Щебетова Оксана Владимировна
аспирантка кафедры экономики и менеджмента
Ростовского государственного университета путей сообщения
oks2325@yandex.ru

государственно-частное партнерство и транспортный комплекс

государственно-частное партнерство как механизм государственной поддержки развития транспортного комплекса

Аннотация

В статье рассматривается государственно-частное партнерство как важнейший механизм поддержки развития транспортного комплекса.

Ключевые слова: механизм государственно-частного партнерства, транспортный комплекс, государственная поддержка, инновационные технологии, инвестиционный проект, транспортно-логистическая инфраструктура

Государственно-частное партнерство (ГЧП) представляет собой институциональный и организационный альянс государственной власти и частного бизнеса, направленный на реализацию общественно значимых проектов в широком спектре сфер деятельности, от развития стратегически важных отраслей экономики, реализации крупных проектов и программ до предоставления общественных услуг в масштабах всей страны или отдельных территорий.

Важной особенностью механизмов ГЧП является то, что государство сохраняет в своей собственности первоначальные активы. В такой системе отношений происходит объединение ресурсов и потенциалов двух хозяйствующих субъектов:

– государства в форме привлечения бюджетных средств, ограничения административных барьеров, нормативно-правового обеспечения;

– частного бизнеса в виде активов, прогрессивного опыта предпринимательской деятельности, менеджмента, инновационных технологий и инвестиционных проектов.

Государственно-частное партнерство и общественные институты

Важнейшим фактором успешного развития государственно-частного партнерства являются согласован-

ные действия государственных органов при разработке и реализации инвестиционных проектов. Анализ международной практики свидетельствует о том, что в ряде стран существуют специальные государственные или государственно-частные советы по ГЧП. Они являются важнейшими институтами, обобщающими опыт реализации проектов в рамках государственно-частного партнерства и разрабатывающими рекомендации по совершенствованию правовых норм, регулирующих эту сферу.

Ключевыми институтами ГЧП являются специальные органы исполнительной власти, уполномоченные заключать соглашения в сфере ГЧП от имени государства. В странах Европейского Союза в реализации проектов в рамках ГЧП принимают участие министерства экономики, финансов, некоторые инфраструктурные министерства, а также министерства регионального развития, внутренних дел, образования, здравоохранения. В США подобными вопросами занимаются министерства экономики, финансов, обороны (3).

транспорт является важнейшим элементом производственно-социальной инфраструктуры и находится во взаимосвязи с другими инфраструктурными отраслями

По сравнению с другими странами, в которых десятилетиями и столетиями создавались и совершенствовались механизмы партнерства государства и частного сектора, России удалось достигнуть определенного прогресса за небольшой период времени. Острая потребность в развитии инфраструктурных объектов, возрастающий интерес российских компаний, в том числе транспортных, к освоению новых направлений деятельности, привели в последние годы к существенной активизации деятельности соответствующих органов власти России по развитию ГЧП (Минэкономразвития РФ, Минрегион РФ). Кроме того, выделяются общественные институты, успешно работающие в сфере взаимодействия бизнеса и власти:

– Российский союз промышленников и предпринимателей (РСПП);
– отраслевые союзы;
– Торгово-промышленная палата РФ;
– Инвестиционный фонд Российской Федерации;
– Внешэкономбанк;
– ОАО «Российская венчурная компания.

На макрорегиональном уровне, например на Юге России, успешными формами ГЧП выступают:

1) Координационный совет объединений РСПП на Юге России, объединяющий региональные отделения работодателей в 13 субъектах федерации;
2) созданные при участии государства и бизнеса региональные научно-образовательные центры и бизнес-инкубаторы:
– технопарк Южного федерального университета;
– Научно-технологический парк «Университет» Кубанского государственного университета;

– НП «Инновационно-технологический бизнес-центр Ставропольского края» и др.

Государственно-частное партнерство на железнодорожном транспорте

В качестве следующего этапа инфраструктурного обеспечения развития государственно-частного партнерства целесообразно сосредоточение полномочий различных ведомств в рамках единого координирующего органа. Это приведет к повышению ответственности за участие в проектах заинтересованных, и в том числе государственных структур, позволит уменьшить сроки согласования со всеми причастными ведомствами и улучшить координацию их работы с бизнес-структурами в рамках государственно-частного партнерства.

Использование механизмов ГЧП для развития транспортной инфраструктуры – процесс объективный и актуальный. Принципиально важным является совместное участие государства и бизнеса в софинансировании общественно значимых инфраструктурных проектов. Так, перспективы развития транспорта в рамках ГЧП определены:

– в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года[1];

– Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)»;

– Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года[2].

[1] Указанный документ утвержден распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р. – *Прим. ред.*

[2] Стратегия утверждена распоряжение Правительства РФ от 17.06.2008 № 887-р. – *Прим. ред.*

доступ в высокодоходные сегменты должен быть равным и недискриминационным как для государственного, так и для частного капитала

Применение принципов государственно-частного партнерства в транспортном комплексе является одним из важных элементов реформирования железнодорожного транспорта и реализовано в форме передачи функций хозяйственного управления от бывшего Министерства путей сообщения образованному осенью 2003 г. ОАО «Российские железные дороги». Единственным его акционером является Российская Федерация. Примером реализации модели ГЧП является деятельность ОАО «РЖД» в заведомо убыточных сегментах транспортного рынка (например, при осуществлении пригородных пассажирских перевозок).

В настоящее время в собственности РЖД остается монопольная инфраструктура железнодорожного транспорта, принадлежащая региональным железным дорогам (РЖД владеет 100% акций дочерних компаний). Доступ в высокодоходные сегменты должен быть равным и недискриминационным как для государственного, так и для частного капитала.

Свобода предпринимательства и государственное регулирование

Эффективность применения механизма ГЧП наглядно продемонстрировано в развитии транспортно-логистической

инфраструктуры, когда управление создаваемых в регионах страны и развитие логистических парков осуществляется при взаимодействии бизнеса и структур власти.

Развитие рыночных отношений и ликвидация системы прямого административного управления транспортом иногда воспринимаются как отсутствие системы государственного регулирования вообще. Предлагаемые меры государственного регулирования транспортной деятельности оцениваются нередко как вмешательство в хозяйственную деятельность предприятий.

Однако даже в тех странах, где свобода предпринимательства рассматривается в качестве безусловного принципа функционирования и развития экономики (США, Великобритания), транспортная деятельность является объектом постоянного и часто жесткого регулирования со стороны государства.

Транспорт является важнейшим элементом производственно-социальной инфраструктуры и находится во взаимосвязи с другими инфраструктурными отраслями: энергетикой, связью, материально-техническим снабжением, социальным обеспечением, которые при любом экономическом механизме являются объектом постоянного контроля со стороны государства. Важным является четкое разграничение границ государственного вмешательства.

Одной из знаковых тенденций последних лет, особенно проявившихся в особых условиях экономического кризиса, стало усиление регулирующей роли государства в формировании политики и осуществлении экономических процессов развития транспортного комплекса. При этом, в отличие от недавнего прошлого, власть не вмешивается непосредственно в деятельность бизнеса, а активно участвует в создании условий, формирующих благоприятную институциональную, правовую, административную среду.

Рыночный дисбаланс транспортной инфраструктуры

В решении проблемы рыночного дисбаланса транспортной инфраструктуры для достижения максимального экономического эффекта на общегосударственном уровне следует исходить из двух условий:

– обеспечения нормальных условий работы транспортных предприятий;

– наиболее полного и максимально качественного удовлетворения потребностей.

Государство заинтересовано в поддержании сбалансированной ситуации на рынке транспортных услуг с точки зрения защиты интересов: с одной стороны, потребителей транспортных услуг, для которых обеспечение предложения данных услуг на рынке на уровне, по крайней мере, не ниже спроса на них при минимальных тарифах на перевозки; с другой – производителей транспортных услуг, то есть создание наиболее выгодных для перевозчика условий работы на рынке, который стремится к максимизации прибыли от перевозок и сопутствующих им дополнительных услуг.

Конечной целью мер регулирования транспортной деятельности, в том числе через механизм ГЧП, должно быть обеспечение достаточного по объему и удовлетворительного по качеству транспортного обслуживания. Поэтому любые действия органов регулирования, направленные

на ограничение деятельности транспортных предприятий или предписывающие им что-либо, должны быть нацелены на улучшение функционирования комплекса.

Таким образом, можно констатировать, что в транспортной системе страны на основе развития соответствующих институтов и инструментов последовательно формируется комплексный механизм государственно-частного партнерства, представляющий экономически и организационно структурированную систему взаимоотношений государства и бизнеса, которая направлена на решение актуальных проблем модернизации экономики, повышения конкурентоспособности отечественного транспорта.

Литература

1. Стиглиц Дж. Экономика государственного сектора. – М.: Инфра-М, 1997.
2. Частно-государственное партнерство: состояние и перспективы развития в России: Аналитический доклад. – М.: Институт экономики РАН, 2006. – С. 14.
3. Дерябина М.А.. Государственно-частное партнерство: теория и практика // Вопросы экономики. – 2008. – № 8. – С. 56.
4. Формирование комплексного механизма государственно-частного партнерства // Общество и экономика. – 2009. – № 8. – С. 158–178.
5. Потеряхин А.В. Инвестиционный атлас регионов Юга России. – Ростов-на-Дону, 2009.

РП

Shchebetova O.V.
Postgraduate Student, Chair of Economics and Management,
Rostov State Transport University

Public and Private Partnership as a Mechanism of State Support for Developing the Transport Complex

Abstract

The article examines public and private partnership as an important support mechanism for developing the transport complex.

Keywords: mechanism of public and private partnership, transport complex, state support, innovative technologies, investment project, transport and logistics infrastructure