

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. Одновременно появились факторы, негативно влияющие на реализацию транспортно-транзитного потенциала 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 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 транспортной инфраструктуры, как государственно-частное партнерство (ГЧП). В настоящее время необходимость расширения использования института ГЧП обусловлено, 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 экспортно-ориентированных секторах или оказывают им услуги (сервисные, посреднические, финансовые, страховые, транспортные и пр.), 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 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 транспортной инфраструктуры. 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 ТТП, 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 работе ставится и обосновывается гипотеза о необходимости создания и функционирования на федеральном уровне компании, отвечающей за организацию финансирования и реализацию проектов по развитию ТТП 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 т.к. управление мировыми грузопотоками требует приложения усилий внешнеполитического и геоэкономического характера, она должна быть создана и функционировать со значительным государственным участием.

Развитие транспортных коммуникаций является действенным инструментом реализации государственной экономической политики, оказывающим существенное влияние на рынки факторов производства: товаров (услуг), труда и капитала. В условиях финансово-экономического кризиса и осложнения внешнеполитической обстановки особую значимость приобретают проблемы величины и качества трудовых ресурсов, уровня безработицы, оттока населения, прежде всего, высококвалифицированных специалистов из регионов Сибири и Дальнего Востока.

Именно через эти регионы проходит Транссибирская железнодорожная магистраль (Транссиб) – главная транспортно-транзитная артерия России. Реконструкция и новое строительство, направленные на увеличение пропускной и провозной способности Транссиба, Байкало-Амурской магистрали (БАМ) и всего Восточного полигона российских железных дорог – первоочередное направление государственной экономической политики. Финансирование и реализация инвестиционных проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры

осуществляются на принципах ГЧП с выделением средств из Фонда национального благосостояния (ФНБ).

Задача замены (дополнения) поступлений от экспорта углеводородов и других сырьевых ресурсов доходами от оказания транспортно-транзитных услуг в качестве существенной части благосостояния государства и населения не может быть решена без обеспечения основных элементов транспортно-коммуникационной системы страны качественными трудовыми ресурсами.

Необходимо обозначить направления повышения привлекательности высокопрофессиональных рабочих мест на объектах транспортной инфраструктуры в отдалённых областях национального экономического пространства, регионах со сложными условиями проживания, депрессивных территориях и территориях опережающего развития, указать на наиболее эффективные способы транспортного обеспечения вахтового метода работы и поддержания хозяйственного присутствия.

На развитие транспортно-транзитной системы России оказывает влияние динамика трудовой миграции на постсоветском пространстве, последствия экономического спада, введение Россией, странами Европейского Союза и др. государствами режима взаимных санкций, военно-политическое противостояние России и Украины, возникновение очагов нестабильности в Центральной Азии. Проблему надо рассматривать во взаимосвязи и с учётом развития транзитных направлений в странах-членах Евразийского экономического союза (ЕАЭС), реализацией китайского проекта Экономического пояса Шёлкового пути (ЭПШП), а также инициатив других государств по созданию транзитного сектора экономики.

Главную роль в реализации транспортно-транзитного потенциала Российской Федерации играет, и будет играть железнодорожный транспорт, обеспечивающий перевозки грузов между Азией и Европой в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг». 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. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ). Объем транзитных перевозок ПАО «ТрансКонтейнер» – ведущего российского контейнерного оператора, снизился на 34,6% до 19,1 тыс. ДФЭ, что, прежде всего, 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, повышение конкурентных

¹ Объем перевозок «ТрансКонтейнера» за 2015 год снизился на 5,3% до 1,5 млн TEU // РЖД-Партнер, 21.01.2016. [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).

преимуществ глобальных морских контейнерных сервисов 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, следующих в сообщении Россия – Китай увеличился с 16,3 тыс. ДФЭ до 26 тыс. ДФЭ, что на 58% превышает уровень соответствующего периода прошлого года². По оптимистическим прогнозам представителей Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК), транзитные грузопотоки через российскую территорию в 2016 г. вырастут в почти 2 раза – до 100 тыс. ДФЭ³.

Однако, доля контейнерного транзита, проходящего по территории России, по-прежнему 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»⁴.

В целом, по оценкам, ТТП России используется на 6-8%⁵. По мнению Б. Бутырева, существуют объективные сложности, мешающие «взрывному» сценарию развития сквозных сервисов, а именно: нестабильность транзитного времени, отсутствие гибкой системы тарификации, дисбаланс встречных грузопотоков Восток – Запад – Восток⁶.

В качестве инструмента реализации ТТП России в настоящее время особую актуальность приобретает разработка и применение института ГЧП в его различных формах и модификациях. Однако, применение принципов ГЧП в его самом распространенном виде – в виде совместного финансирование строительства

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

³ Лёвин С. Особенности российской экономики сдерживают рост доли перевозок грузов в контейнерах – мнение // РЖД-Партнер, 23.05.2016. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/konteynerye-perevozki/osobennosti-rossiiskoi-iekonomiki-sderzhivaiut-rost-doli-perevozok-gruzov-v-konteynerakh---mnenie/> (дата обращения: 24.05.2016)

⁴ Юлдашев Р. Транзитные грузоперевозки приобрели политический окрас // РЖД-Партнер, 08.02.2016. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/mneniia/tranzitnye-gruzoperevozki-priobreli-politicheskii-okras/> (дата обращения: 16.02.2016).

⁵ Симонова Т. Контейнерный транзит: возможен ли рост? // РЖД-Партнер, 25.05.2016. URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/comments/konteyneryi-tranzit--vozmozhen-li-rost/> (дата обращения: 27.05.2016).

⁶ Вопрос дня // Гудок, 01.06.2016. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1338980&archive=2016.06.01> (дата обращения: 01.06.2016).

крупных инфраструктурных объектов с последующей их платной эксплуатацией на основе концессий, не вполне подходит для целей повышения и реализации ТПП страны.

Прежде всего, это связано с тем, что для привлечения транзитных грузопотоков на территорию России недостаточно формирования одного предложения услуг, хотя его значение трудно переоценить. Наличие развитой транспортно-коммуникационной инфраструктуры, инновационного подвижного состава, качественной тары⁷ и современных средств обработки грузов, а также безбарьерная институциональная среда, безусловно, будут способствовать привлечению транзита. Однако, для реализации ТПП требуется и проведение активной маркетинговой работы по привлечению (даже «заталкиванию») транзитных грузов на российские пути сообщения. Такая коммерческая деятельность – прерогатива крупного хозяйствующего субъекта. В связи с тем, что работа по «заталкиванию» грузов требует совместных усилий государства и бизнеса, этот экономический субъект должен работать на принципах ГЧП, т.е. быть **ГЧП-компанией**.

В монографии рассматриваются организационные и институциональные предпосылки образования, и доказывается необходимость создания и налаживания эффективной работы крупной транспортно-логической компании, действующей на принципах ГЧП в целях наиболее полного развития и реализации ТПП как основы укрупнения экономической безопасности, инновационного развития и интеграции транспортно-транзитной системы России в мировое хозяйство.

⁷ Участники рынка отмечают, что в настоящее время у морских линий, как правило, контейнеры более высокого качества, и российские операторы стараются привлекать в основном их.