport Strategy, Policy and Institutions/ J. Kenneth J., R. Button, A. David, A. Hensher. — Amsterdam; New York: Elsevier, 2005. — 12 p.
16. Lee S. Public-Private Partnerships for Development: A Hand-book for Business/ Suezan Lee. — Washington, DC: USAID and the Committee for Economic Development, 2006. — 30 p.

Информация об авторах

Цветков Валерий Анатольевич — член-корреспондент РАН, доктор экономических наук, профессор, директор, Институт проблем рынка РАН (Российская Федерация, 117418, г. Москва, Нахимовский пр-т, 47; e-mail: tsvetkov@cemi.rssi.ru).

Зойдов Кобилжон Ходжиевич — кандидат физико-математических наук, доцент, заведующий лабораторией, Институт проблем рынка Российской академии наук (Российская Федерация, 117418, г. Москва, Нахимовский пр-т, 47; e-mail: kobiljonz@mail.ru).

Медков Алексей Анатольевич — кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник, руководитель центра, Институт проблем рынка РАН (Российская Федерация, 117418, г. Москва, Нахимовский пр-т, 47; e-mail: medkov@cemi.rssi.ru).

For citation: Tsvetkov, V. A., Zoidov, K. Kh. & Medkov, A. A. (2017). Public-Private Partnership as the Core Form of the Implementation of Russia's Transport and Transit Potential. *Ekonomika regiona [Economy of Region]*, 13(1), 1–12

V. A. Tsvetkov, K. Kh. Zoidov, A. A. Medkov

Institute of Market Problems of RAS (Moscow, Russian Federation; e-mail: kobiljonz@mail.ru)

Public-Private Partnership as the Core Form of the Implementation of Russia's Transport and Transit Potential

The article discusses the theory and practice of the implementation and development of transport and transit potential (TTP) of Russia. This could be an effective way to replace the natural resource rent as the main source of income for the state and economic actors. For the modernization of national economic system the key importance are innovative technologies in the development of transport and transit potential through the organization of the production of goods and services with the highest added value in Russia. We proposed and substantiated the hypothesis about the necessity of creation of a Federal company responsible for the financing and implementation of Russia's transport and transit potential development projects on the principles of public-private partnership (PPP). The authors have revealed the economic, institutional and organizational prerequisites for the establishment of such a public-private partnership company. We have provided the opinions of scientists and experts showing the urgent need to create in one form or another a single operator to transport goods on the territory of Russia and the Eurasian economic Union. To prove the hypothesis, we presented a description and analysis of the factors affecting the value of transit freight transport on Euro-Asian routes. We paid the special attention to identify the reasons of the increasing competitive advantage of Maritime transport in the world's goods movement system. The authors based the main conclusion that, first of all, the created public-private partnership company should be large due to tough competition of developing transit freight by land routes with the global Maritime container services. Secondly, it needs a significant state participation since the management of the world's cargo flows requires the effort of foreign policy and geo-economic nature. We emphasized that this business entity would become an active proponent and lobbyist of the most effective projects for the development of transport infrastructure of the country. The research is based on the methods of system analysis, theory of structural and technological balance of economics, organization theory, evolution and institutional theory and utilizes historical approach. The results of the study can be used for the development of the state economic sectoral programmes of structural reforms; indicative plans of innovative development of rail, sea, road infrastructure and transport machine building; as well as for the preparation and implementation of specific projects of financing the development of transport and transit potential on a public-private partnership basis.

Keywords: transport and transit potential, investment projects, public-private partnerships, international transport corridors, Euro-Asian routes, railway transport, shipping

Acknowledgements

The article has been prepared with the support of the Russian Science Foundation (project № 16–18–10149).

References

1. Alpatov, A. A., Pushikh, A. V. & Dzhaparidze, R. M. (2010). *GChP. Mekhanizmy realizatsii. In Russian [State-private partnership. Mechanisms of realization]*. Moscow: Alpina Publ., 200.

2. Bazhenov, A. (2012). Gosudarstvenno-chastnoye partnerstvo — edinstvennyy mekhanizm razvitiya Dalnego Vostoka. In Russian [Public-private partnership is the only mechanism of development of the Far East]. *Promyshlennik Rossii [Russian industrialist]*, 7–8(139), 35–37.
3. Varnavskiy, V. G., Klimenko, A. V. et al. (2010). *Gosudarstvenno-chastnoye partnerstvo. Teoriya i praktika. In Russian [Public-private partnerships: theory and practice]*. Moscow: GU-VShE Publ., 287.
4. Delmon, J. (2010). *Gosudarstvenno-chastnoye partnerstvo v infrastrukture. Prakticheskoye rukovodstvo dlya organov gosudarstvennoy vlasti. In Russian [Public-private partnership in infrastructure. Practical cal guide for public authorities]*. Astana: Apelsin Publ., 261.
5. Deryabina, M. (2008). Gosudarstvenno-chastnoye partnerstvo. Teoriya i praktika. In Russian [Public-private partnerships: theory and practice]. *Voprosy ekonomiki [Questions of economics]*, 8, 61–77.
6. Zeldner, A. G. (2011). *Gosudarstvenno-chastnoye partnerstvo. Teoriya, metodologiya i praktika. In Russian [State-private partnership: theory, methodology and practice]*. Moscow: IE RAN Publ., 212.
7. Kvashnina, N. A. & Oreshkova, M. E. (2011). Sistematizatsiya podkhodov k ponimaniyu gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v Rossii i za. In Russian [Systematization of approaches to understanding public-private partnerships in Russia and abroad]. *Vestnik finansovogo universiteta [Bulletin of Financial University]*, 6(66), 5–12.
8. Litvyakov, S. S. (2013). Otkor i otsenka effektivnosti proektov v sfere razvitiya transportnoy infrastruktury dlya ikh realizatsii na osnove GChP [Selection and evaluation of the effectiveness of projects in the sphere of development of transport infrastructure for their realization on the basis of state-private partnership]. *Natsionalnyye interesy. Prioritety i bezopasnost [National interests: priorities and security]*, 44(233), 36–47.
9. Kleyner, G. B. (2016). *Ekonomika. Modelirovanie. Matematika. Izbrannyye trudy [Economics. Modeling. Math. Selected works]*. Moscow: TsEMI RAN Publ., 856.
10. Furubotn, E. G. & Rikhter, R. (2005). *Instituty i ekonomicheskaya teoriya. Dostizheniya novoy institutsionalnoy ekonomicheskoy teorii. In Russian [Institutions and economic theory: Achievements of new institutional economic theory]*. Trans. from English under ed. by V. S. Katkalo, N. P. Drozdovoy. St. Petersburg: Sankt-Peterburgskiy gosudarstvennyy universitet Publ., 34, 702.
11. Tsvetkov, V. A., Zoidov, K. Kh. & Medkov, A. A. (2014). *Formirovanie evolyutsionnoy modeli transportno-tranzitnoy sistemy Rossii v usloviyakh integratsii i globalizatsii. In Russian [The evolutionary formation of model of transport-transit system of Russia in conditions of integration and globalization]*. Moscow: IPR RAN Publ.; St. Petersburg: Nestor-Istoriya Publ., 800.
12. Yakunin, V. I. (2006). *Politologiya transporta. Politicheskoye izmerenie transportnogo razvitiya In Russian [Political science of transport. The political dimension of transport development]*. Moscow: Ekonomika Publ., 432.
13. Bult-Spiering, M. & Dewulf, G. (2006). *Strategic Issues in Public-Private Partnerships: an International Perspective*. Blackwell Publishing Ltd. UK, 216.
14. Flinders, M. (2005). The Politics of Public-Private Partnerships. *British Journal of Politics and International Relations*, 215–239.
15. Kenneth, J., Button, R., David, A. & Hensher, A. (2005). *Handbook of Transport Strategy, Policy and Institutions*. Amsterdam; New York: Elsevier, 12.
16. Lee, S. (2006). *Public-Private Partnerships for Development: A Hand-book for Business*. Washington, DC: USAID and the Committee for Economic Development, 30.

Authors

Valery Anatolyevich Tsvetkov — Corresponding Member of RAS, Doctor of Economics, Professor, Head of the Market Economy Institute of RAS (47, Nakhimovsky Ave., Moscow, 117418, Russian Federation; e-mail: tsvetkov@ipr-ras.ru).

Kobilzhon Khodzhiyevich Zoidov — PhD in Physics and Mathematics, Associate Professor, Head of Laboratory, Market Economy Institute of RAS (47, Nakhimovsky Ave., Moscow, 117418, Russian Federation; e-mail: kobiljonz@mail.ru).

Alexey Anatolyevich Medkov — PhD in Economics, Leading Research Associate, Market Economy Institute of RAS (47, Nakhimovsky Ave., Moscow, 117418, Russian Federation; e-mail: medkov71@mail.ru).