

УДК 330.32:656.2

Реализация проектов в сфере услуг железнодорожного транспорта на основе государственно-частного партнерства



Бардасова Э.В.

Доктор экономических наук, профессор кафедры менеджмента и предпринимательской деятельности Казанского национального исследовательского технологического университета

Показаны перспективы развития сферы железнодорожного сообщения посредством государственно-частного партнерства (далее – ГЧП).

Охарактеризована экономическая сущность ГЧП в части строительства и эксплуатации инфраструктурных объектов. Приведены результаты SWOT-анализа и функции государства и бизнеса при реализации проектов на основе ГЧП в железнодорожной сфере. Охарактеризован ряд проектов в сфере услуг железнодорожного транспорта, выявлена необходимость применения проектного подхода, проработки концессионных соглашений и механизмов финансирования проектов.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, экономическая сущность, железнодорожный транспорт, инфраструктурный проект, концессия, инвестиции.

В сегодняшних условиях государственно-частное партнерство (ГЧП) обеспечивает регулирование взаимодействия бизнеса и государственных структур, в частности, при необходимости выполнения инфраструктурных, социальных и общественно значимых проектов. Необходимость развития сферы железнодорожного (ж/д) транспорта, повышения качества и объема оказываемых транспортных услуг, реализации крупных проектов строительства технологических, пассажирских линий и сопутствующей инфраструктуры [1] делает актуальными исследования возможностей и перспектив использования принципов ГЧП. Целью исследования является выявление перспектив развития сферы ж/д транспорта посредством ГЧП.

Оценивая экономическую природу ГЧП, можно утверждать, что партнерство является современным способом взаимодействия, возникшим на базе традиционных механизмов хозяйственных взаимоотношений между сферой бизнеса и публично-правовым образованием с целью строительства и эксплуатации инфраструктурных объектов, а также реализации процессов их разработки, планирования и финансирования. Особенностью таких партнерств является синергетический эффект от индивидуального вклада каждого участника в общий проект.

С одной стороны, происходит обеспечение финансовыми ресурсами, использование профессионального опыта, способностей к эффективному управлению, возможностей принятия рыночно-ориентированных и инновационных решений организациями бизнес-сферы. С другой стороны, полномочия собственника, возможность обеспечения льгот и гарантий, в частности налоговых, а также необходимый объем финансовых и материальных ресурсов обеспечиваются со стороны государства.

В качестве основных, часто наблюдаемых преимуществ ГЧП, следует отметить повышение уровня сервиса оказываемых услуг, рост количества разрабатываемых и внедряемых инфраструктурных проектов, возрастание результативности размещения государственных ресурсов, обеспечение недоступного ранее уровня сервиса, инициативное воплощение инновационных решений, прозрачность денежных потоков, снижение государственных расходов и уменьшение дефицита бюджета.

Механизм ГЧП приобретает в транспортной сфере особую важность благодаря необходимости расширенного воспроизводства и невозможности полной приватизации объектов строительства. В транспортной отрасли РФ ж/д транспорт играет системообразующую роль, зачастую являясь без-

альтернативным для грузоперевозок и выполняя социальную функцию. Проблемой остается износ железнодорожной инфраструктуры почти на 50 % и потребность в инфраструктурных инвестициях на уровне 400 млрд. руб. [2].

На ж/д транспорте ГЧП становится основой для привлечения частных инвестиций в сочетании с управленческим воздействием органов государственной власти в инновационной системе хозяйствования. ГЧП в ж/д отрасли характеризуется необходимостью получения субъектами ж/д транспорта прибыли в ходе выполнения крупных проектов, обладающих также и социально-экономической значимостью для общества в целом.

«Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 г.» предусмотрено выполнение 21 проекта в сфере ж/д транспорта на сумму 386 млрд. долл. на условиях ГЧП [3]. В отличие от других стран, в России проекты ГЧП инициируются преимущественно публичным, а не частным партнером и выполняются на условиях концессии либо ее разновидности в виде контрактов жизненного цикла. Схема распределения функций ОАО «РЖД» при формировании ГЧП на принципах концессии представлена на рисунке 1.

Поскольку реализация ГЧП в ж/д сфере является не столько инструментом привлечения инвестиционных ресурсов, сколько способом выполнения социально-экономического проекта во взаимодействии государства и бизнеса, необходимо представлять сильные и слабые стороны участников партнерства, а также возможности и угрозы внешней среды (рис. 2).

Анализ существующего состояния ж/д проектов с применением ГЧП проводился

на основе публикаций электронного издания РЖД-Партнер.ру за 2016-2018 гг. и по данным «Платформы поддержки инфраструктурных проектов». Вы-

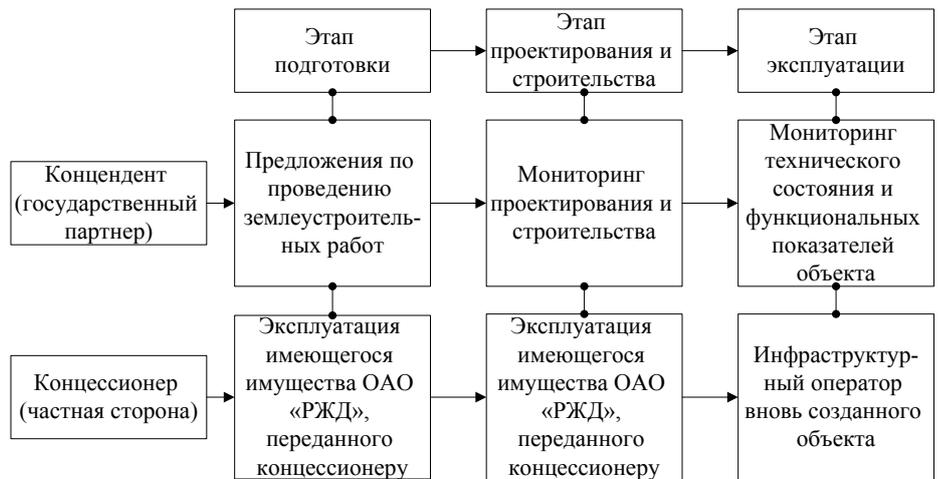


Рис. 1. Распределение функций «ОАО РЖД» в случае ГЧП (составлено по данным [2])



Рис. 2. Результаты SWOT-анализа реализации ГЧП в сфере ж/д услуг (составлено по данным [4])

явлено, что на основе ГЧП, в частности, концессий, развивается большинство технологических грузообразующих линий. Так, в качестве примеров такого взаимодействия можно выделить ряд компаний-концессионеров – «Русал» (строительство и эксплуатация ж/д линии до бокситовых месторождений в Республике Коми), «Мечел» (строительство ж/д линии до Эльгинского месторождения коксующихся углей), грузоотправитель «НОВАТЭК» (соинвестор в размере 30,5 млрд. руб. по повышению пропускной способности ж/д от Тобольска до Сургута) и т.д. Однако более 25 крупных месторождений России не осваиваются из-за отсутствия проектов развития ж/д сообщений.

Среди инфраструктурных проектов можно отметить: проекты «Пермь 1» и «Пермь 2», где публичным партнером выступал Пермский край, а частным – ОАО «РЖД», с общим объемом инвестиций в проектирование 300 млн. руб. и сроком реализации 4 года; проект «Бованенково-Сабетта», где в качестве публичного партнера выступало Правительство Ямало-Ненецкого автономного округа, а частного – ООО «ВИС ТрансСтрой», со сроком реализации 21 год и общим объемом инвестиций 113 млрд. руб. Отдельно проанализировано положение проекта строительства высокоскоростной магистрали (ВСМ) «Москва – Казань» (770 км) на принципах ГЧП в форме концессии, предполагающего две фазы: Москва – Нижний Новгород (613,5 млрд. руб.) и Нижний Новгород – Казань (501,4 млрд. руб.). Также предусмотрены расходы на закупку составов в размере 84,6 млрд. руб. По данным предварительных расчетов, пассажиропоток составит в 2020 г. 4,7 млн., в 2030 г. – 15,9 млн., в 2050 – 23,9 млн. человек.

Модель ГЧП по проекту строительства ВСМ «Казань-Москва» стоимостью 1,2 трлн. руб. находится в доработке, сохраняется необходимость в точной оценке реалистичности условий финансирования с экспертизой со стороны банковского сообщества и определении объема пассажиропотока, а также в проработке механизма концессии с учетом возможности ограничения платежа концессионеру со стороны РФ, чтобы повысить его эффективность.

Таким образом, в результате ГЧП в сфере услуг ж/д транспорта общество выступает в роли потребителя более качественных услуг, что повышает общественную значимость партнерств. В данном случае ГЧП представляет собой не только инвестиционный механизм, но и рассматривается как результативная экономическая модель управления, которая способна привести как к сокращению и оптимизации расходной части бюджета, так и повысить качество реализации проекта и общественных услуг. Для повышения эффективности взаимодействий государства и бизнеса в рамках ГЧП в ж/д сфере необходима детальная декомпозиция проекта, включая стадии инициации (концепции), организа-

ции и подготовки, реализации и завершения проекта, где на всех стадиях жизненного цикла необходим мониторинг и контроль проекта [5] с привлечением экспертов – представителей ОАО «РЖД», крупного бизнеса, министерств, банков, консалтинга.

Литература:

1. Бардасова Э.В. Формирование и развитие системы стратегического управления инвестиционно-строительным комплексом непромышленного назначения в регионе: дис. ... докт. экон. наук. Казань, 2009. – 347 с.
2. Христолюбова Е.В. Организационно-экономический механизм возврата частных инвестиций при реализации инфраструктурных проектов железнодорожного транспорта на основе ГЧП: дис. ... канд. экон. наук. Санкт-Петербург, 2013. – 163 с.
3. Курс 2030: исследование развития инфраструктуры в России. – «Эрнст энд Янг (СНГ) Б.В.». – М., 2014. – 34 с. – URL: http://www.pppi.ru/sites/all/themes/pppi/img/infrastructura_razv2.pdf
4. Нехорошков А.П., Арошидзе А.А. ГЧП в РФ. Проблемы и перспективы ГЧП в железнодорожной отрасли // Управление экономическими системами. – 2013. – № 11. – URL: uecs.ru/marketing/item/2490-2013-11-01-12-27-49.
5. Булатова Э.И., Галимзянова А.Ф., Рочева О.А. Институты ГЧП как способ развития взаимодействия банковского и производственного секторов экономики // Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. – 2017. – № 10 (57). – С. 298-300.

Implementation of Projects in the Field of Railway Transport Services Based on Public-Private Partnership

E.V. Bardasova

Kazan National Research Technological University

Prospects for the development of the railway communication sphere through PPP are shown. The economic essence of PPP in terms of construction and operation of infrastructure facilities is characterized. The results of SWOT-analysis and the functions of the state and business in the implementation of projects based on PPP in the railway sector are presented. A number of projects in the sphere of rail transport services have been characterized, the need for applying the project approach, elaborating concession agreements and project financing mechanisms has been identified.

Key words: public-private partnership, economic entity, railway transport, infrastructure project, concession, investments.

